



Høgskolen i Telemark

Frode Telseth

Dra på



Pondus© Frode Øverli/distr strandoverli@yahoo.com / gjengitt med tillatelse

Bidrag til en forståelse av frikjørerens og frikjøringsfenomenets meningsdimensjoner

Hovedfagsoppgave i idrett/friluftsliv
Høgskolen i Telemark
Avdeling for Allmenne fag
Institutt for idrett og friluftsliv
I samarbeid med Norges Idrettshøgskole
Våren 2005

Sammendrag

Hensikten med denne oppgaven er å gi et bidrag til en forståelse av frikjøringens og frikjørerens meningsdimensjoner. Dette innebærer å beskrive, fortolke og forstå et moderne sosiokulturelt fenomen. Frikjøring er enkelt sagt å kjøre på ski og snowboard utenfor alpinanleggenes preparerte traseer. Aktiviteten innbefatter ikke bare kjøring, men også hopping og triksing i tilrettelagte parker i alpinanleggene, eller i terrenget. Denne formen for frikjøring går under benevnelsen jibbing, og står på mange måter i motsetning til kjøring. Det er likevel mange likhetstrekk mellom disse to ulike aktivitetsformene. Det er mange frikjørere som driver med både kjøring og jibbing, og i en kulturell kontekst er de alle en del av den overordnede frikjøringskulturen. På grunn av slike kryssende interessefelt har jeg ikke villet utelate noen ”grupperinger” av frikjørere i min oppgave.

Aktivitet og kultur er sentrale stikkord når det gjelder å forstå frikjøring. Det er en fartsfylt aktivitet som stiller store krav til utøverne, og på samme tid er det et sterkt kulturelt fellesskap blant frikjørere, eller grupper av frikjørere. Jeg har forsøkt å forklare frikjøringens meningsdimensjoner i lys av disse to sentrale stikkordene. På den ene siden har jeg tatt utgangspunkt i aktiviteten, i handlingene, og forsøkt å finne de iboende kvalitetene og de umiddelbare opplevelsene som er en del av frikjørerens ”hverdag”. Forklaringsperspektivet ved denne innfallsvinkelen har vært fenomenologisk, og det innebærer at fenomenologisk filosofi har vært det teoretiske utgangspunktet. Den grunnleggende teorien i denne sammenheng er Jean-Paul Sartres begreper situasjon, prosjekt og faktisitet, hvor disse begrepene har vært grunnlaget for å forklare den situerte egenarten ved frikjøring. Det betyr at i frikjøringens situasjoner velger frikjøreren seg prosjekter for å overskride sin faktisitet. Å være et prosjekterende individ innebærer å handle for å bekrefte sin frihet som menneske i verden. På bakgrunn av handlingene vil frikjøreren konstituere mening i sin livsverden, som er en verden hvor de umiddelbare opplevelsene, slik de fremtrer for oss prerefleksivt, kommer til uttrykk. Umiddelbare opplevelser henspiller blant annet på skiopplevelse, kroppsopplevelse, mestringsopplevelse og flowopplevelse. Et annet sentralt element er at frikjørerens handlinger er basert på en ekspertkompetanse, som innebærer at improvisasjon er et nøkkelord i denne forbindelse. Frikjøreren handler intuitivt.

De sosiokulturelle aspekter ved frikjøring er det andre forklaringsperspektivet. Det viktigste teoretiske perspektivet i denne konteksten har vært Pierre Bourdieus begreper habitus, felt, kulturell kapital og distinksjon. Hans begreper har blitt benyttet for å synliggjøre frikjøring som subkultur, som hører sammen med det moderne og globale fristilte individ. Det enkelte individ kan i større grad enn tidligere velge hvilke sosiale felt hun vil forholde seg til, hvor for eksempel frikjøring som aktivitet og kultur blir helt sentral for å ekspressivt vise hvem hun er. Frikjøringen subkulturelle norm er ”å dra på”, et begrep som jeg har karakterisert som frikjørerens habitus. Når en ”drar på” henviser en til frikjøringskulturens selvforståelse, og en må ”dra på” for å få ”kred”, som er den viktigste kulturelle kapital for frikjørerne. Disse sentrale kulturelle elementene danner distinksjoner til andre sosiale og kulturelle felt. Særegne koder, normer, verdier og symboler knyttes sammen til frikjøringskulturen. Denne formes også av kommersielle interesser, som eksempelvis medier og utstyrsprodusenter. Dette viser at frikjøring utgjør en kulturell pakke som den enkelte tilslutter, og som innebærer at det dannes en kollektiv identitet, et globalt fellesskap, hvor det er frikjørerens handlinger (uttrykt ved ”å dra på”) som er kjernen i fellesskapet, og dets dimensjoner av mening.

Nøkkelord: Frikjøring, forståelse, meningsdimensjoner, aktivitet, kultur

Forord

Dette har vært et bra ”åk”. Jeg hadde sett meg ut ”linja” på forhånd, men ”nedkjøringen” ble likevel mer spennende enn jeg hadde trodd. Selvfølgelig oppsto det flere utfordringer underveis, som krevde både improvisasjon og handlingskompetanse, men tidvis var jeg likevel i en tilstand av ”flow”. Farten var stor, og det innebar også en økt risiko for at ting kunne gå galt. Men er en frikjører, så må en også ”dra på”. Det innebærer likevel ikke at en ikke skal ha kontroll. Å vise at en har kontroll er en forutsetning for å få ”kred”.

Å skrive et hovedfag er en prosess, og det er også frikjøring på ski og snowboard. En er hele tiden underveis mot fremtiden, men nå er fremtiden nådd i denne forbindelse. Det betyr at jeg kan børste støv av skiene, lete frem voksen og strykejernet og få opplevelsen av å kunne nyte en skidag uten å ha ”den skrevne frikjøringen” hengende over meg. Det har egentlig passet fint at dette har vært den dårligste vinteren i ”manns minne” her i det inntørkede Østland, men nå er det på tide, kjære snø.

Den største faglige takknemligheten går til min veileder, Bjørn Tordsson. Din ekstreme faglige oversikt og ditt kritiske blikk for mine ikke alltid like velskrevne antagelser om stupkjøring i høgbratt villsnø har vært en stor inspirasjonskilde. Jeg kommer aldri til glemme den første veiledningen vi hadde for nøyaktig et år siden, hvor vi satt i tre timer og diskuterte Sartre. Det har vært et upåklagelig samarbeid, selv om jeg er en ”forbannet skiboms” og du er en ”uforanderlig trebåtfesjetist”. Takk, Nalle! En stor faglig takk også til Alf Odden, som har vært en suveren diskusjonspartner, og som alltid har hatt tid å prate i telefon når jeg har trengt en referanse eller vært litt faglig pratesjuk, selv med tre snufsete barn i bakgrunnen.

De to viktigste har uansett vært kvinnene i mitt liv. Lille Hedda på snart seks måneder, og min noe eldre, kjæreste Ingvild. Dere har vært min store inspirasjon. Et smil fra dere begge, så ble det produsert noen siden til den dagen. Pappapermisjon og hovedfagsskriving viste seg å være en god kombinasjon. Det ble ferdig gitt, og jeg har fått vært veldig mye hjemme med Hedda, selv om jeg også har tilbrakt en del tid på loftet. Jeg skal ta det igjen, og det blir stas med turer i bæremeis, med pulk, etter hvert på ski og ikke minst når Hedda kan bli med å pumpe pudder.

Bø i Telemark, 9. februar 2005

Frode Telseth

Innhold

SAMMENDRAG	I
FORORD	II
INNHold	III
KAPITTEL 1 INNLEDENDE BETRAKTNINGER	1
PROBLEMSTILLING OG GENERELLE AVKLARINGER.....	2
KAPITTEL 2 METODISKE BETRAKTNINGER	6
HVA ER METODE – OG HVILKE ”METODISKE GREP” HAR JEG GJORT?.....	6
<i>Mine kvalitative metodiske teknikker</i>	9
HERMENEUTIKK OG FENOMENOLOGI – HERMENEUTISK FENOMENOLOGI	11
<i>Forståelse, forforståelse og fortolkning</i>	13
<i>Den hermeneutiske sirkel</i>	17
ET METODEKRITISK BLIKK	19
KAPITTEL 3 FRIKJØRINGSFENOMENET	22
HVA ER EGENTLIG FRIKJØRING?	22
<i>Frikjøring er mangfoldig</i>	23
<i>En aktivitet i stadig forandring</i>	24
<i>Hvem er frikjøreren?</i>	26
<i>Oppsummering</i>	28
EN SKI ER IKKE BARE EN SKI.....	28
<i>Snowboardets inntog medførte utvikling</i>	29
<i>Konglomerat</i>	30
<i>Oppsummering</i>	31
FRI FLYT	32
<i>Et magasin for aktiviteten, ikke på grunn av den</i>	33
<i>Kobling til og avstand fra en kommersiell verden</i>	34
<i>En dypere mening</i>	35
<i>High Camp</i>	37
<i>En betydningsfull aktør</i>	38
<i>Oppsummering</i>	39
FRIKJØRINGENS VERDIGRUNNLAG	40
<i>Frikjøringens omfang og organisering</i>	40
<i>Verdiforskjeller</i>	42
<i>Mulige konsekvenser</i>	46
<i>Oppsummering</i>	47
SNØSKRED OG RISIKO.....	48
<i>Tråkkemaskineffekt</i>	48

<i>Tilnærming</i>	49
<i>Risiko og risikovillighet</i>	51
<i>Oppsummering</i>	55
DE INTENSE OPPLEVELSENE	55
<i>Skiopplevelse</i>	56
<i>Mestringsopplevelse</i>	57
<i>Naturopplevelse</i>	59
<i>Opplevelse av kontroll</i>	60
<i>Oppsummering</i>	61
KOMMERSIALISME, KONKURRANSE OG KULTUR	62
<i>Konkurranser</i>	62
<i>"Å dra på"; frikjøringens kulturelle normgiver</i>	64
<i>Filmkultur</i>	66
<i>Oppsummering</i>	68
FRA BESKRIVELSE TIL FORKLARING	68
KAPITTEL 4 FRIKJØRINGENS FENOMENOLOGI	70
DEN FENOMENOLOGISKE LIVSVERDEN	70
SARTRE OG FRIKJØRING	72
<i>Situasjon</i>	74
<i>Frikjøringssituasjoner</i>	75
<i>Prosjekt</i>	77
<i>Frikjøringsprosjekter</i>	80
<i>Faktisitet</i>	82
<i>Frikjøringens faktisitet</i>	85
<i>Oppsummering og veien videre</i>	87
FRIKJØRINGENS SITUERTE EGENART	89
<i>Den levde og situerte kroppen</i>	89
<i>Frikjøringssansene</i>	89
<i>Frikjøringskroppen</i>	90
<i>Frikjøring og flow</i>	93
<i>Nytelsens fenomenologi</i>	94
<i>Frikjøring er en autotelisk aktivitet</i>	99
<i>Lek og improvisasjon</i>	101
<i>Frikjøringens improvisasjonspotensial</i>	102
<i>Frikjøring er en leken måte å forholde seg til verden på</i>	105
OPPSUMMERENDE FENOMENOLOGISKE BETRAKTNINGER OM FRIKJØRING	107
KAPITTEL 5 FRIKJØRING SOM SOSIOKULTURELT FENOMEN	109
MODERNITETENS DYNAMIKK	110
INDIVIDETS FRISTILLING	111
<i>Frikjøreren som sosialt og kulturelt fristilt individ</i>	112

Individuering og individualisering	115
Frikjøring; et samfunnsavvik?	116
DEN GLOBALE FRIKJØRER	117
<i>Forestilte fellesskap</i>	119
SUBKULTUR OG SUBKULTURELL KAPITAL	121
<i>En kort introduksjon av Bourdieus begreper</i>	123
<i>Frikjøring subkultur; et "hypet" fenomen</i>	124
<i>Frikjørerens habitus</i>	127
<i>Frikjøringsfeltet</i>	129
Frikjøring og idrett	129
Frikjøringens lekne og distingverende språk	131
Frikjøring og friluftsliv	132
<i>Frikjøring subkultur; en ekspressiv kultur</i>	134
Det moderne selvet	135
Mediekultur	139
OPPSUMMERENDE SOSIOKULTURELLE BETRAKTNINGER OM FRIKJØRING	142
KAPITTEL 6 AVSLUTTENDE BETRAKTNINGER	144
"Broen" mellom frikjørerens fenomenale og kulturelle verden	144
Et (endelig) forsøk på en meningsfull oppsummering av mening	146
Noen betraktninger om frikjøringens fremtid	149
KILDER OG LITTERATUR	152

***Kapittel 1* Innledende betraktninger**

Bakgrunnen for at jeg har tatt fatt i et arbeid med den noe omfattende undertittelen ”bidrag til en forståelse av frikjørerens og frikjøringsfenomenets meningsdimensjoner”, er en forbauselse over hvorfor mennesker velger å sette utfor stupbratte fjellsider med ski eller snowboard. Forbauselsen handler ikke om å være i stand til å fatte hvordan dette er fysisk mulig å gjøre, men det dreier seg om å forsøke å forstå hvorfor de tør. Jeg har selv kjørt på ski i mange år, og føler at jeg har rimelig god kontroll på skiene, men jeg har aldri våget å utfordre min skikjøring så langt at jeg virkelig har kunnet kjøre bratt. Jeg har mange opplevelser hvor jeg har vært på ski sammen med slike kjørere, og det har alltid overrasket meg hvor rolig og avbalansert de har opptrådt i situasjoner hvor jeg har fremstått som et aspeløv.

Samtidig har jeg ofte opplevd en manglende forståelse for hvorfor Frode ”alltid” skal opp i fjellet og kjøre på ski. Denne delen av mitt liv har vært viktig for meg, uten at jeg nødvendigvis har klart å finne ut hvorfor. Derfor synes jeg heller ikke at jeg har hatt fullgodt svar når folk har undret seg over denne dragingen mot fjellturer og skikjøring. Denne oppgaven er forhåpentligvis et tilstrekkelig svar til alle dere som har lurt på dette.

Tegneseriestripen fra ”Pondus” på forsiden viser også et uttrykk for ”samfunnets” forståelse av frikjøring. ”Ronny”, ”Johnny” og andre skikjørere og snowboardere blir fremstilt som ”gale risikosøkere” uten videre mål og mening med hva de bedriver. Denne kategoriseringen av frikjørere (og for så vidt andre utøvere av liknende aktiviteter) synes jeg innebærer en stor urett mot disse utøverne. Jeg ønsker å bidra til en større forståelse for hva som driver disse personene til å møte de utfordringer de stilles ovenfor, utfordringer som de selv velger å oppsøke.

Disse innledende betraktningene peker på to aspekter av frikjøring. På den ene siden er det en aktivitet hvor det må finnes iboende kvaliteter, som gjør at mennesker ofrer så mye tid på å kjøre på ski eller snowboard. Denne delen av frikjøring synes jeg krever et bidrag til en forståelse. På den annen side er frikjøring ikke bare en aktivitet, men det er også en særs levende kultur, hvor ulike kulturelle elementer innvirker på frikjørernes liv og leven. Dette er en annen del av oppgaven: Å forsøke å forstå frikjøring i lys av de sosiale og kulturelle (sosiokulturelle) aspekter ved fenomenet. Derfor må også frikjøring forstås som et sosiokulturelt fenomen, hvor fenomenet frikjøring må fortolkes, forklares og forstås i lys av

den sosiale og kulturelle verden det er en del av. Benevnelsen frikjøringsfenomenet omhandler likevel ikke bare de sosiokulturelle aspekter ved frikjøring, men også aktiviteten i seg selv må forstås i lys av denne benevnelsen.

Hva som ligger i selve benevnelsen frikjøring kommer jeg tilbake til senere i oppgaven, men før jeg skal presentere problemstillingen og elementer ved denne som behøver en nærmere avklaring, kan det være på sin plass å kort forklare hva som ligger i benevnelsen frikjøring. Enkelt sagt handler frikjøring om å kjøre på ski og/eller snøbrett. Det må videre presiseres at frikjøring ikke bare er ”kjøring” i fjellet eller i områdene utenfor de preparerte traseene i alpinanleggene. Frikjøring er også hopping og triksing (”jibbing”) på ski og snøbrett, i for eksempel parker og piper i alpinanlegg, eller i terrenget.

”Kjørerene” har likevel vært den mest interessante gruppen i forhold til min oppgave, spesielt i delen om aktivitetens kvalitative egenart. Dette har først og fremst sammenheng med mine tidligere erfaringer innen ”feltet”, noe jeg kommer tilbake til i metodekapittelet.

Problemstilling og generelle avklaringer

Problemstillingen omhandler meningsdimensjoner ved frikjøring, og kan uttrykkes på følgende måte:

Hvilke meningsdimensjoner opplever og erfarer frikjøreren i frikjøringsfenomenet, og hvordan kan vi forstå disse meningsdimensjonene?

Problemstillingens første del omhandler en ”søken” etter mening, som innebærer å forsøke å finne hvilke elementer i - og aspekter av frikjøring som gjør fenomenet meningsfullt for den enkelte frikjøreren. Problemstillingens andre del gjelder å forstå hvorfor disse elementene og aspektene ved frikjøring er meningsbærende. I begge tilfeller er det aktørperspektivet som står i fokus, noe som kan forklares med at jeg forsøker å finne ut hvordan frikjøring som aktivitet og kultur er meningsskapende for den enkelte utøver. I denne sammenheng blir ulike teoretiske perspektiver tilknyttet frikjøringens ”natur” og frikjøringens kultur. Jeg skal komme nærmere tilbake til dette perspektivet litt senere i dette kapittelet, men først vil jeg avklare hvilken forståelse av begrepet mening jeg har støttet meg på i denne oppgaven.

Når problemstillingen viser til meningsdimensjoner i frikjøringsfenomenet, menes både meninger i aktiviteten og i frikjøringskulturen. Dette kan utdypes i tråd med Mihalyi Csikszentmihalyi (1991), som skisserer tre aspekter ved meningsbegrepet:¹

Det første aspektet av ordet mening peker i retning av formålet med, hensikten med, eller betydningen av et eller annet, som i; hva er livets mening? (Ibid:258). I forhold til frikjøring kan en definere denne kategorien mening i spørsmålet: Hvilke hensikter har frikjøreren med å drive frikjøring? Denne betydningen av mening avspeiler den oppfatning at begivenheter er knyttet sammen til oppnåelse av et overordnet mål, og at begivenheter ikke er tilfeldige, men inngår i erkjennelige mønstre styrt av et endelig formål.

Det andre aspektet av mening henspeiler på en persons intensjoner, som innebærer at mennesker avslører sine hensikter gjennom handlinger. I en frikjøringskontekst vil denne meningskomponenten avspeile hvilke kvaliteter som finnes i frikjørerenes handlinger, og hvordan disse avdekker frikjørerenes mening.

Det siste aspektet omhandler ordning av informasjon. Ordene, kategoriene og tankemønstrene hjelper oss til å tydeliggjøre eller skape orden i forvirrende eller motstridende informasjon. I forhold til min problemstilling vil denne betydningen av mening være relevant både i en helhetsforståelse av frikjøringsfenomenet, og for den meningen om frikjøringsfenomenet som leseren selv danner seg gjennom å lese oppgaven.

Uten å foregripe begivenhetens gang, kan jeg allerede gjøre oppmerksom på at frikjøring er et mangfoldig fenomen, med aspekter som til tider spriker i forskjellige retninger. Mitt forsøk på å beskrive og forstå meningsdimensjoner ved frikjøringsaktiviteten og frikjøringskulturen er et fortolkningsforsøk blant mange mulige. På bakgrunn av det jeg har skrevet skal leseren kunne danne seg sin egen oppfatning.

¹ Mening er et mangfoldig begrep, hvor det eksisterer et uttall av forskjellige ”meninger” om begrepet mening. Dette har blant annet bakgrunn i ulike fagtradisjoner, hvor de ulike tradisjonene legger ulike kvaliteter i meningsbegrepet. Nært beslektede uttrykk er motiver, beveggrunner, årsaker, bakgrunn, hensikter osv. Csikszentmihalyis forståelse av mening må sees i sammenheng med hans flowteori, en optimal opplevelsestilstand, en teori leseren vil møte igjen senere i oppgaven. Jeg har valgt å bruke Csikszentmihalyis betydning av mening fordi jeg synes de på en god måte dekker den forståelsen av mening som jeg benytter i oppgaven.

Ut fra Csikszentmihalyis forståelse dannes mening blant annet i situasjoner hvor mennesket handler med en hensikt. Dette synliggjør de dimensjonene av mening jeg vil forsøke å finne i frikjøringens egenart. Frikjøringsaktiviteten er kroppslige handlinger, hvor disse handlingene har iboende kvaliteter som kan gi verdifulle opplevelser for den enkelte. Det er disse iboende kvaliteter og opplevelser ved frikjørerens handlinger jeg søker. Jeg kaller det meningsdimensjoner, noe som henspiller på at meningene er dimensjonale; de har utstrekning i både tid og rom. Mening er ikke et statisk fenomen, men noe som dannes og revideres i takt med for eksempel handlingene og opplevelsene.

Disse meningsdimensjonene ved frikjøring forsøker jeg å forstå i et såkalt fenomenologisk perspektiv, hvor fenomenologiske teorier benyttes for å forklare disse dimensjonene av mening ved frikjøringens egenart. I et fenomenologisk perspektiv er det frikjøringens egenart, aktiviteten, som er det sentrale omdreiningspunktet. Hva som ligger i begrepet fenomenologi vil leseren få mer kjennskap til i neste kapittel, "Metodiske betraktninger", og ikke minst i kapittel 4, "Frikjøringens fenomenologi".

Som tidligere nevnt, må frikjøring også forstås som et sosiokulturelt fenomen, hvor sosiale og kulturelle føringer innvirker på hvordan fenomenet fremstår, noe som igjen innebærer at dette får relevans for den enkelte frikjører. Kulturelle aspekter bidrar også til hvordan mening leses inn i et fenomen. Med andre ord kan hensikten med en handling også forstås i en kulturell kontekst. Vi er alle kulturelle vesener, og dermed kan meningen ved forskjellige handlinger forklares i lys av vår kulturelle plassering. Csikszentmihalyis ene aspekt ved meningsbegrepet som er å ordne forvirrende eller motstridende informasjon, er også et godt eksempel på hvordan mening dannes og revideres i en kulturell kontekst. For når vi skal få orden i informasjonsstrømmen, siles denne informasjonen gjennom et "filter" som er farget av vårt hittil sosiokulturelle levde liv. Kapittel 5, "Frikjøring som sosiokulturelt fenomen", hvor kultursosiologiske teorier er utgangspunktet for denne forklaringen, er viet dette perspektivet.

Grunnlaget for de to forklaringsperspektivene finnes i kapittel 3, "Frikjøringsfenomenet". Dette kapittelet er en beskrivelse av frikjøringsaktiviteten og frikjøringskulturen, og hvordan fenomenet har "vist" seg for meg gjennom ulike metodiske tilnærminger. I kapittel 6, "Avsluttende betraktninger", forsøker jeg å oppsummere frikjøringens meningsdimensjoner, samt noen antagelser om frikjøringens fremtid og jeg diskuterer hvordan de to ulike teoretiske forklaringsperspektivene forholder seg til hverandre. Det er klart at to ulike

forklaringsperspektiver på det samme fenomenet får innvirkning på oppgavens innhold og form. Det medfører blant annet at sentrale kjennetegn ved fenomenet blir gjentatt og gjenstand for to ulike forklaringsperspektiver, noe jeg er klar over kanskje kan virke forvirrende for leseren.

Leseren undrer seg kanskje også over denne utstrakte bruken av ordet betraktninger i overskriftene, og det er rett og slett fordi jeg synes betraktninger er et dekkende ord for hva dette egentlig dreier seg om. Samfunnsvitenskap er ofte betraktninger rundt et fenomen, så hvorfor ikke bruke ordet?

Til slutt noen ord om bruken av fotnoter i oppgaven. Dette er et hjelpemiddel som brukes for å utdype elementer i teksten, slik at teksten ikke blir så oppstykket. Noen fotnoter er korte og veldig konkrete, mens andre er lange og bærer preg av digresjoner. Men jeg lover leseren at de har relevans i forhold til en dypere forståelse av innholdet i teksten, eller at de viser til en kontrasterende forklaring på ett eller annet.

***Kapittel 2* Metodiske betraktninger**

Frikjøring er et forholdsvis nytt fenomen i vår sosiale og kulturelle verden, og av den grunn finnes det nesten ikke tidligere vitenskaplige undersøkelser tilknyttet fenomenet frikjøring. Et unntak er Olav Christensens (2001) dr. art. avhandling om snowboardere i Hemsedal, samt Bischoff og Odden (2002), Helliesen (2003) og Ese (2004), hvor de tre sistnevnte først og fremst har sett på likheter og forskjeller mellom frikjørere og mer ”tradisjonelle” friluftslivsutøvere. Jeg har i liten grad vært opptatt av dette perspektivet ved frikjøringen, selv om jeg nevner aspekter ved det. Det har heller ikke, som i Bischoff og Odden, vært min interesse å undersøke sosiodemografiske forhold i forhold til frikjøring (eksempelvis utdanning, bosted, sosial klasse osv). Christensen har både beskrevet snowboardingens egenart og i hvilken grad en moderne mediekultur virker inn på snowboardkulturen. Selv om fenomenet snowboard er annerledes enn frikjøring, har det mange likhetstrekk, og snowboard er en del av frikjøringsbegrepet. Av den grunn har Christensens avhandling vært nyttig i mitt arbeid.

En overordnet intensjon ved denne oppgaven er som nevnt å belyse frikjøringsaktivitetens egenart, hva det er som gjør frikjøring meningsfullt. Dette innebærer at opplevelsene ved å drive frikjøring har vært en sentral del oppgaven. På samme tid eksisterer vårt fenomen i en sosiokulturell verden, som også innvirker på hvordan fenomenet frikjøring kan forstås. I en slik sosiokulturell kontekst oppstår og konstrueres ulike dimensjoner av mening, som dermed spiller en viktig rolle i forståelsen av frikjøring som aktivitet og kultur.

Disse aspektene ved min oppgave har hatt betydning for den metodiske tilnærmelsen til fenomenet, og i det følgende skal jeg først kort beskrive hva en metode kan sies å være, og hvilken metodisk tilnærming jeg har fulgt. Jeg vil deretter løfte frem de overordnede metodiske perspektiver ved denne oppgaven, og prøver til slutt å kritisk drøfte mine metodiske tilnærmelser og overveielser.

Hva er metode – og hvilke ”metodiske grep” har jeg gjort?

I all enkelthet er en metode et redskap, en fremgangsmåte for å løse problemer og komme frem til ny erkjennelse (Holme og Solvang 1991). Metoden(e) i seg selv gir derfor ikke noe svar på hvordan forstå for eksempel frikjøringsfenomenet, men metode er en nødvendig

forutsetning for at de resultatene en kommer frem til skal gi en bedre forståelse av de forholdene en søker kunnskap om (Ibid).

I følge Holme og Solvang (Ibid) er kravene til samfunnsvitenskaplige metoder ikke alltid uten videre innlysende og uproblematiske. Det kan blant annet være svært vanskelig å gi noe entydig svar på hva den sosiale virkeligheten er. Av den grunn kan det innen samfunnsvitenskapene ofte være uklare kriterier for hva som er sannhet, men noen viktige krav til den samfunnsvitenskaplige forsker kan være behjelpelige i denne sammenheng: For eksempel må vi ha samsvar med den virkelighet vi undersøker, det må skje en systematisk utvelging av data, resultatene må presenteres på en slik måte at det åpner for kontroll, etterprøving og kritikk, og resultatene må åpne for en ny erkjennelse av de samfunnsforholdene vi står ovenfor, og slik gi grunnlag for videre forsknings- og utviklingsarbeid og for økt erkjennelse (Ibid).

Det er likevel problematisk å hevde at en gjennom en samfunnsvitenskaplig metode kan oppnå ”sannhet”, eller ”objektiv” kunnskap for den saks skyld. Sosiokulturelle fenomener er mangfoldige i sin ”natur”, først og fremst på grunn av at menneskene som inngår i disse sosiale systemene er forskjellige. Sannhets- og kriterieproblemer er sentrale innenfor all vitenskap (Ödman 1977), og Hans Georg Gadamer mente at det ikke fantes noen annen sannhet enn subjektivitetens evidens (Ibid). Dette er en ekstremposisjon, men det løfter frem at det kanskje ikke er ”sannheten” vi må søke, men heller å forstå en sosial verden, eller bedre; deler av en sosial verden.

”Anything goes” var den ”vitenskaplige anarkisten” Paul Feyerabends credo (Smith 1998:205). En slik oppfattelse av vitenskaplige og metodiske overveielser i forbindelse med forskning er derimot å kanskje ta det litt langt. Men oppfatningen er i tråd med en postmodernistisk forståelse av vår tilværelse, som tilsier at elementer ved vårt samfunn og vår kultur er i en flytende tilstand av oppløsningstendenser. Hvorvidt dette er en korrekt og dekkende beskrivelse av vår tid kan selvsagt diskuteres. Men ”anything goes” viser også noe annet, nemlig at ”sannhet” kan være et relativt begrep. Forskning innebærer et ”som om”:
Hvis vi ser tingene ut fra disse eller disse perspektivene, da ter de seg slik og slik.

Jeg skal likevel ikke benytte dette som legitimering for å forsøke å slippe unna det faktum at det stilles krav til metodiske overveielser ved vitenskaplige arbeider. La oss derfor vende

tilbake til viktige elementer ved hva som kjennetegner en metode, og hvordan disse har betydning for mitt arbeid.

Det er to hovedformer av metodisk tilnærming i samfunnsvitenskapene. Disse tilnærmingene gjør en med grunnlag i hvilken form de data en undersøker har, mykdata eller harddata. Ut fra dette taler en om kvalitative (mykdata) og kvantitative (harddata) metoder (Holme og Solvang 1991). En enkel, men beskrivende forklaring på hovedskillet mellom disse formene, er bruken av tall, som tilhører en kvantitativ tilnærming. Min problemstilling innebærer at det er utelukkende mykdata² som er av betydning i besvarelsen av min oppgave. Fokuset er forståelse, mening, opplevelser og handlinger, som alle har en kvalitativ form. Derfor er det naturlig at min tilnærmelse til disse elementene ved ”frikjøringsverdenen” også er kvalitativ, men hva kjennetegner egentlig kvalitative metoder?

Kvalitative metoder innebærer liten grad av formalisering. Metoden har forståelse som et primært siktemål, for eksempel tolkning med hensyn til meningsrammer, motiver, sosiale prosesser eller sammenhenger (Holter 1990). Det sentrale blir dermed at en gjennom ulike former for innsamling av data makter å skape en dypere forståelse for det problemkomplekset en studerer, og hvilken totalsammenheng dette står i (Holme og Solvang 1991).

Kalleberg (1990:24) finner det på sin side rimelig å legge vekt på to poenger ved kvalitative metoder: For det første søker en gjennom bruken av disse metoder å komme i et direkte og nært forhold til dem eller det som utforskes. Ved hjelp av disse tilnærmingene ønsker en direkte å kunne observere folks tale eller atferd. Det er ofte vanlig at forskeren gjør det samme som dem som utforskes. Denne samhandlingen er påkrevd for å kunne forstå personene i feltet ut fra deres egne premisser. For det andre refereres det ved kvalitative metoder ikke til en, men flere forskjellige teknikker, for eksempel direkte observasjon, informant- og respondentintervjuing, dokumentanalyse og direkte deltakelse. Jeg vil i det følgende kortfattet presentere de metodiske teknikker jeg har benyttet meg av, og da vil leseren møte igjen flere av disse.

² Begrepet data klinger i denne kvalitative sammenhengen ikke helt godt i mine ører, og kanskje ikke i leserens ører heller. Men data henspeiler både på kvalitative og kvantitative resultater i forskningsøyemed. Det er derfor ikke feil å benytte begrepet, heller ikke i en etymologisk betydning (data er noe som er ”gitt” eller ”bevilget”).

Mine kvalitative metodiske teknikker

Den viktigste metodiske tilnærmingen ligger i min egenerfaring i forbindelse med skikjøring. Nærheten til handlingene, opplevelsene, meningsdimensjonene, men også til deler av kulturen, har vært utgangspunktet for at denne oppgaven har vært mulig å skrive. Jeg vet at mange av de opplevelsene frikjørerne merker på kroppen og sinnet har jeg selv opplevd. Det har vært en styrke for meg å ha kjennskap til disse kroppsopplevelsene under skriveprosessen, men også i selve undersøkelsesfasen. Det har også gjort det mulig å kjøre på ski sammen med frikjørere, å være en del av deres handlingsmønstre. Det har også vært en fordel at jeg har kjennskap til kulturelle koder, normer og regler som eksisterer i frikjøringsmiljøene. Det har gjort det enklere å forstå både hva det snakkes om og hva som er bakgrunnen for at det snakkes som det gjør.

Mine tidligere (kroppslige) erfaringer innen skikjøring³ har med andre ord gjort det mulig å være en direkte deltaker innenfor frikjøringens verden. En mer kjent benevnelse på dette er feltarbeid. I forhold til min bakgrunn som ivrig skikjører kan en vel si at jeg har drevet feltarbeid i egen kultur. Dette er et begrep hentet fra Wadel (1991), og innebærer at en studerer en del av sin egen virkelighet. Å studere elementer innen sin egen kulturkrets betyr at forskeren har en "gjensidig felleskunnskap"⁴ med dem hun studerer, og at det er denne gjensidige felleskunnskapen som gjør henne i stand til å forstå hva hun observerer (Ibid).

En stor del av dette feltarbeidet har for mitt vedkommende foregått som i "gamle dager". Jeg har vært flere steder i landet, både i alpinanlegg og i fjellet, og kjørt på ski sammen med "gamle" kompiser og "nye" mennesker. I disse sammenhengene har jeg ikke drevet vitenskaplige undersøkelser i form av intervju, men jeg har skrevet såkalte feltnotater fra noen av disse turene. Selv om disse turene ikke kan sies å ha vært gjort i en typisk vitenskaplig sammenheng, har de vært nyttige, fordi de har gjort meg bevisst på hva jeg skulle se etter. De har derfor blitt en viktig del av mitt "empiriske materiale". Først og fremst i mitt eget hode, men også i min egen kropp, på grunn av nye kroppslige opplevelser på ski.

Ved ett tilfelle hadde jeg det jeg vil kalle et vitenskaplig feltarbeid. Dette var en langhelg på Turtagrø i Jotunheimen, mai 2003. Frikjøringsmagasinet Fri Flyt hadde der det de kaller en

³ Jeg velger å kalle meg selv skikjører og ikke frikjører. Det er visse aspekter ved denne benevnelsen som jeg ikke kan sies å tilhøre, uten at det er nødvendig å komme nærmere inn på det. Det betyr likevel ikke at jeg ikke har tilstrekkelige erfaringer til å kunne være en direkte deltaker i "felten".

⁴ "Mutal knowledge" er et begrep fra Giddens (1976)

”High Camp”, hvor ski- og brettinteressert ungdom (og voksne) møtes for å gå toppturer i ”Jotunfjeldene”. Jeg var til stede sammen med stipendiat Alf Odden, som også var der i vitenskapens tjeneste i forhold til frikjøring. I den forbindelse fikk vi noen turer sammen med deltakere på campen, og vi gjennomførte også fire gruppeintervjuer og ett enkeltintervju (til sammen ni respondenter) i løpet av oppholdet. Intervjuene varte fra 25 minutt til en time, hvor personer med ulik erfaring og ferdighet ble intervjuet. På forhånd hadde vi utarbeidet en intervjuguide (i tråd med Kvale 1997), og selve intervjuene ble tatt opp på bånd og jeg transkriberte dem i ettertid. Selv om flere av intervjuene var gode og jeg har benyttet noen av dem i oppgaven, ga de likevel ikke de svar som jeg hadde håpet på.⁵

I tillegg til ”feltarbeid i egen kultur” og kvalitative intervjuer på Turtagrø har magasinet Fri Flyt vært en viktig kilde i mitt arbeid. Jeg har lest alle utgivelsene av bladet. På denne måten har jeg fått innblikk i en mediekultur og i de kommersielle interesser som omgir vårt fenomen. Jeg har også jevnlig blitt oppdatert på hva som hender i frikjøringsverden. Dette kan sees på som det Kalleberg (1990) omtaler som dokumentanalyse, som nettopp omhandler innsamling og vurdering av skrevne kilder. Produsert av deltakerne i feltsituasjonen eller om dem.

Fri Flyt har vært den sentrale og viktigste kilden i denne sammenheng, men jeg har også ”kikket” en del i magasiner som norske Playboard, svenske Åka Skidor og amerikanske Powder Magazine, uten at disse har blitt brukt som henvisninger i denne forbindelse. Jeg har også sett en god del frikjøringsfilmer de siste årene, og det er ikke til å unnså at disse filmene gir et godt innblikk i deler av vårt fenomen. Alle disse ulike magasinene og filmene har gitt verdifulle bidrag til et mer totalt bilde av den medierte frikjøringsverdenen, og dermed også av frikjøringsfenomenet i sin helhet.

Til slutt vil jeg ta opp hvordan jeg har benyttet teoretiske perspektiver i oppgaven.

Utgangspunktet for forsøket på å bidra til en forståelse av frikjøringsfenomenet har vært fenomenet selv. De ”resultater” som har åpenbart seg ved å ta fenomenet selv nærmere i øyesyn, har vært uavhengig av ett bestemt og på forhånd valgt teoretisk perspektiv. Sagt på en annen måte har fenomenet vist seg på måter, som har gjort det nødvendig å finne teoretiske perspektiver som har kunnet bidra til å forklare det som har åpenbart seg. Teoretiske

⁵ Jeg skal ta opp igjen dette i kritikken av mine ”metodiske grep”, som avslutter dette kapittelet om metodiske betraktninger.

perspektiver har jeg valgt etter hvert som det har ”dukket opp” nye elementer ved frikjøringen som har krevd en ny fortolking, i form av en teoretisk forklaring. I denne forstand hører min oppgave hjemme i en hermeneutisk tradisjon⁶. Tilknyttet hermeneutikkbegrepet finner en også et annet metodologisk begrep som er nært knyttet til dette, nemlig fenomenologi og fenomenologisk metode, som også krever en avklaring i forhold til mitt arbeid.

Hermeneutikk og fenomenologi – hermeneutisk fenomenologi

Hermeneutikk kan i all enkelhet forstås som fortolkningslære eller forståelselære (Krogh m fl 2003), men bedre er det å si fortolkning og forståelse, for hermeneutikk er både tolkning og forståelse. I en hermeneutisk betydning fortolker vi det vi vil undersøke, for å dermed bedre kunne forstå denne virkeligheten. Gilje og Grimen (1993) knytter hermeneutikk til fortolkning og forståelse av meningsfulle fenomener i vårt samfunn: Menneskelige aktiviteter, resultatet av menneskelige aktiviteter eller betingelser for menneskelig aktivitet. Slik forstått bygger jeg på en hermeneutisk tilnærming gjennom at jeg søker etter forståelse av handlinger, opplevelser og meninger ved frikjøringen.

I tillegg har vi et fenomenologisk⁷ aspekt ved denne tilnærmelsen til frikjøringsfenomenet. Fenomenologisk metode kan sees som en tilnærming til aktørens egne perspektiver, en beskrivelse av verden slik den oppleves av subjektene selv. Subjektets egne virkelighetserfaringer blir ansett som den viktigste ”virkeligheten” og dermed forskerens primære utgangspunkt for refleksjon. Gjennom anvendelse av fenomenologiske metoder søker forskeren å avdekke både det som opptrer og måten det opptrer på (Kvale 1996 i Langseth 2003).

Beskrivelse er sentralt i fenomenologisk metode, og dermed kan det i utgangspunktet virke som en motsetning mellom fenomenologisk beskrivelse og hermeneutisk fortolkning. I denne forbindelse skriver Martin Heidegger i ”Væren og tid” (fra 1927) at en fenomenologisk beskrivelse alltid er en utlegning av noe, og en utlegning innebærer også en fortolkning (Langseth 2003):

⁶ I tråd med Krogh m fl (2003) bruker jeg her uttrykket den hermeneutiske tradisjon, og ikke hermeneutikken, fordi det ikke finnes én hermeneutikk, men flere varianter av hermeneutikk. Krogh m fl (Ibid:214-281) har en forholdsvis kortfattet, men ikke minst oversiktlig gjennomgang av de ulike tradisjonene.

⁷ Leseren kan lese om ”generell” fenomenologisk filosofi i kapittel 4, men i kortform er fenomenologi å gå ”til tingene selv”, som var Edmund Husserls maksime. Det innebærer å komme frem til fenomenene slik de oppleves i livsverden; verden slik den fremstår i direkte erfaring, forut for vitenskaplige forklaringer (Langseth 2003).

”Undersökningen själv kommer at ge till resultat, att den metodiska meningen med den fenomenologiske deskriptionen är utläggning (...) Tillvarons⁸ fenomenologi är hermeneutikk i detta ordets ursprungliga betydelse, enligt vilken det betecknar uppgiften att utlägga/ tolka/” (Heidegger 1993:61 i Langseth 2003:43)

Når en i en fenomenologisk metode beskriver et fenomen, vil alltid denne beskrivelsen inneholde en tolkning av fenomenet. Det har en sammenheng med at vi bruker språket, og språket er aldri opplevelsen selv, men en fortolkning av opplevelsen. Selv om jeg prøver å beskrive mine egne skiopplevelser, vil disse aldri bli ”rene” beskrivelser av opplevelsene. I det jeg forsøker å fortelle eller forfatte opplevelsene vil de gå gjennom en fortolkningsprosess. Vi kan nærmest si det slik at i en fenomenologisk metode er det umulig å være bare fenomenologisk. Det kan vi kun være for oss selv, før vi setter språk på våre opplevelser. Det innebærer derimot at vi er hermeneutiske i vår språklige beskrivelse av fenomenet. Derfor kan vi også snakke om en hermeneutisk fenomenologisk metode.

Om dette i det hele tatt er en metode, og da i hvilken betydning av ordet, kan jo også diskuteres. En av det 20. århundrets mest sentrale hermeneutiske filosof, Hans Georg Gadamer mente at hermeneutikk ikke er en metode, men noe mye mer generelt enn det (Krogh m fl 2003). Hermeneutikk er i følge Gadamer en generell filosofisk teori om hva forståelse er, hva som skjer i oss og med oss når vi forstår. I følge Ödman (1977) bygde Gadamer sin forståelselære og sin kunnskapssøking ikke på metodikk, men på dialektikk. Gjennom metodikk kan ikke forskeren avsløre nye sannheter om verden⁹, men den blottlegger de sannhetene den selv bygger på, og i metodene manipulerer og kontrollerer forskeren det han studerer. Derimot er det i et dialektisk forhold mellom åpenhet og deltagelse at forskeren kan søke kunnskap om den verden han selv er en del av. I dialektikken er det ikke forskeren som stiller spørsmål til fenomenet han studerer, men det er fenomenet som stiller spørsmålene som forskeren forsøker å besvare (Ibid). I hvilken grad har frikjøringsfenomenet stilt spørsmålene, og jeg har forsøkt å besvare disse?

Som tidligere nevnt har frikjøringens verden, frikjøringsfenomenet, vært utgangspunktet for min undersøkelse; det vil si for min beskrivelse, fortolkning og forståelse. Fenomenet har vist

⁸ Tillvaron er lik dasein, som er Heideggers benevnelse på mennesket. Heidegger konstruerte dette begrepet fordi mennesket var så belastet av tradisjon at det ikke kunne forklare hva han prøvde å si om nettopp mennesket (Langseth 2003).

⁹ Gadamers sentrale verk er ”Sannhet og metode” (utkom 1960). En tittel som i følge Ödman (Ibid) kan sees på som en blodig ironi, en hån mot den gjengse vitenskapsoppfatningen.

seg for meg, og jeg har forsøkt å beskrive, fortolke og forklare¹⁰ hvordan dette henger sammen i forhold til meningsdimensjoner ved aktiviteten og kulturen. Jeg vil derfor hevde at fenomenet har stilt meg spørsmål som jeg har forsøkt å besvare, og at jeg i tråd med Gadamer teori dermed har befunnet meg i et ”dialektisk univers”.

Og nettopp ”teori” kan vel sies å være et stikkord for Gadamer forståelse av hermeneutikk, derav hans motstand mot begrepet ”metode” i forbindelse med hermeneutikk. Gadamer og Heidegger tilhører begge den fasen i hermeneutisk tradisjon som Ödman (Ibid) kaller eksistensiell hermeneutikk. Med Heidegger og Gadamer gjennomgår hermeneutikk en betydningsfull forvandling, hvor den blir eksistensiell filosofi. Det innebærer at hermeneutikk i denne sammenheng forsøker å forstå menneskets verden (i denne betydning den fenomenologiske livsverden) gjennom en dyptgående analyse av den menneskelige eksistensens grunnbetingelser (Ibid).

Årsaken til at jeg innledningsvis har viet så pass mye plass til Heidegger og Gadamer er fordi de kan sies å være ”grunnleggerne” av en hermeneutisk fenomenologi, som altså er det overordnede ”metodiske”¹¹ perspektivet ved min oppgave. I det følgende skal jeg derimot (endelig) komme nærmere inn på hva som kjennetegner en hermeneutisk fenomenologisk metode, og hvordan dette kommer til uttrykk i min oppgave. Jeg har allerede nevnt fortolkning og forståelse som sentrale element ved metoden, og la oss fortsette litt med disse begrepene.

Forståelse, forforståelse og fortolkning

En grunntanke i hermeneutikken er at vi alltid forstår noe på grunnlag av visse forutsetninger. Vi møter aldri verden forutsetningsløst, men våre forutsetninger bestemmer hva som er forståelig og uforståelig (Gilje og Grimen 1993). Gadamer kalte dette forforståelse¹² eller fordommer, og bakgrunnen for denne typen forståelse i en vitenskapelig sammenheng er at når

¹⁰ Dette gjenspeiler også oppgavens oppbygging: Kapittel 3 er en beskrivelse av frikjøringsfenomenet, som i tråd med hermeneutisk tradisjon (eksempelvis Heidegger) også innebærer fortolkning. I kapittel 4 og 5 fortolker jeg beskrivelsene i større grad ved å knytte teoretiske perspektiver til hvordan jeg har beskrevet fenomenet. I disse kapitlene danner fortolkningene grunnlaget for å forklare fenomenet.

¹¹ Ja, jeg kaller her hermeneutisk fenomenologi for en metode, i tråd med Heidegger og lærebøker om emnet. Gadamer syn peker imidlertid på noe sentralt ved ”metodens” egenskaper, nemlig at den var en motvekt til det 20. århundrets rådende vitenskaplighet. Mer om dette i for eksempel Krogh m fl (Ibid) og Ödman (Ibid).

¹² Gadamer ”overtar” denne teorien fra Heidegger. Heidegger mente at vi alltid har en forforståelse av det vi fortolker. En fortolkning utføres i en bestemt tid og på en bestemt plass av et menneske som befinner seg midt i historien.

en skal fortolke en tekst eller et annet meningsfullt system, må en starte med visse ideer om hva en skal se etter. Disse ideene er nødvendige for at våre undersøkelser skal ha en retning. Westin (i Ödman 1977:81) konstaterer at forforståelsen får en helt avgjørende betydning for forskningsoppgavens utvikling, for valg av perspektiv og strategi og for valg av vitenskapsteoretisk orientering.

Forforståelse kan bestå av mange komponenter, som for eksempel språk, trosoppfatninger og individuelle personlige erfaringer. Det vil si at forforståelsen må sees i lys av forskerens "livshistorie" og de grunnleggende betingelser en har i møtet med verden.¹³ Alle forskere har en forforståelse som de tar med seg inn i forskningsprosessen, og denne forforståelsen vil ha innvirkning både på metoder og det endelige resultatet. Det er derfor viktig at en er bevisst sin egen forforståelse, noe som i en hermeneutisk tradisjon er et sentralt kriterium for vitenskaplighet. Forforståelsen jeg hadde på bakgrunn av egne erfaringer fra "felten" har vært den viktigste bidragsyteren for arbeidets resultat. Hvis jeg ikke hadde hatt disse erfaringene, ville oppgaven garantert sett annerledes ut.

Med bakgrunn i mine erfaringer fra skikjøring, som har gitt meg mange meningsfulle opplevelser, har jeg vært redd for at denne forforståelsen i altfor stor grad har preget oppgaven. Dette forstått som at oppgaven gjenspeiler mine egne opplevelser og erfaringer, og at jeg dermed ikke har vært i stand til i tilstrekkelig grad å bidra til en intersubjektiv forståelse av fenomenet. Det kan også sees i lys av frikjøringsfenomenets mangfoldighet, som jeg var kort inne på i innledningskapittelet. Handlinger, opplevelser og meninger kan selvfølgelig variere innenfor frikjøringens ulike aktivitetsformer, og disse komponentene er i utgangspunktet subjektive, men på grunn av mine subjektive opplevelser er jeg fyldigere i beskrivelsene av de formene jeg selv har god kjennskap til.

Likevel mener jeg at min forståelse kan sies å være intersubjektivt gyldig, noe som jeg også har fått bekreftet gjennom å observere handlinger, gjennom uformelle samtaler, intervjuer og lesing av frikjøringsmagasiner. Det er likevel helt sikkert frikjørere som ikke nødvendigvis vil nikke anerkjennende til alle mine beskrivelser og forklaringer av fenomenet. Det er ikke til å

¹³ Dette bringer oss over til Jean Paul Sartres faktisitetetsbegrep, som er et menneskes fortid, dets "gitthet". Ödman (Ibid) skriver at forforståelse er vår forståelse som faktisitet. Faktisitetetsbegrepet vil leseren møte igjen i kapittel 4 ("Frikjøringens fenomenologi").

komme bort fra at mennesker oppfatter verden forskjellig, og dette har sammenheng med at vi fortolker verden ulikt, blant annet grunnet hver og ens livshistorie og forforståelse.

Et viktig element i den teorien om forforståelse som Gadamer overtar fra Heidegger er at vår forforståelse utgjør en helhet, en helhet vi aldri kan ha full oversikt over. Vi er alltid midt i en verden av forutsetninger og antagelser som vi uproblematisk tar for gitt, og derfor kan vi ikke ha et kritisk forhold til den samlede summen av våre fordommer. Det er dette som kommer til uttrykk i Gadamers begrep, forståelseshorisont (Krogh m fl 2003). Det viser ikke bare at vår forforståelse utgjør en helhet vi aldri helt kan overskue, men også at vår forståelseshorisont kan endre seg (Ibid). Vi er ikke "fanget" i en forståelseshorisont, for den er ikke statisk og ubevegelig, men den beveger seg med oss. Det betyr at vår forforståelse er reviderbar, at den kan forandres i vårt møte med verden og med nye erfaringer. Hvis en aktørs forforståelse ikke var reviderbar, ville gjensidig forståelse mellom mennesker være umulig. Vi ville vært innelukket i vår egen verden (Gilje og Grimen 1993).

Dette har betydning for min forståelse av frikjøringen. Jeg har møtt denne verden med min forståelseshorisont, og spørsmålet er i hvilken grad jeg har vært i stand til å endre denne horisonten, slik at mine fortolkninger samsvarer med også andres forståelseshorisont. Dette møtet mellom horisontene viser til det dialektiske forholdet som eksisterer mellom forskeren og det fenomenet han undersøker, hvor både forskeren (fortolkeren) stiller spørsmål til fenomenet og fenomenet stiller spørsmål til fortolkeren. I denne sammensmeltingen mellom horisonter¹⁴ utvikles forståelsen for fenomenet, i form av for eksempel handlinger, opplevelser og meningsdimensjoner.

Det gjenstår å se i hvilken grad jeg har klart å la mine og andres horisonter smelte sammen, men det er klart at frikjøreres handlinger, uttalelser og tekster skrevet av personer tilknyttet et frikjøringsmiljø har bidratt til å utvikle min forståelseshorisont. Gjennom å møte frikjøringsverden med "vitenskaplige øyne" har jeg fått revidert en del av mine oppfatninger om frikjøringskulturen og meningen med å drive med aktiviteten, og ikke minst har nye elementer blitt løftet frem. Jeg har likevel opplevd at min forståelseshorisont i stor grad har vært samsvarende med aktørenes egne forforståelser, selv om det, som tidligere nevnt, er en

¹⁴ Horisontsammensmelting er et begrep fra Gadamer (Krogh m fl 2003)

mangfoldig aktivitet og kultur jeg har undersøkt. Det innebærer selvfølgelig en mulighet for at jeg ikke i like stor grad har klart å favne like godt om alle grupperinger.¹⁵

Dette spørsmålet trekker opp ennå et nytt sentralt moment i en hermeneutisk fenomenologisk metode, nemlig at meningsfulle fenomener er forståelige bare i den kontekst de forekommer i (Gilje og Grimen 1993). ”Meningen med frikjøring” kan ikke forstås i andre sammenhenger enn når frikjøreren er frikjører. Derfor har det vært viktig å være der hvor deres handlingsmønstre finner sted; i alpinanleggene, i fjellet og jeg har også vært til stede ved noen visninger av frikjøringsfilmer, blant annet her i Bø. Det siste er en arena som ikke viser opplevelser gjennom egen handling, men det peker på opplevelser som en får gjennom andres handlinger i en medial verden.

Å se filmer eller bilder i magasiner er en viktig del av frikjøringskulturen, og slik sett er også dette noe som krever fortolkning. Det tekstlige i disse magasinene gir også innblikk i kulturelle trekk, hvor det samtidig henvises til handlinger og opplevelser. Når disse uttrykkes i en tekst eller muntlig i samtale, er de allerede fortolket av aktøren selv. Da fortolker jeg en allerede fortolket handling eller opplevelse, mens gjennom å observere handlinger er fortolkningen i utgangspunktet forbeholdt forskeren.

Dette kan for så vidt også diskuteres, fordi også handlinger bærer i seg et moment av fortolkning. Den handlende aktøren møter ikke en verden uten forutsetninger, men med det som i tråd med Gadamer kalles en forståelseshorisont. Handlingen er også en fortolkning av den konkrete situasjonen som den handlende befinner seg i. Frikjørings handlinger er noe den enkelte sosialiseres til, hvor det finnes normer for aktivitetens utøvelse, og denne normen er en kulturell norm som igjen er en del av en større kultur, frikjøringskultur. Frikjøreren handlinger eksisterer i en slik kulturell kontekst.

Begrepene fortolkning, forståelse, forforståelse (forståelseshorisonter) og den konteksten det må fortolkes og forstås i, knyttes alle til det kanskje meste kjente begrepet i en hermeneutisk (fenomenologisk) tradisjon: Den hermeneutiske sirkel. La oss kikke litt nærmere på denne.

¹⁵ Skal komme litt tilbake til dette i kritikken av mine metodiske overveielser.

Den hermeneutiske sirkel

Den hermeneutiske sirkel peker på forbindelsen mellom de overnevnte begrepene, og sentralt i sirkelen er det forhold at all fortolkning består i stadige bevegelser mellom helhet og del, mellom det vi skal fortolke og den kontekst det fortolkes i, eller mellom det vi skal fortolke og vår egen forforståelse (Gilje og Grimen 1993). Det betyr at for å kunne fortolke og forstå en del, må vi fortolke og forstå helheten og vice versa.

I følge Ödman (Ibid) er del/helhetsstrukturen for Heidegger en grunnleggende egenskap hos forståelsen. Elementer ved en viss helhet eller de delene som konstituerer denne, kan ikke bestemmes bare med utgangspunkt i undersøkelsesobjektet. Forståelsen overskrider sitt objekt, for det finnes ikke et objekt som i forståelsesprosessen ikke har en videre sammenheng enn seg selv. Derfor er det i tråd med Heidegger ikke mulig å trekke noen klar grense mellom den hermeneutiske sirkelens objektive og subjektive aspekter. Sirkelens objektive aspekt kan ikke eksistere uten det subjektive aspekt, hvor det subjektive aspekt er fortolkningsaktiviteten (Ibid).

Forskeren selv er med andre ord en del av den hermeneutiske sirkel, og uten forforståelse kommer han aldri inn i sirkelen. Vi kommer aldri i gang hvis vi prøver å stille oss på bar bakke, men gjennom sirkelbevegelsen kommer vi inn i en prosess hvor vi i stadig større grad kan bedømme våre fordommer og sjalte ut dem som ikke er på sin plass, og som hindrer forståelsen (Krogh m fl 2003). Dette kjennetegnet ved den hermeneutiske sirkel har også betydning for leseren av en vitenskapelig tekst.

På samme måte som at forskeren i møtet mellom sin egen og forskningsobjektene forståelseshorisonter opererer i en slik sirkelbevegelse¹⁶, møter leseren med sin forståelseshorizont en tekst med sin forståelseshorizont. For en leser som opererer i den hermeneutiske sirkel, vil møtet med teksten kunne revidere leserens forforståelse, slik at teksten kan fremstå med en utdypet forståelse, ut fra leserens nye horisont. Dette er

¹⁶ Egentlig er vel en sirkel ikke fullt ut et godt bilde på denne forbindelsen mellom fortolkning, forståelse og forståelseskontekst. Ödman (Ibid) mener at sirkel gir et statisk bilde, men at sirkelbenevnelsen fungerer godt med tanke på at en fortolkning skjer i en viss forståelseshorizont, som markerer grensene for hvilke fortolkninger som er mulige. Det er derimot, som tidligere vist, mulig å utvide og forandre vår forståelseshorizont, blant annet gjennom fortolkningsvirksomhet. Derfor kan benevnelsen den hermeneutiske spiral fungere bedre i denne sammenheng, noe som viser at våre fortolkninger og forståelser ikke er et "lukket system", men kjennetegnes av at forståelse er en åpen prosess, som aldri kan avsluttes med en endelig sannhet. Bildemessig kan dette uttrykkes i tråd med Krogh m fl (Ibid) at sirkler stadig går gjennom de samme punkter, mens en spiralbevegelse derimot stadig beveger seg inn på nye felter.

horisontsammensmeltning, som i følge Gadamer (i Krogh m fl 2003) er det endelige resultat av den hermeneutiske sirkel.

Denne oppgavens intensjon har vært å kunne gi et bidrag til nettopp en økt forståelse av frikjøringsfenomenet. Håpet er at oppgaven kan bidra til å revidere eventuelle leseres forforståelse, slik at min oppgave kan føre til en utdypet forståelse av frikjøringens handlinger og meningsdimensjoner.

Som nevnt vil jeg bidra til forståelse av frikjøringens egenart og forsøke å forklare de kulturelle aspektene ved aktiviteten, og hvordan dette har betydning for den enkelte frikjører og for et frikjøringskulturelt fellesskap. Det er ikke slik å forstå at aktivitetens egenart er uavhengig av den sosiale og kulturelle konteksten. Ingen fenomenolog ser mennesket som uavhengig av den sosiale verden. Mennesket er i tråd med Heidegger et historisert vesen; født inn i en bestemt historisk periode og en bestemt kultur.¹⁷

Jeg har imidlertid tatt utgangspunkt i to ulike teoretiske perspektiver, og har ikke en intensjon om at disse skal forenes i en samlet teori. Det vil si at et av disse perspektivene forholder seg til frikjøringens egenart; de kroppslige handlingene og opplevelsene, og hvordan det konstituerer mening i den enkelte frikjørers livsverden. Det er med andre ord et fenomenologisk perspektiv. Det andre perspektivet er et sosiokulturelt perspektiv på frikjøringsfenomenet, og det teoretiske utgangspunktet for dette perspektivet er (kultur)sosiologiske teorier, og deres forsøk på å forklare forholdet mellom samfunnets aktører og de strukturelle vilkår som omgir aktørene.

Jeg tror ikke det er mulig å finne én "Grand Theory", som kan gi en fullverdig forklaring og forståelse av et fenomen, men at det er bedre egnet å benytte ulike teoretiske perspektiver og teorier. I mitt tilfelle benytter jeg viktige begreper og deres innhold ved ulike teorier, uten å "kjøpe" hele teorien. Dette kan sees som en rimelig fristilt måte å benytte teori på, men jeg har vanskelig for å tro at en med å "svelge" hele teorien hadde fått en bedre forståelse av frikjøring. En slik tilnærming forutsetter derimot at en er bevisst disse grepene, og at en ikke lar begrepene og begrepenes innhold tale et annet språk enn hva de var ment å gjøre. Det

¹⁷ Som vi skal se i kapittel 5 ("Frikjøring som et sosiokulturelt fenomen"), er det flere samfunnsforskere som hevder at mennesket i dagens moderne samfunn i langt større grad er fristilt fra sin historisitet; sin tradisjon.

betyr at en ikke kan forandre innholdet i dem, og heller ikke fullstendig løsrive dem fra deres kontekst.

Det er imidlertid et annet potensielt problem ved min teoretiske tilnærming, som krever en avklaring, og det kan få æren av å starte neste delkapittel.

Et metodekritisk blikk

Jeg har tidligere nevnt at å være "rene" fenomenologer kan vi bare være i vår uartikulerte erfaring. I det vi tilsetter språklige eller skriftlige uttrykk i denne sammenheng går den fenomenologiske virkeligheten gjennom et sosiokulturelt filter. Faren ved dette er, som Tordsson (2003:81) påpeker, at det vi eier ord for blir forsterket, mens det vi savner ord for, blir usynliggjort. Dette er et perspektiv som leseren må ta hensyn til. Det neste spørsmålet i denne sammenheng er da om mitt todelte og atskilte teoretiske perspektiv, med en fenomenologisk del og en sosiokulturell del, er en god måte å gjøre dette på, når det ikke er mulig å la et fenomenologisk perspektiv "råde grunnen" alene, uavhengig av sosiale og kulturelle vilkår.

Bakgrunnen for å gjøre det på denne måten er å kunne la de to teoretiske perspektiver og teorier få tale for seg selv, fordi de passer til ulike aspekter av det som behøver forklaringer for å bedre kunne forstås. Frikjøringsfenomenet er det samme om en velger det ene eller andre teoretiske perspektivet, men perspektivene forklarer i utgangspunktet ulike aspekter av fenomenet. Dette er selvfølgelig en styrke ved oppgaven; at fenomenologiske teorier henspeiler på det fenomenale ved fenomenet, og bare det, og kultursosiologiske teorier forsøker å forklare den sosiale og kulturelle verden som fenomenet er en del av.

Spørsmålet er om jeg i større grad burde "forent" disse perspektivene. Tross alt er ikke den fenomenologiske verdens fokus på aktørenes umiddelbare opplevelser og meningsdannelser i en livsverden uavhengig av den sosiokulturelle konteksten. Den fenomenale aktøren befinner seg og handler i en verden av strukturelle vilkår, som også innvirker på hvordan opplevelser og meninger konstitueres, blant annet som en del av et kulturelt fellesskap. Er oppgaven slik at det ene sier noe som det andre motviser?

Jeg håper at det ikke er slik. Gjennom å ta et aspekt av gangen håper jeg derimot å gjøre fenomenet mer oversiktlig for leseren, og jeg tror det tydeligere løfter frem handlingene selv, opplevelsene selv og deres betydning for mening. I tråd med min intensjon er det imidlertid viktig at leseren leser fenomenologikapittelet i en ren fenomenologisk kontekst, og lar den sosiokulturelle verden i løpet av det kapittelet være en annen verden. Deretter kommer det sosiokulturelle kapittelet og bidrar med nye forklaringer på andre aspekter ved frikjøringsfenomenets meningsdimensjoner.

Først og fremst er årsaken til en todelt fremstilling at jeg ikke tror det er mulig å finne et overordnet perspektiv som kan forene begge aspektene, og at de teoretiske perspektivene jeg har benyttet, må forklare hver sin del av vårt fenomen. Bare slik kan vi få en større forståelse av helheten. Teoriene representerer dermed i seg selv et mangfold i forklaringene av et mangfoldig fenomen.

I denne forbindelse må jeg nevne beskrivelseskapittelet (kapittel 3), hvor jeg prøver å beskrive fenomenet. Hensikten var at kapittelet skulle være så rent beskrivende fenomenologisk som mulig. Dette viste seg å være en vanskelig prosess, hvor det å skulle være beskrivende og ikke forklarende bød på mange utfordringer. Jeg opplevde at det er ikke lett å være fenomenolog i første forsøk.¹⁸

Min empiriske bakgrunn og min forforståelse krever også en videre avklaring i forhold til hvilke grupper frikjørere som denne oppgavens forståelseshorisont kan sies å smelte sammen med. Min bakgrunn er fra skikjøring, ikke snowboard og heller ikke ”jibbing” (hopping og triksing). Jeg har likevel forsøkt å omfavne alle grupperinger, men i en handlings- og opplevelsedimensjon har min empiriske bakgrunn medført en innfallsvinkel som bedre samsvarer med kjørerne. I denne delen av oppgaven har derfor handlingene og opplevelsene av ”kjøringen” vært mest interessant for meg. Opplevelsen av å kjøre på ski og snowboard er ikke så forskjellig at snowboardere ikke kan oppfatte disse delene som relevante, selv om måten handlingene utføres på er forholdsvis forskjellig.

¹⁸ Dette føler jeg også gjenspeiles i beskrivelsen, hvor jeg synes jeg tidvis blir for forklarende. Problemene oppstår for min del fordi jeg trekker inn forklarende elementer i teksten, for å kunne gi en bedre beskrivelse av noe som jeg finner spennende. Derfor har det også vært vanskelig å skrive om (”skrive bort”) disse forklarende elementene, på grunn av at det hadde gitt såpass store konsekvenser for innholdet. Leseren får dermed ha meg unnskyldt for min tidvis manglende ”fenomenologiske sans”.

I en sosiokulturell kontekst er ikke disse ulikhetene mellom skikjørere, snowboardere og ”jibbere” like betydningsfulle i en forståelsessammenheng. Årsaken er at de alle er en del av den overordnede frikjøringskulturen (dette er selvfølgelig en kategorisering med et utall av nyanser), og dette er også årsaken til at jeg ikke har valgt å avgrense oppgaven til å gjelde ulike grupperinger i forhold til aktivitetsutøvelse. Det har også en sammenheng med at forståelse er sentralt for min oppgave. Det ville i stor grad begrenset helhetsforståelsen av frikjøringsfenomenet hvis jeg hadde avgrenset oppgaven til å for eksempel bare omhandle skikjørere. Det er likevel ikke til å komme bort fra at det finnes ulike forståelseshorisonter i frikjøringskulturen, og derfor er det sikkert noen miljøer eller enkeltindivider som finner mine fortolkninger og mine forsøk på å forstå disse, som forholdsvis irrelevante.

Det siste punktet jeg vil trekke frem er intervjuene og feltarbeidet i sin helhet. Jeg håpet at dette skulle ha bidratt til å utligne forskjellene i forståelseshorisonter mellom undertegnede, undertegnedes empiri og for eksempel ”jibbere” eller andre frikjøringsgrupper. Intervjuene var ikke gode nok i denne sammenheng, og feltarbeidet har vært for lite omfattende. Intervjuene ble foretatt på et tidspunkt hvor jeg ikke i tilstrekkelig grad hadde fått plassert dette med handlings- og opplevelsesdimensjon. Jeg visste jeg var ute etter denne dimensjonen, men ikke godt nok hvordan. Derfor var det for få spørsmål som kretset rundt dette. De spørsmålene som ble stilt i den retningen, gav heller ikke de svarene en kunne ønsket. Det kan tyde på at handling og opplevelse er dimensjoner som er vanskelig å fange også gjennom intervjuer. Det er antageligvis bedre å fange dette i situasjonene, eller umiddelbart etter. For eksempel etter en strålende nedkjøring fra en flott fjelltopp.

Det hadde slik sett vært fornuftig å gjennomføre flere intervjuer når jeg så at disse ikke holdt den kvaliteten jeg hadde ønsket. Dette har derimot strandet av ulike praktiske grunner. Det er likevel ikke mulig å stikke under en stol at flere intervjuer og feltarbeid over lengre perioder hadde gitt et fyldigere empirisk materiale, som igjen kunne bidratt til en fyldigere og mer nyansert beskrivelse av fenomenet. Dette kunne igjen hatt betydning for fortolkningen og forståelsen av fenomenet, men resultatet er nå i leserens ”hende”, og for hans eller hennes vurdering.

Kapittel 3 Frikjøringsfenomenet

I dette kapittelet skal jeg prøve å beskrive hva som kjennetegner fenomenet frikjøring. Jeg forsøker så langt det lar seg gjøre å se fenomenet innenfra. Aktiviteten, det kroppslige uttrykket, skal være utgangspunktet for analysen, men det er klart at frikjøring dreier seg om noe mer enn bare aktivitetsuttrykk. Frikjøring er også en kultur med verdier, normer og regler som innvirker på hvordan fenomenet uttrykkes både innad i miljøet, men også utad, som en distinksjon til samfunnet. Det er min intensjon å kunne beskrive også denne delen av fenomenet.

Det er ikke i min interesse å være så tydelig i begrensningen av hva frikjøring er, eller hvem som er/ikke er frikjører. Grensene for hva som skiller frikjørere fra andre ski- og brettkjørere er forholdsvis diffuse. Likevel har jeg gjort noen generelle betraktninger om hva som kjennetegner en frikjører i motsetning til ”andre”. Av samme grunn vil jeg heller ikke bruke mye tid på å kategorisere de forskjellige typene ski- og brettkjørere. Oppgavens mål er å undersøke hva det er som gjør frikjøringsopplevelsen meningsfull og hvordan en kan forklare frikjøringsfenomenet, uansett hvilken ”type” frikjører jeg snakker om.

Hvert delkapittel innledes med en personlig fortelling, uthevet i kursiv, som jeg håper vil reise en del problemstillinger som er relevante i forhold til det påfølgende innholdet.

Hva er egentlig frikjøring?

Det var en gang for ikke så veldig lenge siden jeg skjønnte at jeg var blitt for gammel: For gammel til å være frikjører. Når det ble bygget store hopp i alle norske alpinanlegg, da følte jeg meg ikke ung lenger. Det var vel kroken på døra for oss som likte best å gå på toppturer i den sunnmørske fjellheimen, å sette utfor det som vi likte å tro var bratte sider og bare cruise i alpinanleggene, helst i snø som andre ikke hadde sett sine spor i. Det var når alpinksia kom utenfor løypene og ”tullinger” på alpinski gjorde seg selv til latter med ”D-spin 900” med ”mute og tail grab” at det gikk opp for meg: Jeg blir aldri tøff nok, men det var en fin tid så lenge det varte.

En kunne i sitt eget lille indre forestille og titulere seg som frikjører, fordi snowboard, det var noe annet. Det som de gjorde hadde ikke noe med meg å gjøre. Jeg trengte ikke å hoppe og

spinne på bigjumper og i halfpiper, og det var ingen som hadde trodd at å skli med ski over ett rekkverk skulle bli så kult. Derfor kunne jeg leve i min egen verden, som tilsa at det å være frikjører ikke er alt her i verden. Da kunne jeg henge på stavene etter å ha satt ene skia foran den andre ned et heng med 30 centimeter nysnø, og være fornøyd med det. Jeg trodde jeg ikke trengte å kunne luftakrobatikk for å være frikjører, og så plutselig gikk tiden fra meg. Nå er det for sent, selv om jeg har konvertert til alpinski. Bare for å tro at jeg likevel kan være litt mer frikjører. Har selvfølgelig hjelm, bare for å tro. Jeg har egentlig alt, unntatt det som skal til.

Frikjøring er mangfoldig

Frikjøring er å være i bevegelse på ski eller snowboard, og bevegelsesmønstrer er likt det som utføres i preparerte traseer. Men i motsetning til de tilrettelagte traseene handler frikjøring om å oppsøke naturlige områder. Det er store forskjeller mellom å kjøre i preparerte pister og å drive frikjøring i skogen eller i fjellet. Her er trær, steiner, knauser og kuler som bidrar til et annet kjøremønster enn det vi finner i tråkkemaskinpreparerte løyper.

Frikjøringsbenevnelsen har imidlertid blitt omfattet også av andre grupper skikjørere og snowboardere. En frikjører er ikke bare en som søker opplevelsene av å kjøre nedover i samspill med naturlige terrengformasjoner, men også disse som tidligere ble kalt triksere, nå kalt jibbere, blir innbefattet i frikjøringsbegrepet. Disse finner vi i utgangspunktet tilknyttet piper og parker i alpinanleggene, men en kan også se dem i fjellet. Der bygger de store hopp, såkalte ”kickers”, eller benytter naturlige formasjoner laget av snø, vind og terreng til å utøve sin aktivitet, som handler om å utføre ulike triks med ski eller snowboard ”i luften”. Dette er en enkel og kanskje litt stigmatiserende forklaring på forskjellen mellom jibbere og kjørere, men jeg skal komme tilbake til likhetene og ulikhetene mellom disse to gruppene senere.

Benevnelsen frikjøring er forholdsvis ny, i alle fall i Norge.¹⁹ Det er først de senere årene at ordet har blitt benyttet om denne typen ski- og brettkjøring. Frikjøring har erstattet uttrykkene

¹⁹ Frikjøring stammer fra det amerikanske ordet freeride. Av den grunn blir også friraiding og friraidet benyttet som benevnelse. Frikjøring og friraiding har på mange måter blitt et moteord. Det er ikke bare ski- og brettkjøringen som bruker benevnelsen, men hvis en bruker bare ordet frikjøring, henspiles det på ski- og brettaktivitet på snø. Uten å gå inn i en for dyptgående analyse av ordet her, kan en vel si at frikjøringsbenevnelsen passer som hånd i hanske i en tidsperiode der streben etter frihet er en hver individualistisk, (post)moderne ungdoms fremste sjelsegenskap. Jeg vil i oppgaven holde meg til benevnelsen frikjørere og frikjøring.

løssnøkjøring og offpistekjøring. Spesielt ”offpiste” dekker imidlertid en stor del av det som er frikjøringens kjerne, nemlig kjøring med ski eller snowboard²⁰ i fjellet eller utenfor de preparerte traseene.

Frikjøringens første forutsetning er altså å være i bevegelse på et par ski eller et snowboard. Men det er likevel ikke så enkelt som å ta på seg skiene eller brettet og sette utfor en fjellside eller dra til på et hopp, for det er noe som i utgangspunktet ”alle” kan. Det en mener med frikjøring henspiller både på aktivitetens egenart og på dens kulturelle uttrykk.

Bare skiene en bruker rommer problemer i forhold til avklaring. Det finnes i dag for eksempel twintipski, fatski, bakkeski, telemarksski, jibbeski spesialdesignet for telemark osv. I tillegg finner en snowblades, monoski mm, som gir en annen skikjøring enn det å ha to normale ”planker” under bena (hvis noe kan kalles ”normalt”, når det gjelder de skiene som eksisterer i dag).

Det er klart at disse mange forskjellige skitypene gir et utall av muligheter og måter å kjøre ski på. Det er ikke lenger én måte å ta seg ned en fjellside eller en preparert trasé på, men et mangfold av forskjellige aktivitetsbaserte og kulturelle uttrykk som finnes i fjellene og i alpinanleggene. Det er heller ikke bare ”kjøring”, men ”hopping”, ”spretting”, ”snurring” og andre utfoldelser og uttrykksformer. Store piper og parker finnes i nesten hvert alpinanlegg med respekt for seg selv. Disse var i utgangspunktet snowboardernes lekegrind, men ble adoptert av skifolket, og da spesielt de med alpinski, etter hvert som tilgjengeligheten økte. Dette har også bidratt til å gi alpinskiene nye muligheter.

En aktivitet i stadig forandring

Å kjøre alpint er ikke lenger et tegn på tilhørighet til en slags økonomisk overklasse, hvor en med smal skiføring kortsvinger seg ned traseen i Hemsedal eller Trysil. Alpint er i dag i tillegg til pistekjøring også kjøring utenfor traseer (offpistekjøring), toppturer (der du går opp

²⁰ Scooterkjøring utenfor oppmerkede løyper blir av mange også omtalt som frikjøring, men dette er en aktivitet som ennå ikke er så utbredt i Norge. Det er først og fremst et nordamerikansk fenomen (og er her den aktivitet som krever flest menneskeliv i snøskredulykker). Vi kan forvente at også her på berget vil omfanget av aktiviteten øke, selv om den er ulovlig, og dette vil høyst sannsynlig også vise igjen på skredstatistikkene. Scooterkjøring vil uansett ikke være en del av min oppgave, ikke bare fordi det er lite utbredt i Norge, men først og fremst fordi dette på de fleste måter vil være en aktivitet som skiller seg kraftig fra frikjøring på ski og snowboard.

på feller og med randoneebindinger, eller en tracker som du kan sette inn i alpinbindingen²¹) og jibbing på bigjumper, i pipen eller i terrenget. Dette illustrerer både den utviklingen skisporten har gjennomgått og likhetstrekkene mellom alpint, telemark og snowboard. Uansett om en kjører på alpinski, telemarksski eller snowboard har en mulighet til å gjøre de samme tingene. Utstyret i seg selv er ikke på samme måte som tidligere et uttrykk for hva en driver med. Da var (for å være kategorisk) snowboarderne i parken, alpinkjørerene i pisten og telemarkkjørerene ”offpiste”.

Et typisk trekk ved frikjøring er at en stadig oppsøker nye områder, hvor en setter sammen forskjellige aktivitetsuttrykk. Et eksempel er den ”tradisjonelle” toppturen som nå ikke bare inneholder nedkjøring, men en nedkjøring der en også driver med hopping og triksing fra jibbingens verden. En finner stadig nye måter for å utvikle aktivitetene. En av verdens fremste frikjørere, Shane McConkey, viser i filmen ”Focused” (Matchstick Productions 2003) et nytt uttrykk. Han kombinerer frikjøring og basehopping.²² Samme mann kjører i samme film ned stupbratte fjellsider på vannski. Vi har med andre ord å gjøre med et fenomen, en familie av aktiviteter og en kultur, som er i stadig utvikling.

Frikjøring lever ikke utelukkende i sin egen sfære, men den hører, også kulturelt sett, sammen med andre aktiviteter. For eksempel finnes det (nære) bånd mellom motorcross og frikjøring. Det er blant annet en kombinert konkurranse i Stryn på sommeren, hvor første del av konkurransen foregår i alpinanlegget på Strynefjellet, med boardercross- og bigjumpkonkurranse, og del to foregår med motorsykler i en crossløype nede i Oppstryn. I Nord Amerika blir snøscooterkjøring i stadig større målestokk benyttet til storfjellskjøring og hopping (for eksempel baklengs salto). Ellers er snø et stoff som inviterer andre redskap og farkoster enn ski og brett. Vannski er bare et eksempel, men også kajakk, sykler og motorsykler blir benyttet i fjellet og i alpinanleggene.

²¹ En randoneebinding er en binding hvor en kan frigjøre hælen, slik at en kan gå med bindingen. Det blir altså nesten som en telemarksbinding. Når en kjører, er selvfølgelig bindingen festet i skiene slik at den er som en vanlig alpinbinding. Randoneebindinger er dagligdags i for eksempel alpelandene, og har blitt mye vanligere også i Norge de siste årene. Dette har en sammenheng med økt bruk av alpinski til frikjøring, og med randonee har en altså muligheten til å gå oppover med alpinutstyr. Det finnes egne randoneestøvler som er mykere enn vanlige alpinstøvler, og som gjør at disse er mye bedre egnet til å gå med. En tracker er også en innretning som gjør at en kan gå med alpinutstyr. En setter den inn i en vanlig alpinbinding, men dette innebærer at det er mye tyngre å gå med enn med randoneeutstyr, og er derfor forholdsvis lite vanlig, i hvert fall til lengre turer. Fordelen med tracker er at en har en vanlig alpinbinding når en skal kjøre ned igjen, og en vanlig binding er mer solid enn randoneebindingen.

²² Når sant skal sies, så var det basehopping med snowboard i filmen ”TB 7” (Standard Films 1998)

Hvem er frikjøreren?

Hvor god må en være på ski for at en kan kalle seg frikjører? Det finnes ingen fasitsvar på dette, men i tillegg til å være god på ski eller brett, må en drive det lenger enn det de fleste av oss gjør. En må være ”dedikert” til aktiviteten, og frikjøring er ikke bare å være god på ski. Det følger blant annet med en rekke kulturelle symboler og uttrykk: Klær, språk, kulturell identifisering osv. Men det som gir deg ”kred” i miljøet er til syvende og sist om du er god på ski eller på snowboard.

Du er ikke frikjører hvis du bare kjører rundt i preparerte traseer, selv om du har det feteste utstyret, kjører med hjelm og er ”cool” så det holder. Du må ut av traseene, du må kjøre bratt, du bør i det minste dra en feit grab²³ på bigjumpen eller når du dropper en fem meters klippe. Uansett er det vanskelig å definere hvem som kommer i kategorien frikjører (slik det vel er med de fleste sosiale og kulturelle kategoriseringer). Ordene og benevnelsene hjelper oss til å ordne tilværelsen, slik at vi er i stand til å vite hva som skal til for å være en del av de forskjellige miljøene, hva som forventes av oss. Vil du bli en del av frikjørerfellesskapet, er forutsetningen at du er god på ski, at du bruker tid på å bli stadig bedre på ski og at du er bevisst det du driver med.

Bare på denne måten kan du identifiseres med en del av frikjørerkulturens egenart: Det handler om å bli bedre og å konstruere nye uttrykk. Det er en levende kultur, og et fenomen i stadig forandring. For å henge med i denne utviklingen, må du bruke mye tid på ski eller på brett. Hvis ikke, får du problem med å kunne titulere deg som frikjører.

Det er likevel ikke så enkelt, for hva med alle de som trikser og hopper i alpinanleggene og utenfor anleggene? Som nevnt finnes det i dag i bortimot alle norske alpinanlegg parker med bigjumper, halfpiper, quarterpiper osv, og det er klart at dette har gitt et viktig bidrag til å videreutvikle leken i og med snøen. Det har blant annet medført at et stort antall både ski- og brettkjørere bruker mye tid på triksing og hopping i parken. Det er dette som blir kalt jibbing²⁴, og spørsmålet er om jibberne kan kalles frikjørere.

²³ En grab er et triks der en i lufta griper og holder i skia eller brettet.

²⁴ Jibbing er egentlig bare skikjøernes triksing og hopping. Benevnelsen omhandler i utgangspunktet ikke snowboard, men jeg lar her jibbing være et uttrykk som kan favne også om brettkjørernes aktivitet i pipen og i parken.

Vi ser blant annet at uttrykket "jibbekultur" (for eksempel i Fri Flyt) blir benyttet. Jibbekultur kan forstås som at det er en egen kultur til forskjell fra frikjørernes kultur, men også at det er en delkultur innen den større frikjøringskulturen. Jeg synes det er vanskelig å atskille jibberne fra frikjøringen, både som aktivitet og kultur. Årsaken er den grunnleggende forutsetningen for aktiviteten som jibbere og kjørere har til felles, nemlig leken, opplevelsene og aktiviteten, som for begge gruppene oppstår ut fra bevegelse på ski eller snowboard.

Jibbernes aktivitet skiller dem likevel på mange måter fra den frikjøringsgruppen som er mest interessant for meg, nemlig kjørerne. Men mange av jibberne er også gode kjørere. De fleste jibbere kombinerer jibbing med kjøring. Å dra forskjellige triks trenger en ikke å gjøre bare i parken i alpinanleggene, det er også mulig å legge inn dette i kjøring både utenfor løypene i anleggene og i fjellet. Det er også en del av skikulturens utvikling å kjøre "linjer"²⁵ i fjellet som innbefatter klipper som må "droppes" for å komme ned, og da kan det å ha kontroll i luften være et viktig element for å få et vellykket "åk".

I tillegg er der flere viktige likhetstrekk mellom jibbere og kjørere: Klær skaper folk blir det sagt, og langt på vei stemmer dette også for frikjørerne. Både jibbere og kjørere har et strengt og kritisk forhold til hvilke klær som kan brukes for utøvelse av aktiviteten. På samme måte som en dedikert syklist har sykkelbukse og barberte legger, har frikjøringen sine egne kleskoder. Dette har først og fremst sammenheng med måten en må bevege seg på når en kjører ski eller brett. Det er derfor viktig at klærne er romslige, og gir stor bevegelsesfrihet (se også Christensen 2001:102 og 258). Tidligere var det mer vanlig at de typiske kjørerne var mer preget av "Norrøna-generasjonen", og sverget til mer typiske fjellplagg. Gjerne litt mer tilsittende enn de typiske snowboardklærne, som var videre og hadde et mer "sægga" uttrykk.

Denne forskjellen i kleskode har også i stor grad blitt visket bort, og de siste par årene har for eksempel Norrøna lansert sin egen snowboardkolleksjon, med klær der spesielt buksene er videre og henger mer i rumpa. Utviklingen når det gjelder klær illustrerer, og er selv et element i, at kjørere og jibbere har nærmet seg hverandre både aktivitetmessig og i forhold til kulturelle uttrykk. Kjøringen er blitt mer leken med blant annet mye kortere ski som gir en

²⁵ En linje er "veien ned" fra fjellet. En snøkledd fjellside kan ha flere linjer. Noen linjer kan være rene og tydelige, som for eksempel en renne, mens andre linjer i større grad "skapes" av frikjøreren selv. En oppøver et blikk for å se hvor det er mulig å kjøre i fjellet. Uttrykket linje brukes også i andre bratte aktiviteter, blant annet i klatring.

annen måte å kjøre ski på. Disse korte skiene stammer opprinnelig fra jibbingen, der korte ski er en forutsetning for å få til alle de vanskelige triksene.

Det er altså ikke bare klærne som har blitt mer like, men likevel kan vi si at jibbere og kjørere har rot i to forskjellige kulturer, hvor den rendyrkede kjøreren kommer fra det tradisjonelle friluftslivet med dets verdier, og jibberen har navlestrengen nærmere knyttet til snowboardingens verdier og aktivitetsuttrykk.

Oppsummering

Det er ikke sikkert leseren ble noe klokere av dette delkapittelet, men kjernen er at frikjøring er mangfoldig. Forskjellige aktivitetsuttrykk og kulturuttrykk eksisterer side om side på samme tid. Dette innebærer at det er vanskelig å plukke ut sentrale element som kan gi en lettfattelig forklaring på hva dette er for noe. Noen punkter kan likevel summere bildet:

- Frikjøring er bruk av alpinski, telemarksski og snøbrett utenfor løyper eller tilknyttet piper og parker i alpinanleggene.
- Det finnes mange måter å bruke skiene eller snowboardet på. Frikjøring er å kjøre i fjellet, gjerne så bratt som mulig, offpistekjøring, jibbing, klippehopping mm, og kombinasjoner mellom de ulike bevegelsesuttrykkene.
- Det beste er hvis en kan kombinere så mange element som mulig. Det gjør at en er en mer komplett frikjører.
- En frikjører må være god på ski og/eller snowboard, og være dedikert til aktiviteten.
- Frikjøring som aktivitet og kultur er i stadig utvikling og forandring

Frikjøringens mangfoldighet skal utdypes videre, først gjennom noen betraktninger rundt utstyrsutviklingen på skifronten de siste årene.

En ski er ikke bare en ski

Det var en gang sent på 1980-tallet jeg startet min spede karriere med å få dreisen på telemarksvingens fortrefelighet i løs og uberørt snø. Å kjøre pudde, som det ble kalt også den gangen, var det store målet for enhver skientusiast med "løs hæl". Snøbrettet hadde gjort seg bemerket i det lokale alpinanlegget, men det var viktig å holde tradisjonene i hevd, og

telemark var svingen og kulturen. Det var likevel irriterende å kjøre i "bratthenget" med "spikerski" når de brede "fjølene" seilet forbi i meterdyp nysnø. Der sto vi i sparket i snøen med de nye og særdeles "brede" Fisher GTS skiene. Hadde kjørt oss fast igjen, og når en ikke kjørte tuppen ned i snøen, så var det så vidt en sneglet seg nedover hvis det var mye snø. Det var tider det.

Det var den gangen en måtte lære å legge seg bak i støvlene for å få skituppen til å flyte over snødekket, det var da skiløperne hadde teknikk. I dag flyter de bare nedover på brede ski eller spesialdesignede snowboard, og tegner perfekte spor i den hvite siden. En kan bli litt misunnelig, men vi som har kjørt GTS, vi vet at vi lærte "the hard way", på "gamlemåten", og det gjør oss til bedre skiløpere. Dagens ungdom, de får alt gratis. Slik liker vi i hvert fall å tro at verden er skrudd sammen, vi som er for gamle til å få gratis ski, gratis klær, reklamesnutter på televisjonen og aldri lærte å hoppe på trampoline.

Snowboardets inntog medførte utvikling

Når snowboardet tilsynelatende var i ferd med å tilsidesette skiene når det gjaldt kjøring og lekning i spesielt alpinanleggene, måtte skiprodusentene gjøre noen mottiltak. Det viktigste var å produsere bredere (mye bredere) ski. Dette gjorde at en som skikjører kunne få en følelse av skikjøring som var lik snowboardets måte å bevege seg i løssnø på. I tillegg startet produsentene å lage korte og myke ski, gjerne med tupp i begge ender (twintip). Nå kunne også skikjørerne hoppe, trikse og leke i parkene på lik linje med snowboarderne. Disse utviklingstrekkene har medført nærmest en renessanse for ski og skikjøring, og som en følge av dette har salget av snowboard hatt en klar fallende kurve de siste årene.

Bredere ski til frikjøring medførte også at skiene ble vanskeligere å styre, og for mange telemarkkjørere her til lands var dette kroken på døra, og de konverterte til alpinski. Dette faller også sammen med en oppblomstring og kvalitetsforbedring av randoneebindingene, som gir deg muligheten til å bruke alpinutstyr også til toppturer. Dette har også gitt den såkalte storfjellskjøringen et betydelig løft. Dette på grunn av at stadig flere med alpinutstyr kjører stadig flere tøffe og bratte linjer i fjellet, for det er slik at en har litt bedre kontroll med "fast hæl" enn med telemarksstilens "løse hæl".

Nå vil imidlertid noen arrestere meg, for det er stadig mange ihuga telemarkkjørere som driver sin kjøring veldig langt, og kjører linjer som de færreste gjør på alpinski. Dette visker likevel ikke bort det forhold hvor all fornuft tilsier at alpinski gir større kontroll i bratt terreng.

Konglomerat

I dag finnes det et utall skityper på markedet. En finner vanlige carvingski, som primært er laget for kjøring i preparerte traseer. Nå må det sies at innen denne kategorien finnes det igjen et utall av varianter, med forskjellig innsving, ulikt spenn, torsjon osv. Disse skiene er likevel ikke de mest interessante for en frikjører. Først og fremst er disse skiene for smale, og smale ski graver seg ned i løssnø. I løssnø skal skiene flyte slik at man kan holde farten oppe. Dette er altså en følelse og en flyt som vil være mer den samme som å kjøre snowboard i løssnø.

Frikjøringsskiene skal være brede, gjerne så brede som mulig, spesielt i løssnø. Jo mindre innsving det er på skiene, desto bedre flyter de, men det medfører at skiene blir tyngre å kjøre. Innsving og graden av innsving vil også være bestemmende for hvor god skiene er på et hardere underlag. Mer innsving gir kortere svingradius, skiene carver kraftigere. Et godt bilde på dette er å tenke på konkurransekjørerens slalåmski. Herrene kjører der med 1,60 m lange ski med ekstrem innsving. Men det viktigste for en frikjøringski er altså at den skal være bred slik at den kan flyte godt, og i dag har alle frikjørere ski som er minst 120 millimeter brede i tuppen, og så er det varierende hvor stor innsving det er på skiene.

I tillegg til disse brede skiene, som kalles frikjøringski, (og de virkelig brede som har navnet fatskies) har vi flere varianter av skityper. Jibberne sverger til twintipski, som har tupp i begge ender. Det gjør at det er mye enklere å lande baklengs etter et hopp eller kjøre baklengs inn på hoppet. Twintipskiene revolusjonerte langt på vei hoppingen og triksingen innenfor skisporten, og det lages også ski som er spesialdesignet for jibbing med "løs hæl". Disse skiene er imidlertid ikke så veldig forskjellig fra de andre twintipskiene, med unntak av forsterket bindingsfeste og at de er en smule mykere enn alpinskiene. Dette er også mer generelt hva som er forskjellen mellom alpinski og telemarksski: Mykheten i lengdespennet, som gjør at skiene blir litt mer lettkjorte, men det går ofte ut over fartsstabilitet og kantregulering.

Med andre ord så finnes det et konglomerat av skityper med små nyanseforskjeller. Det medfører at for den som vil ha det som er perfekt for seg, må en være svært godt oppdatert og bruke tid på å prøve ut forskjellige typer ski. Det samme gjelder for snowboarderne, også her finnes et utall brett med forskjellige egenskaper. Dette medfører at det er enklere å finne utstyr som er perfekt for den enkeltes bruk og kjørestil, men for de fleste er det en for stor jungel å orientere seg i, så det er ikke enkelt å finne det optimale brettet eller de optimale skiene. Finner en noe som fungerer, kjører en på det. Dette gjelder for de fleste, men det finnes en stadig voksende gruppe som er tilknyttet bestemte utstysprodusenter, og som er helt eller delvis sponset av disse. Det er klart at for disse er saken litt annerledes. De får muligheten til å teste det som er av ski eller brett, og i tillegg være med på å utvikle utstyr som fungerer stadig bedre.

At utstysprodusentene også er nært knyttet til frikjørerne, ikke bare konkurransekjørerne, bidrar til en økt fokusering på frikjøring som aktivitet og kultur – og på utstyret. Produsentene sikrer seg kjente navn som fremmer deres produkter. Det er for eksempel litt kult å kjøre på samme skiene som Seth Morrison. Det innebærer ikke bare at en har et kjent navn som kjører på de skiene, og dermed får skapt interesse rundt produktet og kanskje større omsetning, men viktigere for frikjøringen er at verdens beste ski- og brettkjørere bidrar til utvikling av utstyret. De vet hva som må til for å kjøre bratt og fort.

Oppsummering

For den som er ukjent i ski- og bretttypenes mangfoldige og uoversiktlige verden, er det vanskelig, for ikke å si umulig, å forstå den utviklingen som har foregått. Derfor lister jeg opp noen sentrale trekk ved det som har skjedd på denne fronten:

- Ski- og snowboardkjøring er mer like aktivitetsmessig. Snowboardets inntreden og nærmest overtagelse av vinterkulturen innebar at skiprodusenter skjønnte at skiene måtte bli bredere til kjøring og kortere til hopping og leking. Dette har forandret aktivitetsbildet betydelig.
- Det er i dag en rekke forskjellig type utstyr, som er definert til bestemte typer bruk, men det er ikke nødvendigvis slik at dette utstyret ikke kan benyttes også til andre typer kjøring. For eksempel kan en twintipski brukes til å kjøre med, ikke bare hoppe med, men en ”normal” frikjøringsski er bedre egnet til det førstnevnte formålet.

- Slik er utstyrsjungelen, og det er slik fordi aktiviteten er knyttet til og avhengig av at noen utvikler, produserer, forhandler og selger utstyret. Frikjøring er en del av markedskreftenes forsøk på å verve deg, til et lykkelig liv i forbrukets - og det konstruerte behovets makt.
- Dette betyr videre at på grunn av at variantene er så mange, stilles kjøperen stadig foran valg. Det utstyret en velger gir føringer for hva en gjør, hvem en er og hvilke opplevelser en søker. I rollen som konsument velger en blant mange ulike forbilder og modeller for identitet. Slik blir skiene eller snowboardet mer enn bare redskaper. De blir råstoff for og elementer i et selvbilde og i den sosiale og kulturelle tilhørighet.

Utstyret er et viktig trekk i den nære koblingen det er mellom kommersielle aktører og frikjøringen. Det er ikke til å unnså at frikjøring er en stor kommersiell karusell, en potensiell melkeku for ulike aktører. Den store kommersielle interessen for aktiviteten tiltok for alvor på slutten av 1990-tallet, selv om skifilmer og skimagasiner har blitt produsert i flere tiår, spesielt i USA. I Norge kan vi langt på vei se en oppblomstring av aktiviteten i takt med magasinet Fri Flyts første utgivelse i november 1998.

Fri Flyt

Hva var det som egentlig ble forandret en novemberdag i 1998? Skimagasiner fantes det allerede rikelig av på markedet, men det var først og fremst svenske Åka Skidor, i tillegg til amerikanske Powder Magazine, som var noe å lese. Det fantes altså ikke noe på norsk, noe som kunne skape en identifisering til stedene, personene og til den norske snøen. Fri Flyt traff meg et eller annet sted. De skapte en tilhørighet til miljøet, som en ellers ikke kunne ta del i uten å være god på ski og "henge" med de rette folka. Fri Flyt var et surrogat for vinterentusiaster som Se og Hør er for alle dem som ønsker de var kjendiser eller kongelige. Jeg har aldri ønsket å være en celebritet, bare å være god på ski.

Fri Flyt var med på å skape en kultur for skikjøring, brettjøring og bratt friluftsliv. De kom til rett tid og stedet var der. Jeg er ikke alene, det er flere som meg der ute. Rundt om sitter det noen og leser bladet på samme tid som meg, med de samme drømmene, ser de samme bildene, våte i blikket og venter på snøen som ennå ikke har falt. Leser reiseberetninger om skikjøring, skrevet av folk som meg, den vanlige mannen i gata, som bare hadde lyst til å reise

bort og stå på ski i bunnløs pudder. Men i motsetning til meg, så gjorde de det, og de hadde noe å fortelle etterpå.

Jeg abonnerer den dag i dag, har alle bladene, men jeg kommer meg sjeldnere og sjeldnere ut i den florlette snøen som er forutsetningen for å frikjøre. Fri Flyt forsyner meg med kulturell kapital som wannabe-frikjørere, og jeg vet jeg ikke er alene.

Et magasin for aktiviteten, ikke på grunn av den

For første gang, i hvert fall her til lands, kom et magasin som tok ski- og brettkjøring²⁶ på alvor. I stedet for lange og kjedelige reportasjer om afterski fra nære og fjerne himmelstrøk, tok de utgangspunkt i aktiviteten, noe som kommer til uttrykk på lederplass allerede i første utgave:

For du skal ut og leke i det hvite. Bedre lekeplass enn Norge skal du lete lenge etter. Verken pass eller fremmed valuta er nødvendig for å oppleve pudderpumping i endeløse brattheng, carving i velpreparerte bakker eller luftige svev over halfipen. Du kan velge og vrake i en fristende meny. For Norge har alt. Høye fjell. Tunge snøfall. Overjordisk offpiste. Hvis du likevel ønsker å krysse grenser, så kryss dine egne. (Eivind Eidslott (red) i Fri Flyt 1-1998:7)

Siden starten i 1998 har Fri Flyt befestet sin posisjon som tidsriktig magasin for ungdoms skrikende "behov" for en leken og bratt kroppslig utfoldelse. Bladet har forandret seg siden den første utgivelsen, både i innhold og sidetall. Første utgivelsen var på 64 sider, i dag har magasinet minst 150 sider i de fyldigste numrene. Parallelt med magasinetets popularitet har også annonseplassen blitt betydelig større enn i de første utgivelsene. Dette er også blitt kritisk bemerket av enkelte lesere i form av leserinnlegg, hvor redaktørens svar ved ett tilfelle var et lite kurs i medieøkonomi og at bladet i seg selv var blitt større, ikke bare annonsesidene (Fri Flyt 11-2001:8).

²⁶ Magasinet tar også for seg andre bratte aktiviteter som klatring, padling, terrengsykling osv, men det er ski og snowboard som utgjør størsteparten av magasinets innhold. Denne vektleggingen av flere bratte aktiviteter gjør at Fri Flyt har et bredere nedslagsfelt enn bare "nedover-aktiviteter" på snø. For eksempel er toppturer, tinderangling mm også en del av innholdet. Det er også interessant å se på navneendringen på undertittelen av bladet. Opprinnelig var det Fri Flyt – ski, snowboard, ekstremt friluftsliv, men fra og med utgave nr 6, februar 2000 har det vært ski, snowboard og bratt friluftsliv. Dette er et uttrykk for at menneskene i bladet ikke liker benevnelsen ekstremt friluftsliv, et uttrykk som sier veldig lite om hva det handler om å drive med ski, snowboard, klatring, padling osv. Hvem er det ekstremt for? Benevnelsen bratt er en mye bedre karakteristikk av hva dette er for noe.

Kobling til og avstand fra en kommersiell verden

Det er klart at Fri Flyt, som alle andre medieprodukter i en knallhard markedsorientert verden, er avhengig av annonseinntekter for å kunne eksistere, og dermed er avhengig av og underlagt kommersielle krefter. Magasinets hovedbudskap er derimot, i følge bladet selv, det stikk motsatte, og i flere ledere reises det kritiske betraktninger rundt den kommersielle verden som omslutter frikjøring og andre bratte aktiviteter.

I ET KAPITALISTISK samfunn som Norge skaper trendene en hastig runddans som påvirker de fleste av oss (...) SOM SKI- ELLER BRETTKJØRER havner man lett i en tåke der man tror de siste vinterklærne, de hippeste skiene eller det dyreste brettet er en nødvendighet (...) VI SOM LAGER FRI FLYT prøver å være bevisste. Vi forsøker å minne oss selv og våre lesere på hvorfor det er verdt innsatsen å bruke tid blant fjellene: Vi gjør det fordi det er morsomt (...) Som urbane mennesker trenger vi å kjenne iskald kuling i trynet, og forholde oss til en natur som alltid har vært der, og som kommer til å være der lenge etter vi er død og begravet. Sånt gir perspektiver og mening, en mening som overskrider det tomme jaget etter å holde tritt med en utvikling som spriker i alle retninger (...) VI OPPFORDRER VÅRE lesere til ikke å la seg diktere av trendskapene, men heller bli kritiske forbrukere. (Anders Waage Nilsen (red) i Fri Flyt 1-2000:11)

Denne lederen gjenspeiler på mange måter frikjøringens kobling til kommersielle aktører. En kommer ikke utenom disse aktørene vil en være frikjører. Alpinanlegg, utstysprodusenter osv er alle en del av våre liv som ski- eller brettentusiaster. Det er ikke så lett å lage sine egne ski og sitt eget utstyr til dette formålet. Å drive frikjøring med tunge treski er vel bortimot umulig. Treskiene bør nok forbeholdes skiturer med appelsin i sekken. Slik sett danner frikjøringen et brudd med den rådende norske friluftslivstradisjon som, i alle fall i utgangspunktet, skulle og skal være fri for kommersiell innblanding. Men selv om en i følge Waage Nilsen ikke kommer unna den kommersielle innblandingen, kan en være kritisk til disse aktørene, selv om en er avhengig av dem for å få de morsomme opplevelsene i snøen.

Når det gjelder det å være en kritisk forbruker har Waage Nilsen en lederartikkel (Fri Flyt 24-2003), hvor han oppfordrer produsenter og norske forhandlere av sportsutstyr å støtte prosessen knyttet til merking av rettfærdige produkter. Det er et problem at en ved å kjøpe sportsutstyr ikke vet hvor og av hvem dette er produsert, og på denne måten blir det umulig for oss forbrukere å utøve makt.

Disse eksemplene fra magasinet lederplass viser at Fri Flyt er bevisst den kommersielle verden de er en del av, og det virker som de tar et ansvar i denne sammenheng. Magasinet formidler ved mange tilfeller verdier som ligger nært knyttet til det tradisjonelle friluftslivet, som naturopplevelse, stillhet og verdien av uberørt natur. På lederplass i utgave nummer 11 tar Waage Nilsen opp konflikter rundt vern av uberørte områder, hvor han blant annet skriver at *"NORGE HAR ET prinsipielt ansvar for å ta vare på store urørte biter av Fjell-Norge. Vi har et ansvar overfor naturen i seg selv, og vi har et ansvar for en overbefolket verden."* (Fri Flyt 11-2001:11).

Fri Flyt oppfordrer politikerne til sørge for vide grenser rundt naturområdene og et relativt strengt håndhevet vern av nasjonalparker og andre villmarksarealer. Det moderne, siviliserte mennesket må ha mulighet til å være alene, i uberørt natur, lenger enn en dagsmarsj fra nærmeste hus, vei eller rørledning (Ibid). Vi ser at tradisjonelle norske friluftslivsverdier er en viktig del av magasinet argumentasjon for å ha muligheten til uberørt natur: Stillhet, eksklusiviteten av å være alene i fjellet og å kjenne seg liten og ubetydelig.

Det er flere lederartikler som verdsetter disse verdiene av å være i naturen. De advarer mot liberalisering av motorisert ferdsel i norske fjell, fordi scooterkjøring og andre motoriserte fremkomstmidler fjerner viktige dimensjoner ved friluftslivet for svært mange:

Eksklusiviteten, fraværet av lyd og opplevelsen av villmark. (Fri Flyt 20-2002). De går sterkt i mot planene for utbygging av hytteparadis og skianlegg på Gaustatoppen, slik de ble fremlagt av Halvard Flatland og Arthur Buchardt, fordi planene i altfor liten grad tar hensyn til miljø, fremtidige generasjoner og at flest mulig skulle få ta del i godene. (Fri Flyt 13-2001).

En dypere mening

Fri Flyt viderefører på mange måter enkelte tradisjonelle verdier fra det norske friluftslivet og setter det i sammen med en nyere og mer leken måte å drive friluftsliv på. Mange hevder at denne lekne måten er et brudd med friluftslivstradisjonen, fordi naturen blir redusert til en arena kun for kroppslige utfordringer. Det er bare lek og kroppslige uttrykk som er i fokus, ikke ettertanken, de økologiske visjonene og friluftslivet i et større perspektiv. Men også her advarer redaktør Anders Waage Nilsen leserne: *"Men noen ganger slår det meg. Hva skjer med oss om vi kun betrakter naturen som en lekegrind, en arena for kroppslig erfaring og*

ingenting mer? Jeg tror vi går glipp av en dybde, en ekstra dimensjon i tilværelsen.” (Fri Flyt 29-2004:15).

Det er en viktig problemstilling som her blir reist. Det er kanskje ennå viktigere at den reises av et magasin som lever av å selge de situasjonspregede øyeblikkene, som eksisterer delvis på grunn av store kapitalistiske selskap og som i utgangspunktet kan arresteres fordi de understøtter et bilde av naturen som arena for kroppslige og i mange tilfeller farlige utfoldelser. Det siste er en del av frikjøringens kjerne. Å være i bevegelse, bruke kroppen, foreta vurderinger og danse nedover bratte fjell eller skogkledde lier, men kroppslige og farlige utfoldelser er i seg selv ikke et brudd med det norske friluftslivet. Eksempelvis har Nansen i det siste hundreåret vært et forbilde for flere generasjoner friluftslivsutøvere, og farlige utfoldelser i natur var absolutt en sentral del av Nansens friluftsliv.

Friluftsliv er aktivitet og utfoldelse i natur, og det samme er frikjøring og andre ”nye” aktiviteter, men det som er rundt disse aktivitetene trenger ikke nødvendigvis å være forenlig med det som tradisjonelt har vært en del av norsk friluftsliv. Leken, kroppsligheten og risikoen er ikke bare knyttet til aktiviteten i seg selv, men også til ulike kommersielle interesser. Derfor ser mange negativt på denne utviklingen i norsk natur, for hva fører denne kommersialiseringen til? Hva gjør det med de verdier som har vært sett på som ”riktige” i forhold til miljøvennlig bruk av naturen, hvor sporløs ferdsel har vært en kulturell norm? Nå ”krever” frikjørere og tilknyttede kommersielle interesser å få bruke helikopter i flere norske fjellområder, slik at det blant annet kan filmes i disse områdene. Dette er et eksempel på at frikjøring fører med seg noen problemstillinger i forhold til vår natur, som bryter med det tradisjonelle norske friluftslivet.

Dette tydeliggjør hvordan kommersielle aktører medvirker til hvordan frikjøringsfenomenet uttrykker seg. Det er derfor ikke bare leken og utfoldelsen som spiller en rolle i hvordan frikjørerne forholder seg til natur, men det må også sees i forhold til de andre aktørene som omgir fenomenet, og som også legger premisser for hvordan frikjøringen som et kulturelt fenomen fremstår.

Frikjøring og andre nye, lekpregete aktiviteter kan også gi rom for opplevelser utenom aktiviteten i seg selv. Opplevelser som setter aktiviteten i et litt større perspektiv, et perspektiv som omfatter mer enn bare individet og dets bevegelser. Men frikjøring er på samme tid en

aktivitet som eksisterer og utvikles i forhold til en moderne, global kultur, med de verdier som tilhører en slik kulturform. Så selv om frikjøring i form av å gå på fjelltopper og å kjøre ned igjen derifra helt klart har tilknytning til det norske friluftslivet, medfører den globale konsumkulturen verdier som også skiller frikjøring fra det norske friluftslivet. Frikjøring kan i lys av dette kanskje karakteriseres som en aktivitet i spennet mellom ”friluftslivets nasjonale fellesskapskultur” og den ”globale kommersialismens individualiserte kultur”?

High Camp

Fri Flyt kan også forstås som en videreføring av ”det nasjonale” i friluftslivet. I flere år har magasinet arrangert High Camp på Turtagrø i Jotunheimen. Her samles frikjørere for å gå på toppe i Hurrungane. Oppslutningen om disse arrangementene øker, og flere hundre turinteresserte overnatter i telt for å gå på tur sammen med likesinnede.

Når det gjelder den nasjonale auraen over arrangementet, utgjør Turtagrø hjertet av tindesporten og tindesportens historie i Norge, og deltagerne tilbringer mange timer inne på Turtagrø og leser gamle turbeskrivelser og historier fra de gamle pionerene. Når High Campen faller sammen med feiring av nasjonaldagen, går det 17- mai-tog til Dyrhaugsryggen med flagg i sekken og andre symboler som uttrykker det nasjonale. På slike dager er det nok ikke mange som tenker at dette er sett på som en global kulturstrømning med vekt på individualistiske verdier og motiver.

Arrangementet samler ski- og brettkjørere på ulike nivåer. Fra de beste og mest erfarne storfjellskjørerne i landet, til personer som har lyst til å få mer erfaring med å kjøre i fjellet. De ”store gutta” er oftest veiledere på turer eller instruktører på brattkjørings- eller skredkurs. Miljøet i Norge er ikke større enn at det er kjente navn som er slike ressurspersoner, og det er derfor mange som vil ha stor respekt for hva disse sier og gjør. Slik får en kanskje hevet kunnskapsnivået hos en urutinert, og i denne sammenhengen får de muligheten til å gå på turer under forholdsvis sikre forhold. Noe som gjør at enkelte føler seg litt bedre rustet til å foreta turer sammen med kompiser eller venninner. Dette er en vei for at flere kan få muligheten til å oppleve frikjøringens gleder og utfordringer i fjellet, ikke bare i alpinanleggene.

En betydningsfull aktør

Fri Flyt har bidratt til økt interesse og oppslutning om frikjøringsfenomenet i Norge.

Ansvarlig redaktør, som fra 1999 til sommeren 2004 har vært Anders Waage Nilsen, har i mange sammenhenger vært et talerør for bratte aktiviteter også i andre medier. Det har medført at Fri Flyt på mange måter har blitt et betydningsfullt talerør når det gjelder bratte og lekpregete aktiviteter i norsk natur, og bladet er i dag Norges mest leste friluftsmagasin med et opplag på over 10 000 eksemplarer.

Siden høsten 1999 har magasinets nettside eksistert, og det er bare å ta en titt på

<http://www.friflyt.no> så skjønner en at det er stor pågang på nettsidene. Og det er klart at med den "verdensvevgenerasjonen" som i dag vokser opp, så er formidlingen av nyheter, debatter, utstyr, nettbutikk med salg av filmer, bøker osv "på sin plass" gjennom en nettside. Dette innebærer en økt mulighet for den "kommersielle frikjører" til å være oppdatert på det som skjer i den norske og internasjonale frikjøringsverden.

Fri Flyt har gjennom sine seks år som landets ledende magasin for skikultur opparbeidet seg en sterk posisjon i forhold til frikjørermiljøet, både med bladet, High Camp-arrangementene, nettsidene og at menneskene bak bladet har en genuin interesse for friluftsliv, bratt friluftsliv og ski- og brettkjøring. Det er hevet over enhver tvil at uten Fri Flyts inntog i den norske mediekulturen og i den norske frikjøringskulturen, hadde frikjøringens posisjon i Norge vært litt annerledes og litt mindre omfattende. Denne posisjonen kan ha en sammenheng med at magasinet Fri Flyt klarer å formidle frikjøringens "natur" på en dekkende måte, men i tillegg kan en spørre seg i hvilken grad mediet Fri Flyt i seg selv bidrar til å forme, skape og legitimere et kulturelt uttrykk?

Olav Christensen viser i sin dr. art. avhandling hvordan snowboardmediene (magasiner og filmer) bidrar til å skape tilhørighet blant snowboarderne, både i forhold til det lokale plan og det globale fellesskapet (Christensen 2001:156-275). Det må sies å gjelde også for Fri Flyt. Bladet har gjennom sin forholdsvis brede innfallsvinkel mot snø- og "brattkultur" klart å favne om ulike kategorier brukere av snø og fjell.²⁷

²⁷ Tidligere var det en vedtatt sannhet at snowboardere og skikjørere var to forskjellige kulturer, men utviklingen har medført at skillelinjene i stor grad er utvisket. Dette har som nevnt en sammenheng med jibbingens inntog og bredere ski for skikjøring, som innebærer at skikjørere kan "bevege seg" mer likt snowboardere. Det gjør at skikjørere og brettkjørere har en mer og mer lik "plattform", og dermed er verdigrunnlaget mer likt enn det som engang var. Konfliktene mellom ski og snowboard tilhører i dag "en svunnen tid".

En frikjører vil gjennom å lese og se²⁸ i bladet kunne identifisere seg med det som står eller vises på trykk. En kan drømme seg vekk til hvitkledde tinder dekket med en halv meter løs, uberørt snø, og frikjøreren har de innfallsverdiene som gjør at en forstår både tekst og bilder. For den uinnvidde vil mye av innholdet være ”gresk”, og dermed vil denne heller ikke ha det store utbyttet av magasinet, annet enn å konstatere at ”jo, det var fine bilder, men...”

Gjennom medier som Fri Flyt skapes det et forestilt fellesskap²⁹ blant frikjørere, og dette skaper både en tilhørighet til aktiviteten, miljøet, kulturen, men også til magasinet selv. Denne tilhørigheten innebærer at en kan få solgt sitt produkt, og det har Fri Flyt klart, i en tidsperiode i samfunnet hvor lekne og mestringsbaserte aktiviteter blir verdsatt av mange.

Oppsummering

Fri Flyt er landets ledende friluftsmagasin, og har en viktig betydning for det norske frikjøringsmiljøet. Gjennom sin forholdsvis brede innfallsvinkel har de favnet om ulike brukergrupper av norsk snø og av norsk natur. Fra mitt ståsted ser jeg de følgende punktene som de viktigste:

- Fri Flyt har en ideologi som knytter sammen de ”tradisjonelle” verdiene når det gjelder å være i naturen med en ny, mer leken og aktivitetsbasert kultur.
- Fri Flyt gir uttrykk for at de er underlagt markedskreftene, men er ikke ubevisst og ukritisk til disse.
- Fri Flyt fremstår som et talerør for frikjøringens ånd, vesen og interesser her til lands.
- Fri Flyt tar aktiviteten på alvor. De skriver om opplevelser frikjørere identifiserer seg med, og skaper dermed en tilhørighet.
- Gjennom bladet og ulike tiltak, som for eksempel High Camp, bidrar Fri Flyt til en sosialisering inn i frikjøringens verden og verdier. Nye mennesker får muligheten til å bli interessert i hva frikjøring er, og dermed også å ta i bruk norsk natur.

Det siste punktet kan være en innfallspori til en videre reise i frikjøringsfenomenets verden, en reise som bringer oss dypere inn i verdigrunnlaget for å kjøre på ski og snowboard. Med Fri Flyt har det allerede blitt reist en del verdispørsmål som er tilknyttet eller tillagt

²⁸ Å se i bladet er halve ”lesningen” i et ski- eller snowboardmagasin. Bilder utgjør en viktig del av innholdet.

²⁹ Begrepet forestilt fellesskap er hentet fra Benedict Anderson (1996).

frikjøringens verden. Spesielt synes jeg det er interessant å se videre på verdikoblingen mellom frikjøring og friluftsliv.

Frikjøringens verdigrunnlag

”Skaff deg et liv”, er beskjeden en ofte hører når en driver med noe som ikke gagnar samfunnet. Jeg er altfor pliktoppfyllende, og har skaffet meg et liv basert på jobb, familie, Toyota og forsøker så godt som mulig å avslutte akademiske studier, som om det gagnar samfunnet?

Frikjøreren har tradisjonelt ikke blitt sett på som en av samfunnets mest solide støtter. Hva er det med disse personene som suser rundt, aldri betaler for seg, får utstyr kastet etter seg og legger opp livet sitt (et liv en egentlig ikke kan kalle et liv) etter vinterhalvåret? Det er individualistene, frihetssøkerne, de som går sine egne veier, og disse står ikke høyt i kurs, for det er ikke mulig å få presset dem inn i A4 kassen sammen med oss andre. De er unyttige, helt til et menneske eller en sau har satt seg fast i fjellet.

De er verdiløse i forhold til storsamfunnet, for det som har betydning for frikjørerne er lek og moro, fart og spenning og så søker de risiko som igjen setter andre i fare.

Ekstremisportutøvere kalles de. Vi putter dem i båser, vi vil ikke vite hva som egentlig driver dem, men det er enkelt så lenge de går i klær som gjør oss i stand til å se hvem de er, så slipper vi å møte dem. De bryter med vår 150 år gamle friluftslivstradisjon, de har altså ikke respekt for vår kulturarv. Du adrenalinsøkende, stupkjørende menneske: Klipp deg og få deg en jobb!

Det er ikke få ganger vi pliktoppfyllende samfunnsstøttene tenker ”skulle ønske jeg var som dem”. Da er det så mye enklere å støte dem litt lenger unna. Det er oss mot dem, og bare på den måten slipper en å ha dårlig samvittighet for at en ikke er ute i snøen i dag heller.

Frikjøringens omfang og organisering

Frikjøring ved alpinanlegg eller i fjellet er en aktivitet med stadig økende omfang. Odden (2002) anslår antall frikjørere i Norge til ca 200 000 personer eller 6,2 % av den voksne

befolkningen.³⁰ Ikke oppsiktsvekkende domineres aktiviteten av unge utøvere, og i aldersgruppen 16-24 år er oppslutningen 22 %.

Her er det imidlertid verdt å stoppe opp litt. Jeg var, som tidligere nevnt, deltager i vitenskapens tjeneste på Fri Flyts High Camp på Turtagrø i mai 2003, og det var ikke mange av ”camperne” der som var under 24 år:

Det er en overraskende høy andel av godt voksne mennesker her. Nesten alle må være 25 pluss. Det er kanskje ikke så rart heller. Å være i fjellet krever noe annet enn å kjøre utenfor løypene i alpinanleggene. Værmeldingen for helgen var heller ikke den beste, så kanskje noen har ”backa ut” på grunn av det. Jeg hadde likevel trodd at det skulle være flere yngre som ville øke turerfaringen sin i ”trygge” omgivelser. Kanskje er det slik at de yngste er i alpinanleggene, og det krever for mye å komme seg ut i fjellet? Her må man ligge i telt, det er kanskje et hinder i seg selv? (Fra feltnotat, lørdag 10. mai 2003).

Spørsmålet er om det er slik frikjøringsverden er organisert? Oddens tall heller også i denne retningen. Gjennomsnittsalderen for frikjøring i fjellet er 26,3 år, mens for frikjøring i alpinanlegg er gjennomsnittet 24,7 år (Odden 2002). Det er altså en noe eldre gruppe som kjører i fjellet. Det er mest nærliggende å tro at dette henger sammen med fjellets krav til den som ferdes der. Kjøring i fjellet innebærer at en er mye mer eksponert for alle forhold som er en del av frikjøringen, og en må i større grad foreta sine egne vurderinger. Hengene er større, lengre og mer utsatt enn det som oftest er tilfelle ved alpinanleggene, og krever mer inngående og grundige vurderinger. En er med andre ord generelt mer utsatt i fjellet.

Det er derfor ikke overraskende at mange av de mest kjente storfjellskjørerene her til lands, men også internasjonalt, har nådd en anselig alder, i hvert fall passert midten av 20-årene. Det er få kjente profiler under 25 år av dem som gjør de tøffeste tingene i fjellet, selv om det virker som denne grensen er i ferd med å forflyttes. Det har sannsynligvis en sammenheng med at mange nye, unge og kjente profiler i den mediale frikjøringsverden er jibbere, som blir oppdaget på grunn av deres ferdigheter i parken. Mange av disse er likevel habile kjørere, som også har filmsekvenser på denne type kjøring. Det kan medføre en dreining hvor de rene

³⁰ Resultatene er basert på Statistisk sentralbyrås levekårsundersøkelse fra 2001, som også omfattet en del friluftslivsrelaterte spørsmål, utformet av Odden. I undersøkelsen spurte han etter hvor mange ganger i løpet av siste år en hadde kjørt offpiste i fjellet eller i alpinanlegg, på telemark-, alpinski eller snowboard. Offpistebenevnelsen kan som kjent ikke sidestilles med benevnelsen frikjøring, og derfor er dette tallet høyst sannsynlig misvisende i forhold til det reelle antall frikjørere her i landet.

storfjellskjøerne blir mindre viktige for de kommersielle interessene, men dette innebærer i så fall en nedtoning av frikjøringskonkurranser og de aller tøffeste kjøresekvensene på film. Jeg tror skikkelser som Seth Morrison likevel er en "fredet rase" i miljøet, både for kommersielle interesser og for frikjørere som en samlet gruppe, både jibbere og kjørere.³¹

Det tar tid å tilegne seg den erfaringen som gir en overskudd og kunnskap til å kjøre bratt i fjellet. Derfor er de som kjører i fjellet gjennomsnittlig eldre enn de som kjører i alpinanleggene, men det er likevel mange som gjør begge deler. For den dedikerte storfjellskjøeren er alpinanlegg og mulighetene til å få mye og intensiv skikjøring på kort tid viktig, ikke bare i seg selv, men også som trening til vårens fjellturer. En bør ha mange dager på ski før en kan gjennomføre de hardeste turene på våren.

Verdiforskjeller

De tendenser som jeg ovenfor har presentert bringer oss videre til å se på eventuelle verdiforskjeller blant frikjørerne. Disse eventuelle forskjellene må sees som tendenser, ikke som absolutter. Årsaken til dette er at min presentasjon av frikjørernes motiver bygger på resultatene i Oddens undersøkelse i forhold til offpistekjøring, ikke frikjøring. Offpiste er en mye videre benevnelse. Dermed kan mange som bare kjører noen svinger i løssnøen i forbindelse med en "vanlig" skitur, eller "søndagskjørere" i alpinanlegget, som svinger en tur utenom traseene i løpet av en dag i alpinanlegget, ha blitt en del av frikjøringen.

Det er ikke utenkelig at det finnes 200 000 ski- og brettkjørere i Norge, som også kjører utenfor løypene. Det er også mange frikjørere i Norge i forhold til antall innbyggere, noe som helt sikkert har sammenheng med vår nasjons sterke tilknytning til ulike former for fysisk aktivitet i et vinterlandskap. Vi er tross alt født med ski på bena! Men det finnes neppe 200 000 mennesker som er så dedikerte og har så "ekstreme" ferdigheter at de kan karakteriseres som frikjørere. Det innebærer likevel ikke at resultatene ikke kan sies å speile virkeligheten. Det kan godt hende resultatene er korrekte nok de, men jeg har i hvert fall gjort det klart for leseren at jeg mener resultatene må sees i lys av at det er spurt om du har kjørt offpiste, ikke frikjøring. Jeg har likevel valgt å presentere noen av disse resultatene fordi de

³¹ Se blant annet Endre T. Ljøvaas` reportasje om Seth Morrison i Fri Flyt (24-2003), hvor forfatteren påpeker at alle jibberne i filmteamet satt som klistret og sugde til seg inntrykka når Morrison kjørte linjer i Lyngen.

stemmer godt overens med det bildet jeg gjennom flere år som dedikert skikjører (ikke frikjører) har dannet meg.

De frikjørerne som går mye turer i fjellet er altså generelt eldre enn frikjørerne i alpinanlegget, selv om mange tilhører begge gruppene. Det kan også bety at deres motiver og verdier for utøvelse av aktiviteten er noe annerledes. Odden (2002) framhever at ”fjellfrikjørernes” motiver er særs tradisjonelle, og de scorer høyt på naturopplevelses- og kontemplative motiver. Når det gjelder kontemplative verdier, har frikjørerne i fjellet en høyere score enn de som har gått skiturer i fjellet.³² Dette stemmer også godt overens med Christensen (2001) som uttrykker at landskapsverdier og naturopplevelser var sterkere hos de eldre snowboarderne i Hemsedal. Et annet interessant punkt er at 37 % av de som driver frikjøring i fjellet opplyser at de er medlemmer av Den Norske Turistforening, mens bare 20 % av de som går skiturer i fjellet er medlemmer (Odden 2002).

Tallene er interessante på flere måter. For det første indikerer det at frikjørerne (i hvert fall de som kjører i fjellet) har en forankring i tradisjonelle norske friluftslivsverdier, og det bryter med den medieskapte oppfatningen som er rundt aktiviteten. For det andre viser det at frikjøringsfenomenet ikke er entydig når det gjelder verdibaserte forankringer for utøvelse av aktiviteten. De som går mye på tur og driver sin aktivitet i fjellet har andre motiver enn de som benytter seg av områdene tilknyttet alpinanleggene. Frikjørerne tilknyttet alpinanlegg er mer i tråd med den oppfattelsen mange har av aktiviteten; aktivitetsbasert, lekent og globalt forankret med sterk tilknytning til markeds- og mediekrefter. Med andre ord et (kraftig) brudd med den norske friluftslivstradisjonen.³³

³² For eksempel er tallene for frikjørerne i fjellet 77,4 % (forandring i daglige rutiner), 89,7 % (samlet nye krefter og overskudd) og 86,9 % (kommer bort fra stress og mas). For skitur i fjellet er tallene henholdsvis 74,1 %, 81,5 % og 82,2 %. Når det gjelder naturopplevelsesmotiver, scorer ”fjellfrikjørerne” litt lavere enn skituren med unntak av å føle samhørighet med naturen (55,5 % for frikjøring i fjellet og 52,3 % for skitur i fjellet). For frikjørere i alpinanlegg viser tallene en litt annen verden, hvor blant annet mestrings- og spenningsrelaterte motiver scorer mye høyere i forhold til andre grupper enn kontemplative motiver og motiver for naturopplevelse. De scorer generelt mye lavere i de to sistnevnte kategoriene enn for eksempel frikjørere i fjellet, mens de for mestrings- og spenningsrelaterte motiver scorer ganske likt, med unntak av motivet å oppleve fart og spenning, der tallet for ”anleggskjørerne” er 60 % mens det er 48,9 % for frikjørere i fjellet. (Odden 2002, Bischoff og Odden 2002)

³³ Nå kan man diskutere om bruk av alpinanlegg i det hele tatt kan sies å være friluftsliv, men i det en legger fellene under skiene etter den siste turen med heisen og trækker mot nærmeste topp, da er det vel igjen friluftsliv? Friluftsliv eller ikke friluftsliv. Uansett er ski- og brettkjøring tilknyttet alpinanleggene en viktig aktivitet for mange, og den hører med til den norske frikjøringskulturen eller frikjøringskulturene.

Kjøring i fjellet derimot har mange likhetstrekk med den ”gode, gamle” fjellturen og skituren, og slik sett er det ikke rart at en finner de samme verdiene. Å kjøre bratte linjer på ski i fjellet krever kunnskap om vær, vind, snø og skredteori, og det krever en veldig god og allsidig skiferdighet skal en kunne mestre alle ulike typer snøforhold. Mange storfjellskjørere har en allsidig og forskjellig friluftsbakgrunn, noe Stian Hagen³⁴ tydelig uttrykker i Fjell og Vidde: ”(...) og ble slept ut i Nordmarka eller i andre fjellområder hver eneste helg og ferie. Det er klart det har preget meg.” (Fjell og Vidde 1-2002:12)

Alle mine respondenter fra High Campen på Turtagrø hadde bakgrunn fra turer med foreldre eller venner fra barne- og ungdomsåra, og de såg på frikjøring i fjellet som en fortsettelse av det friluftsliv de hadde holdt på med tidligere. Av den grunn såg de heller ikke på frikjøring som et brudd med den norske friluftslivstradisjonen. På spørsmål om dette, svarer telemarkskjøreren ”Ulf”:

Jeg synes det er så utrolig mange tullede debatter rundt det her. Det med plastsko på telemark og om sanne ting også. De debattene der har jeg alltid synes har vært så tåpelige. Skjønner ikke hvorfor ikke folk kan få ha glede av ting. Brede ski og nå er det så lett, og det vanskeligste nå er å ta på seg støvlene. Ja vel, aktiviteten er jo den samme. Hælen er fortsatt løs og fjellet er for alle, for de som tar hensyn til andre. Jeg tror det bare er en ny generasjon som oppdager og opplever fjellet, og da er det jo ikke rart at ting forandrer seg. Vi er veldig norske og trauste på det der, og særlig generasjonen før oss da.

Han var ikke den eneste som hadde dette synet på forholdet mellom moderne frikjøring og tradisjonelt friluftsliv. ”Stine” som kjører brett og var styremedlem i en DNT-ungdomsgruppe, hadde følgende oppfatning: ”*Poenget er jo å få folk i aktivitet, være ute, bruke kroppen, holde seg i form, få fine naturopplevelser, og da må man liksom ikke nødvendigvis gå på gapahuktur i Nordmarka.*”

Det virker som at dette er en utbredt oppfatning blant de som kjører i fjellet. Det er heller ikke rart at det er slik, for mange av disse har vokst opp med turer i fjellet, både sommer og vinter. Det er dermed en naturlig utvikling å søke nye utfordringer i brattere terreng. I dette terrenget får en belønning i form av flotte nedkjøringer i forskjellige snøforhold, som krever noe av

³⁴ Stian Hagen er Norges mest kjente frikjører på ski. Han har gjennom å være bosatt i Chamonix i vinterhalvårene blitt et internasjonalt navn, og deltatt i flere store filmprosjekter. Er kjent for ”å dra på”, det vil si kjøre fort, og det er få som kjører bratte linjer like fort som Hagen.

deg. Det kreves at du mestrer dine egne - og skiene eller brettets bevegelser, og denne mestringsen er mer krevende enn å gå turgang på Hardangervidda. Til dette kommer blant annet naturopplevelsen, og det er ikke til å unnså at utsynet (og kanskje også innsynet) fra bratte fjelltopper er annerledes enn det en opplever i et landskap uten de store høydeforskjellene. Å stå på toppen og speide utover fjellet, fjordene og ned i bygda gir et perspektiv som forteller at mennesket er en veldig, veldig liten del av den store naturen.

Dette er en del av den verden som frikjøring i fjellet kan by på, og med dette som bakgrunn er det ikke så overraskende at frikjøreren i fjellet scorer høyt på motiver for kontemplasjon og naturopplevelse. For frikjøring innebærer mer enn bare å mestre kroppslige elementer på ski eller brett. Det er nettopp kombinasjonen mellom alle de ulike elementene som gjør det så fascinerende.

Det er nok for mange en naturlig utvikling å gå fra alpinanlegg, og kjøring utenfor løypene der, til å i større grad trekke ut og opp i fjellet. Søke nye utfordringer og nye opplevelser. Fjellet gir andre opplevelser enn det anleggene og offpisten tilknyttet anleggene gjør. ”Jens” er inne på dette når han sier:

Jeg har på en måte gått bort fra den bakkekjøringen fordi jeg får mye mer igjen ved å slite meg opp på en topp en hel dag, og belønningen for å kjøre ned da er så mye større enn hvis du har sittet i heisen hele dagen (...) Du må yte noe for å få noe. Det merker jeg nå at de siste par årene har det blitt viktigere og viktigere. Man setter mye mer pris på de svingene man får da.

Det er ikke alle som føler det slik som ”Jens” gjør, og alle har kanskje ikke de grunnleggende forutsetningene for å komme seg opp i fjellet. Kanskje er skrittet fra alpinanlegg til ikke tilrettelagte fjellområder for stort for mange, og da aller helst for dem som ikke har en generell turerfaring med seg i sekken, noe som ”Jens” er inne på: *”Du får erfaringer fra hver tur, så det er ting du drar med deg hele veien. Alt fra å pakke sekken riktig, ikke sant, til å ha det riktige utstyret, til å gjøre rett veivalg. Alt kommer med erfaring på en måte.”*

I generaliserende vendinger kan en si at frikjøringen blir beskyldt for å utøves av personer uten forankring i norsk friluftsliv. Personer som heller er forankret i en global ungdomskultur, hvor kommersielle interesser i større grad enn ”idealistiske” interesser danner meningen med både aktiviteten og livet. Begge dimensjonene finnes i frikjøringsmiljøet, og litt enkelt kan en

plassere jibbere i den ”globale sekken” og de som primært utøver sin aktivitet i fjellet i ”friluftslivssekken”. Virkeligheten er ikke så svart-hvitt, men den globale snowboardkulturens aktivitetsmønster finner en først og fremst igjen i jibbingen, ikke i like stor grad i frikjøring i fjellet. Denne delen av frikjøringen har nærmere tilknytning til det norske friluftslivet.

De siste årenes utvisking av ”konflikter” (jmfør tidligere fotnote) mellom skikjørere og snowboardere har likevel endret bildet av frikjøringen og frikjørerne. Det er i dag ikke store forskjellen mellom snowboard og ski, og en kan med rette si at alle driver med alt overalt. I hvert fall er det mulighet for det, for utstyret setter ikke noen begrensninger lenger. Det er nettopp nytt og forbedret utstyr på skifronten, som har medført muligheten for et mer likt aktivitetsgrunnlag, og dermed også en mer lik ideologisk og verdimeslig plattform for utøvelse og meningsutveksling.

Mulige konsekvenser

Frikjøringskulturen med jibbing og kjøring i alpinanleggene medfører at stadig flere barn og unge får sin ski- og brettferdighet oppøvd i alpinanlegg, og bruker mye av fritiden i vinterhalvåret i nettopp alpinanleggene.³⁵ En får raskt gode ferdigheter, men en mister friluftslivsdimensjonen med å være på tur, pakke sekken, bruke kart og kompass og møte kravene fjellet stiller. En kan ikke bare gå inn i varmestuen og kjøpe seg en kopp varm kakao. Får vi en generasjon som har denne innfallsvinkelen til ski- og brettkjøring og vinterfriluftsliv for øvrig? I så fall, hvilken innvirkning kan det ha på frikjøringsaktiviteten?

Et slikt bilde kan også stemme med at det er de eldre frikjørerne som i størst grad tar i bruk fjellet. I tillegg til at kjøring i fjellet stiller strengere krav, kan også de yngres kultur være tilknyttet anleggene. Det er her en har alle kompisene og venninnene. Spørsmålet er om ikke disse også vil trekke ut i fjellet etter hvert, for det ligger i frikjøringens natur å søke nye utfordringer. Det er også en tendens til at for eksempel de beste jibberne også kjører mye i fjellet og søker å mestre dette. Det virker som det er et mål å være en så komplett skikjører som mulig.

³⁵ Se blant annet Vorkinn et al (1997), som viser at antall brukere av alpinanlegg økte sterkt på 1990- tallet, spesielt i gruppen 16-24 år. Selv om denne økningen, i følge Bischoff og Odden (2002) har stoppet opp og gått litt tilbake, er det tydelig at norske alpinanlegg har gode tider. Eksempelvis hadde Trysil besøksrekord sist vinter.

For norske snowboardere, liksom for utenlandske, har Terje Håkonsen vært et forbilde i over ett tiår. Håkonsen er nettopp en som mestrer de ulike elementene ved aktiviteten. Ingen hoppet så høyt som ham, og det var få som kjørte noe bedre, like kontrollert og ”smooth” som ham. Derfor har Håkonsen vært et ideal for snowboardere i inn- og utland, i tillegg til at han alltid har vært talsmann for snowboardkulturens ideologi. Det frie og uavhengige, fjernt fra det konvensjonelle og rigide.³⁶

Hvis mine antagelser, at dagens oppvoksende ski- og brettkjørere er sosialisert til vinterfriluftslivet gjennom alpinanlegg, er korrekte, vil det kanskje skape en dreining i verdiene og motivene for å utøve aktiviteten. Dette vil også kunne forandre kulturen i seg selv, kanskje med en enda kraftigere tilknytning til markedskreftene og de kommersielle aktørene. En ny generasjon frikjørere som kanskje ikke ser verdien av å slite seg opp på toppene for å nyte utsynet, kjøre på ski og brett i de flotteste fjellsider, i uberørte og storslåtte naturomgivelser. Dette bryter i så fall med en del av frikjøringens egenart; å bli en så komplett frikjører som mulig. Da kreves det at en ved egen maskin går til topps i de norske fjellene, og erverver kunnskap om snø, skred, orientering og bratt skikjøring i ikke tilrettelagte områder.

Oppsummering

I dette delkapittelet har jeg skissert noen verdier og verdiforskjeller blant frikjørerne. Jeg har prøvd å løfte frem noen betraktninger rundt fenomenet som jeg synes er viktige for å kunne forstå frikjøring som aktivitet og kultur. Oppsummerende handler det om:

- Frikjøringen er ikke en ensartet kultur. Det innebærer ulike verdimeslige forankringer og forskjellige motiver for utøvelse.
- Frikjøring i fjellet drives av eldre mennesker sammenliknet med dem som er i alpinanleggene.
- Det virker som de som kjører i fjellet har et mer tradisjonelt verdisyn, hvor blant annet kontemplative verdier er viktige motiver, sammenliknet med dem som primært kjører tilknyttet anleggene.
- Undersøkelser tyder på at barn og unge er flittige brukere av alpinanlegg. En tilnærming til ski- og brettaktivitet gjennom alpinanleggene vil trolig medføre

³⁶ Et eksempel på dette er at i den nasjonale rusen rundt de olympiske lekene på Lillehammer i 1994 gikk Håkonsen kraftig ut mot IOC's pampevelde, og markerte det blant annet med å urinere på det olympiske flagget.

endringer i forhold til verdier og verdisyn innenfor norsk vinterkultur. På den annen side er det en viktig drivkraft for frikjørere å mestre alle elementer ved frikjøringstilværelsen, det vil også si å kjøre og oppholde seg i den uberørte fjellnaturen.

Snøskred og risiko

Det har snødd i dagevis. Jeg er utålmodig, for været er stadig ikke brukendes til annet enn å sitte inne i. Det blåser, men det snør, og det vil si at det legges opp noe vannvittig med snø i lesidene. Det er ”snorkelføre” på gang. Nødvendige forberedelser kan gjøres mens en venter, for eksempel preparering av ski; det skal i hvert fall ikke stå på gliden. Om natten drømmer jeg om forholdene, hvor jeg duver gjennom snøen i perfekte bevegelser nedover lia. Det var ingenting som kunne gå galt, ikke i drømmene, alt var perfekt. Det var heller ikke noe som kunne gå galt i virkeligheten heller, tidligere.

I dag går det ofte galt, også i drømmene. Med voksende vett, sniker følelsen av at dette innebærer visse farer seg på. Jeg er pissredd skred, og det har jeg vært lenge. Jeg er så redd at det går utover friheten til å kjøre. Når det er fantastiske forhold, er jeg kvalm når jeg skal sette utfor. Tenk om hele siden løsner. Hva da? Jeg vil ikke dø.

Tenkte aldri slik tidligere. Jeg var så ung at jeg trodde ingenting kunne skje. Skred var noe som aldri hender meg, og det skjedde heller aldri noe. Ikke før en dag da det ikke skulle skje. Skredet var lite, men det satte sine spor. Det var ufarlig, men det åpnet øynene for at også jeg var sårbar.

Tråkkemaskineffekt

Når det er såpass mange mennesker i dette landet som kjører på ski og snowboard i potensielt skredfarlig terreng, hvorfor skjer det da ikke flere ulykker? Er ikke snøskred så farlig som skredforskere og andre vil ha det til? De er nok det, men en forklaring kan være at tilknyttet alpinanleggene vil oftest de mest populære hengene bli hyppig kjørt. Det blir da en slags

tråkkemaskineffekt i hengt, slik at snølagene ikke får tid til å bli farlige. Snøen blir løst ut før den får tid til å bli finkornet og lagdelt.³⁷

Dette er nok en årsak til at det ikke er flere skredulykker i områdene tilknyttet norske alpinanlegg enn det er i dag, og dette skaper også en falsk trygghet blant kjørerne. En kjører hengene i de verste skredforhold, men ingenting løsner. Slik trenger det nødvendigvis ikke å være i fjellet. Her er det sjelden eller aldri så mye folk i et heng at det kan gi noen tråkkemaskineffekt; sidene er større, mer snø blir oppsamla i lesidene osv. Er personen som har kjørt ”trygt” i et alpinanlegg i stand til å vurdere disse farene? Har følelsen av at ”det går jo aldri skred” lurt seg inn under hjernebarken, og medført at en kjører hvor og når en ikke skulle ha kjørt?

Uten et empirisk grunnlag er det vanskelig å kunne svare på slike spørsmål, men det stadig økende antall frikjørere i Norge har reist en viktig debatt i skred-Norge. Hvordan skal en møte disse personene som uansett kjører over 30 grader? Det er klart at for en frikjører vil det å følge den tradisjonelle skredtilnærmingen, ved å aldri bevege seg i terreng brattere enn 25 grader på lagdelt vintersnø, være en nesten fullstendig frarøvelse av livsglede. Frikjørere vil alltid kjøre bratt nok til at det kan gå skred, og derfor må innfallsvinkelen overfor disse personene være annerledes enn i forhold til turgåerne. Det gjelder å gi kunnskap i å vurdere også forhold som er vanskelig å vurdere, og hvor konsekvensene av feilvurdering kan være skjebnesvangre.

Tilnærming

Markus Landrø (1999, 2002a, 2002b) er den som ivrigst har gått inn for en slik tilnærming overfor frikjørere, noe som ikke har gått upåaktet hen i skred-Norge. Landrø ble i starten kritisert for at hans tilnærming oppfordret til en aggressiv kjørestil, og at dette ville bidra til en økning i antall skredulykker. Stadig flere innser nå at Landrø har et poeng, for frikjørere kjører i utgangspunktet uansett forhold brattere enn 30 grader. Landrøs hovedtanke er at disse må ha et verktøy som kan gjøre dem i stand til å unngå de verste dagene, dagene da de fleste

³⁷ Finkornet snø vil si at snøen har gjennomgått en omvandlingsprosess med en såkalt isbrodannelse. Det blir dannet isbroer mellom de ulike snøkrystallene, noe som skjer hurtigst ved sterk vind. Snøen pakker seg, og det blir flakdannelse. Det er med andre ord en forutsetning for flakskred at et snølag har blitt finkornet og lagdelt. Dette er altså hva som ikke skjer i mange ofte kjørte heng rundt anleggene. Denne tråkkemaskineffekten kan en lese mer om i for eksempel Mytting (2000).

ulykker skjer.³⁸ Landrø (2002b) sammenligner dette med å sette ned farten fra 80 km/t til 70 km/t på ulykkesbelastede veistrekninger.

Frikjøring vil alltid innebære at en kjører i potensielt skredfarlige områder, og det er dessverre en umulig oppgave å unngå alle skredulykker, fordi det er umulig å forutsi med 100 % sikkerhet når og hvor et snøskred vil utløses. Det som derimot er sikkert, er at i de aller fleste tilfeller er det ski- eller brettkjøreren selv som løser ut skredet, og den menneskelige faktoren i forhold til holdninger, atferd, risikovillighet, kunnskap osv spiller en viktig rolle. Et forebyggende arbeid er viktig, men det kan ikke foregå gjennom tradisjonelle holdningskampanjer, noe som generelt har liten effekt (se blant annet Aarø og Rise 1996).

En viktig innfallsvinkel er selvfølgelig kursing av frikjørere. De senere år har det blitt stadig flere aktører som tilbyr kurs for frikjørere. En tar utgangspunkt i at deltagerne kjører i potensielt skredfarlige områder, og at de derfor må få større kunnskap og erfaring i forhold til å vurdere snøforhold og linjevalg mm.

Interessen for slike kurs er forholdsvis stor, noe som også Fri Flyts skredkurs på High Campene indikerer. I en spørreundersøkelse blant ungdommer mellom 16-24 år oppgir 61,3 % av dem som har kjørt over 30 grader, og som ikke hadde deltatt på kurs tidligere, at de kunne tenkt seg å ha deltatt på skredkurs. (Odden 2004) Dette er et positivt tall, selv om en selvfølgelig kunne ønske at enda flere ville deltatt på kurs. Det er likevel et forholdsvis høyt tall med tanke på at noen bare står få dager på ski og/eller snowboard i løpet av året, mens andre har flere titalls skidager (Ibid).

³⁸ Denne vurderingen skjer gjennom det Landrø kaller filtervurdering (Landrø 2002a). Denne filtervurderingen bygger på den sveitsiske skredforskeren Werner Munters reduksjonsmodell (se bla Munter 1997) og Fessler og Fredstons Bulls Eye Approach (Fessler og Fredston 1994), som er videreutviklet av tyskeren Martin Engler og hans Faktorenscheck (Engler 2001). I korte trekk går Landrøs modell ut på å vurdere kritiske faktorer som terreng, vær, menneske og snøforhold i tre faser, turplanlegging, områdevurdering og enkeltheng ved et femkodet fargesystem fra grønt til rødt, der rødt er ikke kjøre. Det er en modell som krever kunnskap og kjennskap til faktorene og det tar tid å bruke den. Modellen kan på ingen måte gi full sikkerhet, noe som er umulig når en velger å bevege seg i terreng brattere enn 30 grader. I utgangspunktet bygger Landrøs modell på Den norske metode (se blant annet Norges Røde Korps Hjelpekorps 1992) med våkne veivalg som et viktig stikkord. Landrøs skredteoretiske utgangspunkt er altså ikke i konflikt med den tradisjonelle norske tilnærmingen, men mens Landrø åpner for at en må gi frikjørerne et redskap for å vurdere risikoen ved å kjøre bratt, har andre deler av skred- Norge ikke villet stå inne for en slik tilnærming. Inntrykket etter siste store skredkonferanse i Norge (i Stryn 24-27 oktober 2002) er imidlertid at frikjøringens omfang har blitt såpass stort at stadig flere ser nødvendigheten ved en slik tilnærming.

Det er derimot ikke like positivt at i den samme gruppen (de som har kjørt brattere enn 30 grader) er det hele 48 % som oppgir at det er liten eller minimal risiko ved å kjøre brattere enn 30 grader. Med utgangspunkt i dette tallet kan en trekke i tvil ungdommers bevissthetsnivå omkring risikoen det innebærer å kjøre bratt. Det er ingen omfattende empiri å trekke generelle slutninger rundt, men det kan være en sammenheng her med omfattende bruk av alpinanlegg i sin ski- og brettutøvelse, og dermed den tidligere omtalte tråkkemaskineffekten.

Gjennom kursing av frikjørere vil en i hvert fall for mange kunne øke risikobevissthetsnivået. Dermed er det også enklere å få dem til å forstå at enkelte dager er mer utsatt enn andre. I følge Ivar Mytting (2000) skjer ni av ti norske skredulykker hvor friluftslivsutøvere er involvert i løpet av eller få dager etter såkalt ”skredvær”. Skredvær vil si nedbør, vind og temperaturstigning, og risikoen for å løse ut skred er større når flere faktorer virker samtidig. Det er viktig å styre unna disse dagene, og det er viktig å få frikjørere til å forstå at disse faktorene utgjør en ekstra risiko.

Risiko og risikovillighet

Frikjøring innebærer også andre former for risiko enn å bli tatt av skred, selv om dette er den ulykkesformen som tar flest liv, både i Norge og internasjonalt.³⁹ Gjennom halsbrekkende stunts på filmerretet blir det vist for eksempel hvilke konsekvenser fall i ekstrem stor fart får. Utøverne går kast i kast ned bratte fjellsider, og etter uttallige rundkast stopper de forhåpentligvis i dyp snø flere hundre meter lenger nede. Marginene er ofte ørsmå i forhold til å treffe steiner, noe som ville ha medført skjebnesvangre konsekvenser. Dess mykere snøen er, desto mindre er sjansen for alvorlige skader, men for mange blir det en del beinbrudd og støtskader i løpet av karrieren.

I motsetning til å bli tatt av snøskred er fall en skadeform som frikjøreren har mer ”kontroll” over. En kan selv bestemme hvor fort en vil kjøre, men det er klart at en kan falle selv om en tar det med ro. Det samme gjelder utgliding, som kan oppstå både på opp- og nedturer. Både fall og utgliding er særdeles aktuelle ulykkesformer for frikjøreren, og spesielt i forhold til at

³⁹ Antall skredulykker i Norge med frikjørere involvert varierer kraftig fra år til år. Når det gjelder antall omkomne frikjørere i skredulykker, har det de siste årene variert fra ingen til tre omkomne pr år. Nå er dette ikke et relevant tall i forhold til antall skred som utløses i forbindelse med frikjøring, men det gir likevel et bilde som viser at det skjer færre ulykker enn det en skulle tro med tanke på et hyppig aktivitetsmønster. For mer litteratur om skredulykker og involverte grupper, se blant annet Mytting (2000, 2002) og <http://www.snoskred.no>.

stadig flere kjører bratte linjer. Denne utviklingen kan nok sees i sammenheng med at utstyret i form av ski, støvler og brett har utviklet seg, slik at det i dag er enklere å ta seg ned bratte linjer.

Dette reiser da spørsmålet, som i forhold til vurdering av skredfare, i hvilken grad alle har den kompetansen som skal til for å kjøre bratt og utsatt? Det har også en sammenheng med hvilken risikovillighet den enkelte har, og gruppens risikovillighet. En kompisgjeng på toppen av et heng, tre vil kjøre, en vil ikke. Da er nok sjansen stor for at sistemann også kjører, og kanskje er det for vanskelig, han mestrer det ikke, men oftest går det bra, og da er det jo bare stas og "high fives". Men muligheten for at en ikke mestrer dette er til stede, og da kan ofte konsekvensene være alvorlige. Det er en del av "frikjørings natur" at en må være i stand til å vurdere risikoen og å ha den kompetansen som skal til, psykisk og fysisk.

Oppbygging av den kompetansen som skal til, handler om å kjøre mye på ski eller brett, og å utvikle seg videre som frikjører gjennom å mestre forskjellige typer forhold og terreng. Å bli en mer komplett ski eller brettkjører innebærer at en kan vurdere og beherske varierende forhold. Is, skare, vindpakket snø, løs snø osv er eksempler på ulike snøforhold som en kan treffe på i en og samme nedkjøring. Et heng kan se veldig greit ut fra toppen, men hvis en ikke har gått opp der, kan det være store overraskelser i snøforholdene lenger nede.⁴⁰

Det er ikke få som har blitt overrasket av andre forhold enn det som en var mentalt innstilt på når en satte utfor. Da skal en ha kompetansen som skal til for å kunne kjøre ned, eller eventuelt gå opp igjen. Det er uansett en beslutning som må taes i situasjonen, og som krever at en holder hodet kaldt og ikke lar seg overmanne av frykten for at dette kan gå galt. Enhver som har kjørt mye på ski eller brett utenfor pistene møter som regel en slik situasjon, og en kan spørre seg om hvorfor dette skjer?

Mange frikjøringsfilmer viser særdeles bratt kjøring, og det er naturlig å spørre hvilken signaleffekt dette har. I mange tilfeller er det som vises kanskje så utopisk for mange at effekten bare er å vise hva som er mulig. Personlig tror jeg ikke at unge på grunn av frikjøringsfilmer og bilder i magasiner blir fristet til å foreta valg som de ikke er i stand til å

⁴⁰ Det er en "gylden regel" som innebærer at en alltid skal gå opp hvor en har planlagt nedkjøringen, men i altfor mange tilfeller blir denne normen ikke overholdt.

løse, i hvert fall er dette neppe den eneste årsaken. Det er nok helt andre grunner til at ulykker skjer enn at profesjonelle filmkjøreres bravader må bære hele skylden.

Jeg har heller tro på at det henger sammen med stor risikovillighet hos den enkelte og/eller manglende vurderingsevne og kompetanse. Det er gjerne slik i aktiviteter som innebærer risiko at det er farligst når en er nybegynner eller når en blir veldig god. En nybegynnerperiode i forhold til ski- eller brettkjøring innebærer i dag at en raskt kan kjøre bratt nok til at en kan løse ut snøskred eller skade seg i forbindelse med fall og utglidning. Vurderingsevnen og kompetansen står i disse tilfellene ikke i stil med ferdighetene. Selv om ferdighetene heller ikke er på topp, så er de bedre enn hva "vettet" tilsier. En er rett og slett urutinert og ikke i stand til å godt nok vurdere konsekvenser av sine handlinger.

Den andre gruppen er de som har et høyt ferdighetsnivå og har oppøvd vurderingskompetanse i forhold til farepotensialer. Når en har solide ferdigheter og stor handlingskompetanse, søker en nye utfordringer ved å for eksempel kjøre stadig vanskeligere linjer. Det betyr at de objektive farene øker, og konsekvensene av det som ikke bør skje blir større. Det er disse menneskene som kjører rett ned i 50 graders bratte heng, som om de aldri skulle gjort annet. Ferdighetene er ekstreme, men det er også utfordringene.

Dette er mennesker som er villig til å ta stor risiko, blant annet fordi aktiviteten har stor verdi for dem. Teoriene som skal forklare hvorfor noen mennesker velger å utsette seg for slik risikobetont aktivitet har i stor grad vært preget av biologiske og sosiobiologiske forklaringsrammer, som tilsier at disse menneskene har en innebygd trang til å leve livet på kanten av stupet. Det disse forklaringene ikke tar hensyn til, er utøvernes kompetanse til å foreta vurderinger og valg i forhold til det de gjør. Opplevelsen av å være i en risikofylt situasjon som den gjengse nordmann føler når han går Besseggen, er kanskje like stor som når frikjøreren kjører ned en 50 grader bratt linje i Hurrungane i Vest-Jotunheimen.

De siste årene har det vært tiltagende aktivitet i den norske fjellheimen, og det synes som stadig flere kjører bratt i fjellet. Ola Drægri, tidligere hotelleier på Turtagrø, har uttalt at det har vært en betydelig økning i antall mennesker som benytter Hurrungane til bratt skikjøring. Drægri kaller frikjørerne de nye pionerene og sammenligner dem med de første klatrerne. (Fri Flyt 22-2003).

Økende aktivitet i fjellet kan bety at en får flere ulykker tilknyttet frikjøring i fjellet, noe som igjen reiser diskusjoner i forhold til egenbetaling av redningsaksjoner. Blant annet har politimester i Tromsø, Truls Fyhn forfektet dette ved flere anledninger (se blant annet <http://www.dagbladet.no/nyheter/2001/02/20/242804.html>). Daværende Fri Flyt redaktør Anders Waage Nilsen er sterkt uenig i dette, først og fremst fordi det er så vanskelig å definere uaktsomhet (Ibid).

Diskusjonen gjenspeiler frikjøringens og andre bratte aktiviteters legitimeringsproblem i det norske samfunnet, hvor en skal passe inn i "de rette kategoriene" for å få støtte av "storsamfunnet". Hvem kan så presist definere hva risiko er, at en er i stand til å skille dumhet fra "hendelig uhell"? Hva med alle påsketuristene som går seg vekk i fjellet, først og fremst fordi de ikke velger en tur etter evne? Hva med alle bilulykker som oppstår på grunn av uvettig kjøring?

Risiko er en del av frikjørerens hverdag, selv om mange frikjørere forsøker å avdramatisere risikoen ved å kalkulere eller minimalisere den. Men er dette mulig? Den norske frikjøreren Karina Hollekim uttrykker seg klart i forhold til dette spørsmålet.

Akkurat det med kalkulering av risiko synes jeg bare er tull: Alle disse menneskene som påberoper seg en unik evne til å fjerne risikoen fra det de holder på med, det er bare prat. Det kan ligge steiner under snøen der du lander. Det kan gå skred. Det kan skje ting du ikke hadde forutsett, som du ikke har mulighet for å putte inn i regnestykket ditt. I alt jeg driver med er det en masse ting jeg ikke har kontroll over. Jeg prøver selvsagt å gjøre mitt for at risikoen skal være lavest mulig, men det finnes alltid en liten mulighet for at noe kan gå galt. (Fri Flyt 27-2004:34).

Å være bevisst risikoen er likevel en form for risikoforebygging. En har muligheten for å minimalisere risikoen når en kjenner farene, men en kan aldri helt fjerne dem, og derfor heller ikke risikoen. Spørsmålet blir da hva som får mennesker til å sette utfor de bratteste heng i opposisjon mot gravitasjonens sugende kraft? Det skal vi bygge videre på i neste delkapittel, men først oppsummering.

Oppsummering

Én side av å være frikjører handler om å være i potensielt farlige situasjoner:

- Snøskred er statistisk den største ulykkesårsaken, men fall og utgliding med påfølgende konsekvenser er også relevante farer ved aktiviteten.
- Frikjøring har endret tilnærmingen til snøskredproblematikken i Norge, fordi den tradisjonelle tilnærmingen med å unngå alle heng brattere enn 25 grader ikke har noen relevans i forhold til frikjørergruppen. Den viktigste faktoren i forhold til frikjørerne er å styre unna de verste dagene, dagene etter kraftig nedbør, sterk vind eller temperaturøkning.
- Når ”samfunnet” diskuterer risikofylte aktiviteter som frikjøring, må en ta hensyn til utøvernes erfaring, kunnskap og kompetanse.
- Risikoen er størst ved manglende risikobevissthet eller når risikovilligheten er større enn evnene, men farene ved frikjøring er uansett til stede.

De intense opplevelsene

Det bruser i blodet, det koker i hodet. Jeg står på toppen av en lang snøkledd side. Det er bratt i starten, så flater det litt ut etter hvert. Jeg kjenner igjen følelsen av å være sinnsykt utålmodig, kan ikke vente på å komme i gang. Kompisene står og klemmer igjen støvlene, og jeg bare må kaste meg ut i det.

”Sorry guys, jeg stikker”, jeg tar et par stavgang og slepper meg utfor en liten skavl. Landingen er myk, snøen spruter litt opp, jeg synker ned i verdens største bolle med hvitt pulver. (Det er ikke uten grunn det blir kalt ”den hvite rus”.) Jeg er i gang, det er viktig å sette den første svingen, få flyten, slappe av i skuldrene, la seg rive med den hvite bølgen. Opp av svingen, ned i neste sving. Jeg duver, snøen spruter, jeg flyter i ett med den; bevegelser, tanker, kropp, snø, ski og terreng. Alt flyter sammen, panta rei. Denne enheten er min verden i ferden mot en høyere livsform og bunnen av bakken.

Jeg kommer tilbake til virkeligheten, eller var det nettopp virkeligheten jeg var i, i det jeg står og ser opp på siden. Ser de rene buene, konturene av to ski i hver sving, dette var bra! Skuer på gutta som kommer kjørende ned. De kan umulig ha den samme følelsen som meg. Men når jeg står og filosoferer over mine egne spor, den gode følelsen, ser jeg at det er svinger som

ikke tilfredsstillende min estetiske norm. "Åket" var altså ikke perfekt, det irriterer meg, så når gutta kommer sklidende bort, i ekstase over de vannvittige forholda og skriker av begeistring, tenker jeg bare at neste gang, da skal alt være perfekt.

Skiopplevelse

Mange av mine mest intense opplevelser har jeg fått på ski, og under forskjellige forhold. Det trenger ikke å være puddersnø til livet for at opplevelsen skal være sterk. Å klare å kjøre godt i fokksnø kan være en like stor opplevelse, men annerledes. Å beherske ulike forhold krever at en har utviklet en skifølelse som gjør en i stand til å kunne mestre ulike snøforhold og terrengvariasjoner, og skifølelsen dannes på bakgrunn av de ulike elementene som virker inn på forholdet mellom kjører og underlag. Jeg tror det er en viktig del av frikjøringens verdi at skifølelsen og skiopplevelsen⁴¹ er så forskjellig.

Det finnes ulike typer snø, som alle har sine bestemte egenskaper, som igjen frembringer forskjellige skiopplevelser. Nysnø er ikke bare nysnø. "Pudder" er florlett snø, dunsnø, så lett at den flytter på seg når du puster på den. Våt nysnø er ikke pudder; det er noe annet, som krever en annen måte å kjøre ski på, og gir en annen opplevelse. Fokksnø er noe helt annet, men det er like fantastisk "å dra på" i fokksnø, hvor en i en sving bærer oppå snøen mens en i neste sving går gjennom. Men det er fantastisk på en annen måte. Fokksnø stiller andre krav til kontroll enn hva puddersnøen gjør. En må ha kontroll når en kjører pudder også, men det er en annen type kontroll. Når det er klink hardt, må en ha kontroll på stålkantene, på innoverleningen, på kneet, hofta osv. Skikjøring er komplekst i seg selv, og de forskjellige typene snø gjør det ikke mindre komplekst og vanskelig.

Det er sjelden de samme opplevelsene og den samme følelsen en får når en kjører på ski eller snøbrett. Det er enklere å oppleve dette mangfoldet utenfor løypene enn det er i en preparert trasé, hvor forholdene er like nesten hele tiden på grunn av tråkkemaskinens iherdige jobb med å komprimere snøkrystallene. Snøens forskjellige former og egenskaper er altså

⁴¹ Med skiopplevelse favner jeg også om opplevelsen av å kjøre snowboard. Selv om det er forholdsvis store forskjeller i bevegelsesgrunnlag, er likevel kontakten med snø, terreng osv ganske lik, så i denne forbindelse ser jeg det ikke som problematisk med å ikke skille dem. Skikjøringsopplevelsen, i for eksempel løssnø har blitt mer lik snowboardernes opplevelse ved at en i dag også kan flyte på et par ski. Skiopplevelse rommer også flere elementer enn bare det å kjøre på ski (eller snowboard), mer enn tekniske løsninger og bevegelser i forhold til kropp, utstyr og underlag. Med skiopplevelse mener jeg hele den "pakken" en kan få når en kjører på ski i skog og fjell. I min forståelse av begrepet er også naturopplevelsen et element, fordi naturopplevelsen for meg er en viktig del av å kjøre på ski.

bestemmende for skiopplevelsen, egentlig sier det seg selv, men dette er også en viktig del av frikjøringens egenart. Det er ikke lett å bli lei av å stå på ski eller brett når en aldri opplever den samme følelsen. Derfor leter kanskje frikjøreren etter den optimale skiopplevelsen, men blant annet på grunn av snøens egenskaper vet en aldri om dette er den ”ultimate” opplevelsen.

Mestringsopplevelse

Med andre ord handler frikjøring om mestring. En må mestre sin egen kropp, sitt eget utstyr, bevegelsene, situasjonene som oppstår, både forventede og uventede; mestre stor fart, mye snø, lite snø, forskjellige teknikker, forskjellige forhold osv. Frikjøreren er avhengig av at hans eller hennes kropp spiller på lag med omgivelsene, og dette er en utfordring i seg selv. En får selvfølgelig utfordringer også på det mentale planet. Følelsen av at hjertet slår ekstra fort, tør jeg dette? Denne delen må også mestres.

Flere av mine intervjurespondenter trekker frem mestringsperspektivet når de skal forklare hvorfor de driver med frikjøring. ”Jens” sier:

Så er det å være sikker i dårligere forhold for eksempel. Hvis du har gått på en topptur og det er dårlige forhold, så er det utrolig deilig å kunne beherske skare, hardt, løst. Du må ikke ha det optimalt for å kjøre og ha det gøy (...) Nå skal ikke jeg si at jeg kjører noe ekstremt bratt eller noe som helst, men jeg synes det er morsomt å kjøre brattere og brattere, og det føler jeg jo at jeg kan, etter hvert som jeg får mer skierfaring også, blir stødigere på beina. Akkurat den mestringsfølelsen synes jeg er innmari morsom.

”Jens” peker på at når en mestrer noe, så blir det gøy. Det er ikke like morsomt å ikke mestre noe. Men har en mestret noe, så blir det kjedelig hvis en ikke får nye utfordringer. Dette er en mekanisme i frikjøringens utvikling, og et viktig grunnlag for at aktiviteten stadig får nye uttrykksformer. Frikjørerlegenden Seth Morrison uttaler i et Fri Flyt- intervju:

Min drivkraft er å få progresjon i egen kjøring, legge til stadig nye elementer, og å forsøke å se annerledes på fjellene. Når jeg drar en backflip fra en 30-meters klippe, så gjør jeg det fordi det er gøy, rett og slett. Ikke for å imponere noen, men fordi jeg synes det er gøy å prestere. Det finnes ikke noe bedre enn å sveve høyt og langt. (Fri Flyt 24-2003:45)

Frikjører og Norges kanskje fremste elvepadler, Erik Martinsen, tar opp betydningen av mestringsopplevelsen i et intervju i Fri Flyt (16-2002:54):

Det som driver meg er søken etter en mestringsfølelse. Du har en elv eller en fjellside som du har stor respekt for. Likevel stoler du så mye på din egen ferdighet at du er sikker på at du kan gjøre det på en trygg måte. Kanskje er du redd når du går opp, løs i magen. Så gjør du det på den måten du har planlagt. Det er en god følelse.

På spørsmål om ikke han har tenkt å ta konsekvensene av risikoen, for eksempel ved ikke å padle de mest krevende elvestrekningene, svarer han: *"Det har aldri vært i tankene mine (...)* Grunnen til det er alle de positive opplevelsene jeg har hatt. Når du har hatt mestringsfølelsen mange nok ganger, er det vanskelig å gi slipp på det." (Ibid:54)

Det kan virke som om mange av de frikjørerne som har "et navn" i miljøet er rastløse av natur. I mange av frikjørerportrettene i Fri Flyt forklarer utøverne at viktige drivkrefter er å søke nye utfordringer, mestre stadig vanskeligere utfordringer, få opplevelser som bryter med hverdagens rutiner og ikke være bundet av rigide rammer i forhold til aktiviteten. Erik Aalde er en av disse: *"Det er kjedelig å drive med en idrett som er for nøye organisert (...)* Orientering, klatring og skikjøring er en slags meditasjon for meg. Jeg kobler ut alle omgivelsene. Og får naturopplevelser på kjøpet." (Fri Flyt 1-1998:18-19)

Karina Hollekim uttaler seg i samme retning: *"Jeg er så forbannet rastløs. Men når jeg hiver meg utfor et stup med fallskjerm på ryggen, eller når jeg kjører bratt og fort på ski, føler jeg meg rolig i kroppen. En ro jeg savner ellers i livet."* (Fri Flyt 27-2004:31)

En kan jo spørre seg hvordan fartsfylte og utfordrende aktiviteter kan gi en slik ro som Hollekim og Aalde snakker om. Kanskje er det nettopp utfordringen og faremomentene som skaper denne roen. Jeg ser også dette som en del av det vi kan kalle mestring. En er fullstendig avhengig av å være i stand til å holde hodet kaldt i slike aktiviteter. Det er ikke alltid en rekker å tenke særlig mye på hvordan en skal løse situasjonene, siden det går så fort at en er nødt til å handle intuitivt. Det å mestre disse tingene krever at en er fokusert, og når en er fokusert må en koble ut alt annet. Da er det ikke plass til alle de andre tingene som opptar vår energi i dagliglivet.

Naturopplevelse

Flere frikjørere trekker også fram naturopplevelsen som en viktig dimensjon ved frikjøringen, spesielt de som kjører i fjellet. Jørgen Aamot taler om såkalte brattkjøringsturer⁴²:

En slik brattkjøringstur blir en fin helhet. Først vurderer du vær, kart og snøforhold, sliter deg opp motbakke og har full konsentrasjon på vei ned. Du har en fantastisk naturopplevelse og du sliter deg ut, fysisk og psykisk. Til sammen gir det en mye større tilfredsstillelse enn en nedkjøring du kan nå fra et alpinanlegg. (Fri Flyt 22-2003:31)

Lene Nordermoen uttaler seg i eksistensielle vendinger i forhold til sin brettkjøring: *”Jeg skjønner at det ikke bare handler om å kjøre brett, men om å forstå naturen og elementene. Jeg forstår i større grad hva som kreves av deg når du er blant store fjell. Jeg skjønner at man må dedikere seg noe sinnsykt for å virkelig takle store fjellsider.”* (Fri Flyt 21-2003:38)

Det handler for Nordermoen ikke bare om å dedikere seg til brettkjøringen i seg selv, men også til naturen og elementene. Hun peker på at frikjøring, og kanskje spesielt brattkjøring, er mer enn å beherske skia eller snowboardet. Hun vektlegger at det kreves erfaring og kunnskap for å drive med brattkjøring, og det er ikke uten grunn at brattkjørerne generelt er godt voksne ”ungdommer” sent i 20-årene. Dette kan være en årsak i seg selv til at naturopplevelse er et viktig motiv for mange, ut fra oppfatningen om at jo mer en er ute og driver aktivitet i fri natur, desto mer setter en pris på den. Naturelementene er den grunnleggende forutsetning for at en kan drive frikjøring, så det burde ikke være overraskende at utøvere verdsetter naturverdier og naturopplevelsesverdier.

Det er mange i miljøet som bryr seg om naturens egenverdi. På Fri Flyts nettsider har det vært en underskriftskampanje for vern av elven Vefsna, og pr 18.10.04 var det over 2000 navn på denne listen (<http://www.friflyt.no/>). Det tyder på, som jeg har vært inne på tidligere, at selv om frikjøring er en kultur som er knyttet til kommersialisme, mediekultur og individualisering, eksisterer fortsatt de tradisjonelle verdiene. Men slike sider ved frikjøringskulturen får i liten grad komme til syne, mens de mer (post)moderne uttrykkene passer bedre inn i den allerede konstruerte forståelsen av fenomenet.

⁴² Brattkjøring vil si kjøring som er rundt 50 grader bratt eller brattere, og bør ha en viss lengde på linjen, helst 500 meter. Personlig synes jeg brattkjøring er det mest beskrivende ordet på denne type frikjøringsaktivitet, men begrepene ekstremskikjøring og storfjellskjøring blir også benyttet, uten at de like godt uttrykker hva dette dreier seg om.

Opplevelse av kontroll

Kontroll forutsetter at en mestrer. I frikjøring må en mestre, enten det er i bigjumpen eller ned et bratt heng. Det handler ikke om å kontrollere omgivelsene, men om å ha kontroll på sine egne bevegelser, sin egen kropp, i samsvar med omgivelsene. En jibber må kontrollere farten inn på hoppet, ha følelsen for når han skal starte bevegelsen på hoppkanten, mestre ulike momenter i luften og vite når han skal gå inn for landing. Kjøreren må kontrollere fart, terreng, svingbuer, ulike snøforhold osv.

Kontroll blir ekstra viktig når en driver med brattkjøring. I en eksempelvis 50 grader bratt side stilles det andre krav enn når en cruiser rundt i heng som er 35 grader. Brattkjøring er knyttet til kjøring i fjellet. I Norge er det få slike linjer som en kan nå i tilnytning til alpinanlegg, mens det blant annet i Alpene er en rekke slike linjer i forbindelse til et heissystem. Derfor er det i stor grad her at brattkjøringen har oppstått, og forutsetningene for å kjøre linjer hele vinteren er til stede. I Norge er slik kjøring vanligst på våren når snødekket har stabilisert seg.

Tidligere omtalte Stian Hagen er en av dem som har bosatt seg i brattkjøringens vugge, Chamonix, og lever av å kjøre bratte linjer på ski. Han sier dette om hva brattkjøring er:

Det er en tilfredsstillende i det å beherske en potensielt livsfarlig situasjon. En linje for ekstremskikjøring bør ha en helning med gjennomsnitt på 50 grader, og ha en viss lengde, helst mellom 500 og 1000 høydemeter. Det finnes mange slags estetiske linjer. Du har linjer med flere snøfelt som henger sammen, du har linjer med små, tekniske couloirer⁴³, og du har lange rene couloirer. (Fri Flyt 22-2003:28)

Brattkjøring, eller ekstremskikjøring som Hagen her kaller det, skiller seg fra ”vanlig” frikjøring ved at konsekvensene ved menneskelige feil er større. Et fall i så eksponert terreng er ofte ensbetydende med død, eller i beste fall alvorlig skade. Derfor krever slik kjøring blant annet grundig planlegging. Stian Hagen beretter:

Jeg elsker å kjøre linjer som i utgangspunktet ser umulige ut. Jeg bruker lang tid på å opparbeide meg informasjon til å kunne kjøre dem på en sikker måte. Vil jeg kjøre noe for første gang, klatrer jeg alltid linjen nedenfra og opp. På forhånd studerer jeg den fra mange vinkler med kikkert. Jeg investerer generelt mye tid og krefter for å kartlegge muligheter og

⁴³ En couloir er det vi på norsk kaller en renne.

farer. Da er den en fin følelse når forholdene endelig blir bra nok til å fullføre prosjektene. (Fri Flyt 1-2000:68)

Han får da spørsmål om han ikke kan mistrives og være redd i slike situasjoner. På det svarer Hagen:

Når jeg endelig får kjørt en linje jeg har drømt om, har jeg aldri følelsen av angst. Snarere dreier det seg om en følelse av fokus og kontroll. Når det blir potensielt farlig, ligger utfordringen ofte i å holde hodet kaldt (...) I en bratt fjellside kan jeg tenke ”feiler jeg her er det over og ut”. Men risikoelementet er en del av opplevelsen, en planlagt ting. Det er sjelden jeg føler alvorlig frykt i selve situasjonen. Det handler om å styre angst. Blir du redd, binder du deg. Det er da det blir farlig. (Ibid:68)

Det er klart at Hagen representerer en gruppe frikjørere som driver dette lenger enn de aller, aller fleste, men drivkreftene er de samme. Opplevelsen av kontroll er et sentralt element i alle former for frikjøring, og jeg tror det også er det i alle beslektede aktiviteter, som for eksempel klatring, elvepadling og basehopping. Å ha kontroll i situasjonen gir en enorm selvtillitstilstand, som en bare må ha opplevd for å kunne forstå hva det handler om. Frikjøreren forstår dette.

Oppsummering

Noen verdier i frikjøringen har jeg ikke nevnt, for eksempel lekaspektet, som av flere blir dratt frem som en viktig del av aktiviteten. Jeg skal komme litt tilbake til dette i neste delkapittel, men noen andre viktige opplevelsesaspekter kan oppsummeres slik:

- Skiopplevelse er blant annet gleden av å flyte nedover et heng med snø til livet eller gleden av å rotere flere ganger rundt sin egen akse. For meg er skiopplevelse en konstituering av ulike opplevelseselementer, som skaper totalopplevelsen.
- Frikjøring handler om å mestre. Når en mestrer noe, søker en nye utfordringer, og slik utvikles frikjøringen som aktivitet og som kulturfenomen.
- Å mestre innebærer at en har kontroll, og kontroll er en viktig del av frikjøringens opplevelser. Kontroll innebærer fokus, full konsentrasjon, utførelse av et triks eller en nedkjøring en har drømt om. En forening mellom kroppslige og mentale element.

Kommersialisme, konkurranse og kultur

”Dunkdunk-musikk” ramler ut av enorme høytalere, bare avbrutt av en energisk speaker som lirer av seg morsomheter på bekostning av Gud og hvermann. Hundrevis av personer sitter og speider opp mot en fjellside en fin vinterdag, noen med kikkert, noen uten. Det er reklameskilt overalt nede ved målområdet, der er såkalte ”stands” med selgere som vil prakke på deg alt mulig slags ”stæsj”, og er du virkelig ivrig får du et familiemedlem på kjøpet...

Jeg er til stede på en frikjøringskonkurranse, som tilskuer. Jeg hadde en gang lyst til å delta også, ikke for konkurransen sin skyld, men for å se hvor god jeg var i forhold til andre. Jeg er sjeleglad for at jeg aldri gjorde det, for det tror jeg hadde virket reduserende på min ellers så rause selvtillit. Etter å ha sett hva mennesker gjør i en slik konkurranse, er jeg overbevist om at det ville blitt en pinlig affære.

Alpinkjørere, telemarkkjørere og snowboardere kom rasende ned en bratt fjellside som var alt annet enn jevn og fin. Det var stein og klipper overalt, uten at det så ut til å bry dem nevneverdig. Klippene er jo tross alt en forutsetning for slike konkurranser, for de gjør det hele mer spektakulært når utøverne dropper klipper som gjerne er 20 meter høye. Og merkelig nok, det går som oftest bra.

Konkurranser

En frikjøringskonkurranse handler om å kjøre ned en urørt fjellside, helst bratt og med mulighet for klippehopp. Deltakerne blir bedømt for blant annet fart, teknikk, hopp og sporvalg. Men det finnes også andre konkurranseformer. Det ene er bigjumpkonkurranser for både skikjørere og snowboardere, som handler om høyeste hopp og/eller best stil. Det andre er skier- eller boardercross, hvor deltakerne starter felles og skal kjøre gjennom kuler, svinger og hopp. Den siste formen vi kan ta med er de mer tradisjonelle fjelltelemarkrennene, som de senere årene også har tatt alpinkjørere og snowboardere inn i varmen.

Som de fleste andre aktivitetsbaserte fenomener, er altså frikjøringen også sportsliggjort gjennom ulike former for frikjøringskonkurranser. Slike konkurranser utgjør en perfekt møteplass for fartsfylte aktiviteter, kommersielle interesser og en energisk ungdomskultur. Frikjøring er en aktivitet og en kultur som er særdeles interessant for dem som skal tjene

pengar. Det er en potensiell melkeku, og en ser stadig flere merkevarer som tar i bruk bilder fra frikjøringsverden for å selge sine produkter: Det være seg Pepsi, Sprite, Stimorol og andre som henvender seg til ungdomsgruppen.

Tilknyttet frikjøringskonkurranser finner en alt dette samlet på en og samme plass. På samme måte som for eksempel Quartfestivalen i Kristiansand har uttallige boder i festivalområdet og samarbeidspartnere som spytter inn store pengesummer, er også frikjøringskonkurranser avhengig av slike tiltak. Frikjøring blir en del av en kommersiell popkultur.

Å hevde seg i konkurranser er en måte for den ambisiøse frikjører å få seg et navn i miljøet og blant sponsorer. Det er mange utøvere som gjennom god innsats i frikjøringskonkurranser har blitt plukket opp av en eller flere utstysleverandører (se for eksempel Fri Flyt 14-2001:21). På den andre siden er konkurranser også viktig for utstysleverandørene, som her får profilert sine kjørere og gjerne ser at de gjør en god innsats. God innsats i slike konkurranser er viktig merkevarebygging. Slik sett er det et gjensidig avhengighetsforhold mellom kjørere og leverandører uttrykt gjennom konkurranser.

Terje Nordgård Larsen er en av dem som har markert seg i frikjøringskonkurranser, men innrømmer at han neppe ville stilt i slike konkurranser om det ikke var for at han trenger resultater for å få sponsoravtaler (Fri Flyt 19-2002): *"Egentlig synes jeg ikke så mye om konkurranser. Jeg skulle gjerne sluppet. Å stå på start i en konkurranse er noe av det verste jeg vet. Det er en helt spesiell følelse. Jeg er redd hver gang, fordi det er så vanskelig å vite hvordan forholdene er i området hvor vi skal kjøre."* (Ibid:69)

Konkurranse handler om å vinne. I en konkurranseform som frikjøring innebærer å vinne at en bør kjøre fortere enn andre, ha et dristigere linjevalg og det er heller ikke ueffent med de drøyeste klippehoppene. Det har medført at litt for mange har kjørt over evne og tatt for store sjanser. Av denne grunn avlyste Hemsedal frikjøringskonkurransen som til og med vinteren 2002 var en årlig foreteelse i landets mest kjente alpinanlegg, og den konkurransen i Norge som samlet flest tilskuere. Begrunnelsen fra eventsjef i Hemsedal skisenter, Gjermund Svendsen var at det har oppstått en ukultur der folk er villig til å ofre livet (Ibid). Svendsen fortsetter:

Hovedårsaken til at vi ikke vil arrangere freeride lenger er i respekt for dem som er profesjonelle. De tar ikke de samme riskene som nykommerne og kan ta ansvar for seg selv. Hele stilen rundt freeride har blitt slik at noen er villige til å ta en altfor stor risiko for kortvarig berømmelse. Men konsekvensene kan bli fatale (...) Freeride i Norge er kult, men det har oppstått en ukultur som ikke er positiv. Folk kjører mer og mer over evne. Mange tror frikjøring handler om de store droppene, men slik er det ikke (...) Trenden har endret seg. Ikke minst gjennom forrige sesong, hvor det ble gjennomført mer spektakulære linjer og høyere dropp enn noen gang tidligere. De som har gjort det bra i konkurransene har tjent gode penger, fått sponsorer og ikke minst heltestatus i miljøet. Dette har ført til at folk kjører over evne og tar høy risiko for å etablere et navn. (Ibid:16).

Flere frikjørere støttet avgjørelsen som ble tatt i Hemsedal, mens andre synes det var dumt eller tåpelig (Ibid). Litt av problemet i Hemsedal er at traseen ikke er krevende nok for slike konkurranser, slik at en må hoppe ut de store klippene som er der for å markere seg. På den annen side kan dette vise til at konkurranseformen kanskje burde hatt andre kriterier for å vurdere prestasjoner.

Årsaken til avlysningen av konkurransen peker imidlertid på et viktig trekk ved frikjøringskulturen, nemlig viljen til "å dra på".

"Å dra på"; frikjøringens kulturelle normgiver

Frikjøringsaktiviteten kjennetegnes med en kulturell norm som sier "dra på". "Å dra på" er ensbetydende med å "gi jernet", "full satsing", og er opprinnelig et uttrykk fra motorsporten. Du er ikke frikjører hvis du ikke "drar på". Anders Waage Nilsen (2002) mener uttrykket er et slags frikjøringens kulturelle mantra. Det vil si at frikjørerne skal bryte sine egne grenser i forhold til risikotaking, og gjennom "å dra på" uttrykke seg selv gjennom kjøring i løssnø.

"Dra på-kulturen" fungerer som en link til kommersielle interesser. Media og utstyrsleverandører kan selge uttrykket, som på mange måter passer til dagens ungdomskultur. En kan spørre seg hvorfor dette kan fungere så godt til de kulturelle ideologiene som råder i samfunnet. En årsak er vel at nettopp medias konstruksjon av frikjøringskulturen har bidratt til en slik kulturell norm.

Snowboard ble i løpet av 1990- tallet medialt interessant. For eksempel var snowboard en viktig del av NRK 2 og TV 2s satsing på actionsport på slutten av 1990- tallet, uten at dette ble store seersuksesser. Olav Christensen forklarer det med at programmene ble alt for mainstream. En av hans informanter i Hemsedal uttalte følgende: *"Hvis du lager film for mainstream, er det vanskelig eller umulig å selge den til gutta."* (Christensen 2001:167)

Snowboard var subkultur, og dyrket sin uavhengighet og opposisjonaltitet mot samfunnets mainstreamkultur, slik frikjøringskulturen også gjør i dag. Det å være i stand til "å dra på" er i opposisjon mot samfunnets trauste, organiserte og sikkerhetsregulerende idealer. Frikjøring er i utgangspunktet en leken kultur, hvor den frie leken er en viktig del av opposisjonen mot blant annet idrettens rigide organisering og regelverk. Frikjøreren gjør hva hun vil. Frikjøreren fremstår som et "suverent" individ, hvor hennes kroppslige uttrykk viser for omverden hvem hun er.

Det er ingen som forteller deg hvordan du må trene for å bli bedre. Dette skjer gjennom eksperimentering og lekning med ski eller snowboard på bena. En dyrker friheten, og gjennom friheten utvikler en seg som frikjører så lenge en ikke er underlagt utstyrsleverandører eller filmselskaper. Da har frikjøreren en jobb å gjøre, nemlig å selge et produkt. Seth Morrison uttaler: *"De fleste skjønner ikke hvor mye arbeid og venting det ligger bak det jeg gjør. I fjor hadde jeg 210 reisedager, og i Alaska satt jeg værfast i flere måneder til sammen."* (Fri Flyt 24-2003:42). Deres livssituasjon blir nok likevel idealisert, for det er fett å få sponset utstyr, å være med i filmer og få et navn.

De som kjøper de mediale produktene ser ingen ideologiske motsetninger i at heltene i virkeligheten gjør en jobb, og er dermed langt fra så frie som den kulturelle normen tilsier at de er.

"Å dra på" gjennom lek og frihet selger. Det appellerer til en stor gruppe mennesker. Et eksempel på dette er de reklamefilmene som Bergans og Norrøna har hatt gående på norske TV-skjermer høsten 2004. Bergans og Norrøna er kjente og tradisjonelle norske produsenter av friluftslivsutstyr. Deres plagg har lenge, for å sette det på spissen, vært forbundet med røde eller grønne anorakker og sekker til forskjellig friluftslivsbruk. De siste årene har de aktivt jobbet for også å nå ut til ungdomsgruppene. Norrøna har blant annet laget snowboard- og skikjøringsbekledning, Bergans er utstyrsleverandør til ett av TV Norges realitykonsept, "71°

Nord”. Likevel er det interessant at deres reklamefilmer handler om frikjøring. Det er altså tydelig hvilken gruppe mennesker også Bergans og Norrøna satser på.

Filmkultur

”Å dra på” er også den kulturelle normgiver for ski- og snowboardfilmene. Dette er en industri som i hovedsak har vokst seg inn i den mediale verden de siste ti årene. For de som lager frikjøringsfilmer er virkeligheten annerledes enn Hollywoods glitter og glamour. Det finnes noen unntak som eksempelvis amerikanske Warren Miller Productions, som har laget skifilmer i over 50 år, og er i dag ett høyprofilert selskap med enorme budsjetter for hver produksjon (Fri Flyt 18-2002).

”Første bud for de av oss som vil lage ski- eller snowboardfilmer som en jobb i Norge, er at vi må lære å leve fra hånd til munn,” sier Christen Rode i filmselskapet Siesta, som har laget norske brettssportfilmer. (Ibid:71). Denne delen av filmindustrien får ikke noe støtte fra Statskassen til sine produkter, og er derfor avhengig av det som på markedsspråket heter produkt plassering:

Når Robin Fagerli og Stian Hagen dunder ned bratte fjellsider med Helly Hansen-jakker i den kommende filmen fra Matchstick Productions, er attraktive sponsorkontrakter minst like viktig som ferdighetene på ski. De to hadde aldri fått vise seg fram om ikke sponsorene deres hadde lagt penger på bordet for å finansiere det svindre filmopptaket. (...) Video-industrien, utstyrproducentene og nisjemagasiner som amerikanske Powder, Transworld Snowboarding eller Fri Flyt lever i et kommersielt fellesskap der helter oppstår og forsvinner nesten som i popstjerneverden. Kjørerere som har oppnådd et visst nivå, trenger ikke lenger å delta i lokale konkurranser for å måle krefter med andre. De kan vie hele sin tid på å vise kunster i puddersnø mens kamera går. Det visuelle i denne kulturen er blitt så viktig at det arrangeres konkurranser der en stillfotograf og en skikjører jobber sammen for å lage det beste bildet i løpet av en dag. (Ibid:72).

For utstyrproducenter er frikjøringsfilmer reklameplater på den måten at en ser utstyr i bruk, koblet til forbilder som unge mennesker ser opp til. Når de ser helten i en annonse for en utstyrslieferandør, oppnås en markedsføringseffekt som ikke bør undervurderes. Det er sterke bånd mellom helten og utstyret han bruker, og derfor satses det mye penger inn i de store filmprosjektene. Helly Hansen er et eksempel på oppbygging av frikjørerteam, både i Norge

og internasjonalt, og det er ikke få norske og internasjonale ski- og brettfilmer der HH-logoen er presentert på lerretet.

Filmer og magasiner gir frikjørere et innblikk i hva som er mulig, og er på denne måten et medium for en form for definering av aktivitetsuttrykkene. Det viser hva som er kult og hva som gir ”kred”. På samme tid må frikjøringsmediene gi et bilde av aktiviteten og kulturen som lesere og seere kan identifisere seg med. Derfor må mediene vise hva som selger i den aktuelle tidsperioden, og gjennom å ha de beste frikjørerne tilgjengelige for sine produksjoner, skapes det lille ekstra. Som for eksempel at Shane McConkey drar utfor en avsindig høy klippe, og det går et høyt gisp gjennom publikum, for ingen vet at han har fallskjerm på ryggen. Når han løser ut skjermen, puster kinopublikumet igjen, og det uttrykkes mangt et fy f... i salen.

Dette er ”å dra på”, og alle frikjøringsfilmer viser utøvere som ”drar på”, enten det er rene jibbefilmer eller filmer med kjøring i verdens bratteste fjellsider. Det er en del av filmstandarden, som kan virke ganske ensporet, men det selger.

De fleste frikjørere i filmene og som er avbildet i magasinene er menn, og det gjenspeiler også aktivitetens kjønnsforskjeller. De fleste bratte og risikofylte aktiviteter domineres av menn og mannlige idealer, men det betyr ikke at jentene er fraværende. I alle filmer jeg har sett de siste årene har det også vært kvinnelige kjørere, men som regel bare en eller to. De er altså klart i undertall, men de er representert, og da ikke fordi de må være der, som en slags kjønnskvoteing, men de er med i filmene fordi de er gode nok.

Det er likevel interessant at det ikke før i den 27. utgaven av Fri Flyt var et forsidebilde av en kvinnelig kjører. Det tok altså fem og et halvt år før magasinets forside ”prydes” av en jente som ”drar på”. Det er klart at antall bilder som blir tatt av kvinnelige frikjørere er i klart mindretall i forhold til det annet kjønn.⁴⁴ Antall bilder gjenspeiler derimot ikke antallet kvinnelige frikjørere i forhold til antall mannlige kjørere, så den mediale ”virkeligheten” er heller ikke på dette området representativ for den virkelige virkeligheten.

⁴⁴ Jeg kunne ikke dy meg for å bruke betegnelsen det annet kjønn om mannen her. Synes det var et banalt morsomt språklig bilde, fordi ”Det annet kjønn” er tittelen på Simone de Beauvoirs hovedverk, hvor det annet kjønn er kvinnen.

Oppsummering

De tre ”k-er”, konkurranse, kommersialisme og kultur henger sammen med hverandre på følgende måter:

- Frikjøringskulturen er interessant for kommersielle interesser, både på grunn av aktiviteten i seg selv, men også de kulturelle normene som følger med. Det innebærer at konkurranser, utstyrsleverandører og mediale uttrykksmåter er nært knyttet til aktiviteten og utøverne gjennom at disse profilerer heltene for å selge et produkt.
- ”Å dra på” fungerer som et kulturelt mantra som uttrykker en viktig verdi ved frikjøringen. Men ”å dra på” uttrykker også en holdning og et salgsmotto hvor reklame, filmer og magasiner er viktige aktører.
- Denne sammenhengen uttrykker også frikjøringens mangfoldighet, hvor verdier i aktiviteten som glede, mestring, lek og frihet blir knyttet til varer, medier, holdninger og livsstiler.
- Frikjøring som subkultur handler også om jenter, som er i klart mindretall, men gjennom å være god ski- eller brettkjører, kan de skape seg et navn og få kred i en mannsdominert kultur.

Fra beskrivelse til forklaring

Det jeg har beskrevet viser ikke bare et mangfoldig, men også et sprikende fenomen. Felles for de forskjellige aktivitetsformene er en spesiell art opplevelser. For eksempel skiopplevelse, lek, utfoldelse, mestringsopplevelser og kroppsopplevelser. For å belyse disse sidene ved frikjøring, har jeg valgt et fenomenologisk perspektiv som vektlegger de umiddelbare opplevelsene mennesket har i sitt møte med verden.

Neste kapittel vil omhandle dette perspektivet; ”Frikjøringens fenomenologi”, og hvordan meningsdimensjoner ved frikjøring kan forstås i lys av de iboende kvalitetene i og gjennom aktiviteten. Jeg vil så langt det lar seg gjøre forsøke å forklare dette uavhengig av sosiale og kulturelle elementer som omgir fenomenet og den enkelte frikjører. Dette for å forsøke å rendyrke den umiddelbare opplevelsen av å handle som frikjører, og ikke minst hvilke kvaliteter denne opplevelsen har i forhold til meningsopplevelse.

De sosiale og kulturelle elementene er derfor viet til kapittel 5; ”Frikjøring som et sosiokulturelt fenomen”. Frikjøring er ikke bare en aktivitet med iboende kvaliteter knyttet til selve handlingene, men også en kultur som rommer koder, normer, verdier osv, som må forstås på bakgrunn av dét subkulturelle fellesskapet frikjøring er. Dette innebærer også at den sosiokulturelle konteksten bidrar til frikjøringens meningsdimensjoner, men ut fra et annet perspektiv.

***Kapittel 4* Frikjøringens fenomenologi**

I dette kapittelet skal jeg se nærmere på de iboende føringene som ligger i frikjøringen som fenomen. Det innebærer at vi forsøker å forstå frikjøringen fra et fenomenologisk utgangspunkt, hvor frikjørerens forståelse og mening ved å drive med frikjøring konstitueres på grunnlag av det som umiddelbart fremtrer for ham eller henne i og gjennom nettopp frikjøring. Jeg leter etter frikjørerens ”livsverden”, og det som gir mening til denne verdenen.

Det teoretiske utgangspunktet for denne forståelsen er basert på den franske filosofen Jean-Paul Sartres (1905-1980) frihetsfilosofi og hans begrepsapparat, hvor ”situasjon”, ”prosjekt” og ”faktisitet” er sentrale element. Før jeg går nærmere inn i Sartres begreper, vil jeg gi leseren et lite innblikk i den ”generelle” fenomenologiske filosofien.

Den fenomenologiske livsverden

Begrepet ”livsverden” ble introdusert av Edmund Husserl, og viser til hvordan verden ter seg for den enkelte før vi reflekterer, kategoriserer og typifiserer den (Tordsson 2003). Med andre ord hvordan mennesket oppfatter verden slik den umiddelbart kommer til uttrykk. Husserl blir regnet som fenomenologiens grunnlegger, og i fenomenologien fant Husserl, og fenomenologer etter ham som Martin Heidegger, Maurice Merleau-Ponty og Jean-Paul Sartre med flere, en motvekt til realvitenskapenes dominans når det gjelder ontologiske⁴⁵ spørsmål.

Vitenskapen ved inngangen til det 20. århundre var preget av positivisme og naturvitenskapelig metode og verdensoppfatning. I positivismens ånd skulle en gå til saken selv (Næss 1980), men da bare for å søke det iakttakbare målbart gitte. Naturvitenskapene hadde gjennom flere hundreår laget en stadigere dypere kløft mellom subjekt og objekt, i form av menneske/natur eller kropp/sjel. Fenomenologien tar et oppgjør med både positivismen og den motsetningskløften som oppdelingen i subjekt og objekt utgjør.

I følge fenomenologene skal en gå til saken selv, men det er her ikke bare de målbare iakttakelsene og dataene som skulle anerkjennes som rette kilder til erkjennelse (Ibid). Sentralt i Husserls ”livsverden” er det han kaller den ”naturlige innstillingen” til verden. Det

⁴⁵ Ontologi kan filosofisk forstås som læren om det værende, læren om alle tings vesen og sammenheng (Kunnskapsforlagets fremmedordbok 1986).

innebærer at en fokuserer på den spontane opplevelsen av tilværelsen, det vil si den erfaringsstrøm som konstituerer vår bevissthet, før vi reflekterer over denne (Tordsson 2003).

I tillegg til begrepet om den naturlige innstillingen er også Husserls epôché-begrep viktig. I epôchéen skal mennesket gjøre seg av med alle antagelser og forutinntattheter om hvordan verden er, for å kunne søke seg frem til den ureflekterte og førvitenskaplige erfaringen (Ibid). Det innebærer at den fenomenologiske forsker setter alle oppfatninger og forestillinger om hvordan verden "egentlig" er i klammer, i parentes, for bare på den måten kan fenomenene åpenbare seg for ham, slik at de nye "verdener" kan oppdages (Næss 1980).

Begrepet "livsverden" fokuserer altså på hvordan tilværelsen i konkret og spesifikk form ter seg for den enkelte i det konkrete møtet med verden. Det vi erfarer er da ikke verden "i seg selv", men en verden av fenomener, det som viser seg for den enkelte. For å nå frem til en slik erkjennelse må vi gjøre oss av med alle oppfatninger om hvordan verden egentlig er, og da særlig forståelsen av at det finnes noe bak eller under fenomenene, som er verden i seg selv. Dette kaller Husserl (i Langseth 2003) for en fenomenologisk reduksjon; å gå "til tingene selv".

Sartres utsagn fra innledningen til "Væren og intet" uttrykker hvordan fenomenene kan vise seg for mennesket. *"Moderne tenkning har gjort et betraktelig fremskritt ved å redusere det eksisterende til serien av dets manifestasjoner."* (Sartre i Vestre 1976:15). I følge Vestre (Ibid) tenker Sartre med dette på kontinental tenkning, og da særlig Husserl. Sartre mener at denne reduksjonen opphever skillet mellom en tings ytre og dens indre, mellom dens egenskaper og dens substans. Hvis det ikke lenger finnes noe indre, kan det heller ikke finnes noe ytre. Disse ordene har ikke mening uavhengig av hverandre, de har bare mening som del av en relasjon. Det som blir tilbake når en tenker slik, er det som synes eller viser seg, altså fenomenene (Ibid). Verden består av disse fenomenene, og vår oppfatning av verden består av det som lar seg fornemme.

Det nærliggende spørsmålet blir nå hva det er fenomenene viser seg for, og svaret er bevisstheten. Men bevisstheten er på samme måte som fenomenene en abstraksjon. Bevisstheten er ikke noe i retning av en beholder for fornemmelsene, men bevisstheten er en bevissthet om noe, der dette "noe" er fenomenene som viser seg for bevisstheten (Ibid). Dette

er sentralt i både Husserls og Sartres filosofi, og danner grunnlaget for hvordan mennesket oppfatter livsverden.⁴⁶

Den naturlige innstillingen til fenomenene gir et ureflektert, spontant og førvitenskapelig bilde av hvordan disse fenomenene oppfattes. Hvordan skaper mennesket mening i denne sammenhengen? Jo, ved å aktivt handle, velge seg ”prosjekter”⁴⁷, som gjør at menneskets livsverden organiseres; får retning, hensikt og intensjon. Mennesket er altså selv ansvarlig for sin verden, og ulike handlinger organiserer livsverden forskjellig. Å seile en trebåt er annerledes enn å padle en kajakk, å kjøre alpint er annerledes enn å kjøre telemark og å gå på den merkede stien organiserer verden annerledes enn å vandre i den frie villmarken. Ulike intensjonelle handlinger skaper altså forskjellige menneskelige prosjekter, som igjen konstituerer vår livsverden forskjellig. Verden fremtrer med andre ord gjennom at vi handler i den, og den fremtrer ulikt ved ulike handlinger.

I et slik forståelse vil jeg forsøke å drøfte frikjøringsfenomenet, og se hvordan frikjøreren med bakgrunn i sine handlinger organiserer livsverden, og dermed prøve hvordan en fenomenologisk innfallsvinkel kan gi et meningsfullt bidrag for å forstå frikjøringens handlinger. Det betyr imidlertid ikke at en må ”kjøpe” hele den fenomenologiske ontologien. Slik jeg ser det, er det ”lov” å plukke ut elementer fra den fenomenologiske filosofien, og la de bidra til å forstå og forklare menneskers, og i denne sammenheng frikjøreren, handlinger.

Jeg har altså valgt å avgrense fenomenologiens rekkevidde, og jeg ber leseren om å ha dette i bakhodet når jeg nå beveger meg inn i Sartres fenomenologiske og eksistensielle begrepsverden.

Sartre og frikjøring

Sartre forsøker i sitt mest berømte verk, ”Væren og intet”, utgitt 1943, å beskrive menneskets væren i verden. Hans filosofiske innfallsvinkel er både eksistensialistisk⁴⁸ og fenomenologisk, det siste noe som også verkets undertittel, ”et forsøk på en fenomenologisk

⁴⁶ Sartre kalte livsverden for den opplevde verden.

⁴⁷ Begrepet ”prosjekt” kommer jeg tilbake til i neste delkapittel, om Sartre og frikjøring.

⁴⁸ Kierkegaard regnes for å være grunnleggeren av den filosofiske retningen som kalles eksistensialisme. I korte trekk drøfter eksistensialismen det å være et fritt og tenkende individ som er seg bevisst i verden, i sin eksistens (det å være til, uten å være noe bestemt på forhånd).

ontologi”, antyder. Sartre bygger videre på eksempelvis Kierkegaards eksistensialisme og Husserls fenomenologi, men ”Væren og intet” er kanskje først og fremst inspirert av Heideggers ”Væren og tid”, som ble utgitt i 1927. Sartre ”låner” begreper fra både Kierkegaard, Hegel, Husserl og Heidegger, men gir dem en litt annen betydning enn de opprinnelige.

I ”Væren og intet” bruker Sartre begrepene ”situasjon”, ”prosjekt” og ”faktisitet” i sin ontologi. Jeg skal i det følgende ta utgangspunkt i disse begrepene for å belyse frikjøringens egenart.

”Situasjon”, ”prosjekt” og ”faktisitet” må i tråd med Sartre sees i forhold til menneskets grunnleggende frihet. For Sartre er friheten forutsetningen for at mennesket kan handle i verden. Friheten innebærer også at mennesket helt og fullt er ansvarlig for sine egne handlinger. Den fundamentale friheten medfører altså et like fundamentalt ansvar for seg selv og sin væren-i-verden (å være menneske i verden).

Et viktig aspekt ved friheten er at den er situasjonsbetinget (situert). Mennesket befinner seg alltid i en bestemt situasjon, der det altså er grunnleggende fritt. Av denne grunn skal jeg begynne min framstilling om Sartres begreper ”situasjon”, ”prosjekt” og ”faktisitet” med nettopp ”situasjonen”, fordi Sartres filosofi tar utgangspunkt i den situerte friheten.

Jeg må likevel gjøre oppmerksom på at disse tre begrepene er vevd inn i hverandre, og kan ikke forstås uten at de sees i en sammenheng og i en innbyrdes relasjon til hverandre.

”Situasjon”, ”prosjekt” og ”faktisitet” er tre aspekter av samme sak, nemlig menneskets væren-i-verden. Eksempelvis er både prosjekt og faktisitet situasjonsbetinget. Menneskets intensjonelle handlinger (prosjekter) realiseres i en bestemt situasjon gjennom å overskride tilværelsens situerte gitthet (faktisitet). Prosjektet er altså i korte trekk en intensjonell handling, og faktisitet er vår forankring i verden, vilkårene for handling.

Jeg håper denne korte presentasjonen av begrepene gjør det enklere for leseren å henge med i den videre fremstillingen av Sartres begreper. På grunn av at de alle omhandler aspekter ved menneskets eksistens, er det vanskelig å presentere ett begrep uten å se det i relasjon til de andre. Jeg har for ryddighetens skyld likevel valgt å se på hvert begrep for seg selv, men leseren vil altså møte faktisitets- og prosjektbegrepet lenge før overskriftene tilsier det.

Situasjon

Mennesket befinner seg alltid i en bestemt situasjon. Mennesket er kastet inn i en situasjon (Østerberg 1993a), og denne situasjonen begrenser vår frihet i den forstand at vi ikke kan gjøre hva vi vil. (Schaanning 2000) Den som ligger med influensa kan ikke velge å bli frisk, men en står fritt i valget av hvilken betydning en tillegger sin situasjon, og det finnes ting en kan gjøre for å bli fortere frisk. Situasjonen er aldri noe annet enn det en interpreterer den til å være (Ibid).

Menneskets eksistens består i å stå overfor en situasjon det ikke har skapt, men like fullt må ta inn over seg og svare på, og dermed ta ansvar for. Menneskets frihet består ikke i å heve seg over situasjonene, men å være i og handle i dem. Friheten er situert. (Østerberg 1997). Det betyr at menneskets frihet ikke er en frihet fra situasjonene, men en frihet i situasjonen. Frihet dreier seg om å handle, å velge og sågar å være et prosjekt i en situasjon. På denne måten avdekker en kvaliteter i verden, og gjennom de situasjonsbetingede prosjektene bør mennesket bekrefte sin væren-i-verden, søke frihet og bekrefte sitt ansvar for seg selv.

Ethvert prosjekt og enhver handling finner altså alltid sted i en situasjon. Aktøren befinner seg i en situasjon på et visst sted, på et visst tidspunkt, i et bestemt landskap osv. (Østerberg 1993b) Aktøren er situert, og det betyr at handlingen og friheten også er situert. Ethvert prosjekt og enhver faktisitet vil alltid være situasjonsbetinget, og i denne bestemte situasjonen kan mennesket overskride sin gitthet gjennom å være prosjekterende mot en framtid.

Men situasjonen utøver en viss motstand mot menneskets prosjekter, og omvendt er prosjektene konstituert av den motstanden de møter fra tingenes side. Sartre henter et eksempel fra Kant (i Østerberg 1993a) for å tydeliggjøre dette. Duen som trodde den kunne fly bedre hvis det ikke fantes luftmotstand, men vet ikke at det er nettopp luftmotstanden som gjør den i stand til å fly. Menneskets frihet innebærer at det er noe å være fri i forhold til. Det er ikke på tross av situasjonen vi er fri, men gjennom den.

Etter Sartres mening bør mennesket i verden være fullt og helt tilstede i situasjonene, og i det velge prosjekt som gjør en samstemt med situasjonens krav og muligheter. Sartre kaller dette å være godt situert (Østerberg 1990). Han bruker eksemplet med et arbeidslag som arbeider

godt med en oppgave, slik at prosjekt og situasjon er samstemt på en slik måte at formgivingen overskrider kroppens, materiellets og materialenes faktisitet. Actionfilmens helt er et annet eksempel. Han er den som kaster seg inn i begivenhetene. Intet skiller ham fra situasjonen som brukssammenheng av ting, redskaper og våpen, intet annet enn overskridelsen henimot neste øyeblikk. Helten kaster seg ut i det, fordi han er kastet ut i det, og er nesten bokstavelig talt prosjektil og prosjekt (Østerberg 1993a).

Med bakgrunn i denne sammenfatningen av Sartres situasjonsbegrep og lære om den menneskelige frihet, vil jeg nå drøfte hvordan frikjøring kan forstås i lys av disse perspektivene.

Frikjørings situasjoner

Å drive med frikjøring innebærer mulighet for å være godt situert. Når snøen ligger alendyp⁴⁹, en skuer nedover den jomfruelige snøsiden, en har de rette skia og det er bare å sette utfor. Det siste en tenker før en kaster seg ut i det, er at dette må nytes. En er i gang, en duver fra sving til sving, den løse snøen virvles opp og en flyter nedover, i ene øyeblikket oppå snøen, i neste med snø til livet. Alt flyter sammen til en helhet. En er i ett med utstyret, terrenget, snøen og kroppen; en er godt situert og i ett med sin handling.

Det er også mulig å være dårlig situert innen frikjøringens mangfoldige sfære. Den dagen ingenting stemmer, kroppen henger ikke med skiene eller brettet. Kanskje har en valgt feil utstyr, skiene er trå slik at det lugger, det er et føre som en ikke får til å kjøre på. En føler seg som (for å bruke et kjent, men litt urettferdig uttrykk) en ”danske på ski”. I slike situasjoner merker en sin faktisitet, noe som innebærer at det er dårlig samsvar mellom situasjon og prosjekt: Kroppens begrensinger melder seg i form av eksempelvis ubehag, ubalanse og treghet; snøen erfares som motstand og uberegnelighet; terrenget fremstår som farer, risiko og forhindring. Årsakene til dette kan blant annet være at en har valgt et prosjekt som ikke korrelerer med situasjonen, for eksempel at en tror det er kjempeforhold ned fra Gaustatoppen, men føret er knallhardt med store sastruginer⁵⁰. Eller en har valgt et prosjekt

⁴⁹ For å bruke Nansens begrep. I ”Paa ski over Grønland” skriver han: ”Kan der tenkes noget finere og ædlere end vor nordiske natur, naar sneen ligger alendyb, drysset blød og hvid udoover skog og aaser?” (i *Goksfyr* 1996:12).

⁵⁰ Sastrugin er en ”tunge” som blir formet på bakken av snø og vind. De ser ut som en liten skavl, men skavlen henger mot vindretningen. De kan bli veldig harde, og det er ikke behaglig å kjøre ski eller brett der disse har blitt dannet.

der en har overvurdert sin egen faktisitet, og tror for eksempel at en kan kjøre brattere enn det en kan.

Situasjonen vil alltid forandre seg. Den endres med våre ulike prosjekter, og den endres med vår egen og omgivelsenes faktisitet. En erfaren frikjører vil oppleve situasjonen på toppen av Store Ringstind⁵¹ annerledes enn en uerfaren skiløper. Der den uerfarne oppfatter situasjonen som meget krevende, og lurer på om han er i stand til å komme seg velberget ned igjen, vil den erfarne ha overskudd til å møte den flotte skikjøringen i en storslått natur. Våre kropper, våre prosjekter og våre omgivelser utgjør vår situasjon. De danner hverandre gjensidig. Situasjonen viser tilbake til handlingen, og dermed også til friheten. Det er gjennom en intensjonell handling at situasjonens sanne ansikt viser seg. Gjennom å handle avdekker vi situasjonens muligheter og begrensinger.

Frikjøring innebærer slik sett å oppsøke en rekke ulike situasjoner, situasjoner som oppstår i løpet av hundredels sekunder. Det stilles krav til frikjørers evne til å oppfatte og handle momentant. En nedkjøring vil ofte innebære en rekke vurderinger underveis. En er i rask bevegelse nedover, hvor tyngdekraften både er din venn og fiende. En må unngå trær, alt for høye klipper, unngå å falle, ikke kjøre de verste plassene i forhold til utløsning av snøskred osv. Enhver sving utgjør en ny situasjon som virker på kroppen og utstyret, og som stiller krav til at en svarer på denne situasjonen og handler deretter. Hvis ikke, medfører det problemer på veien mot neste sving, og en vil falle eller i beste fall få ødelagt sammenhengen, i form av flyt, mellom prosjekt, faktisitet og situasjon.

Frikjøreren må hele tiden vurdere eventuelle farer i forbindelse med aktiviteten. De største farene er snøskred, fall og utgliding. Situasjoner som ingen ønsker å oppleve, men som frikjøreren må være bevisst på kan forekomme. Utløser en et snøskred har en mislykkes med prosjektet, eller med Sartres uttrykk. En har mistet forbindelsen med sitt prosjekt. Det er ens egne valg som har satt en i denne situasjonen, en har feilbedømt omgivelsenes faktisitet, en er med andre ord dårlig situert.

Skredet går, og da er spørsmålet om dine erfaringer gir muligheter for å slippe unna? Din faktisitet kan likevel innvirke på hvilket utfall situasjonen får. Dine ferdigheter på ski kan

⁵¹ Populær, men krevende "skitopp" i Hurrungane i Vest- Jotunheimen

hjelpe deg i slike situasjoner. Jo bedre ski- eller brettkjører du er, desto større sjanse har du for å redde deg ut av situasjonen. Gode ferdigheter er selvsagt ikke ensbetydende med overlevelse fra et snøskred, men en erfaren og god frikjører har bedre balanse og kan kjøre med større fart, og har dermed mer å fare med i kritiske situasjoner.

Begrepene situasjon, prosjekt og faktisitet er på denne måten nært relatert til hverandre. Situasjonen konstituerer prosjektet og prosjektet konstituerer situasjonen, eller sagt på en annen måte: Situasjonen velger prosjektet og prosjektet velger situasjonen, og faktisiteten vil innvirke i hvilken grad prosjektet er gjennomførbart i forhold til situasjonen. Dette innebærer at for å komme videre i forståelsen av Sartre i forhold til frikjøring, må en se nærmere på prosjekt- og faktisitetsbegrepet, og jeg begynner med prosjektbegrepet.

Prosjekt

I Sartres fenomenologiske ontologi oppfatter mennesket verden gjennom å handle i den. Prosjekt er all menneskelig virksomhet som har en intensjon, en hensikt (Østerberg 1990), eller sagt på en annen måte: Når vi handler for å oppnå noe, befinner vi oss i et prosjekt, vi er prosjekterende. Prosjektet er et utkast til en forandring av omverden, et utkast som tar form etter som det virkeliggjøres, og avsluttes med å avleire seg i verden som verk, som kan være både enestående verker eller et alminnelig dagsverk (Ibid). Med andre ord kan en generelt si at den menneskelige virkelighet er prosjekterende (Østerberg 1993b).

Prosjekt er en sammensmelting av intensjon og handling, vi kan ikke handle uten at det ligger en hensikt bak. Hensikten for et bestemt prosjekt dannes på bakgrunn av en objektiv mangel⁵², vi ser at noe kan være annerledes, og vi søker å oppnå dette med å realisere et prosjekt (Nygaard 1995). Det er menneskets situerte og totale frihet som er utgangspunktet og forutsetningen for den intensjonelle handlingen: *Den menneskelige frihet er den grunnleggende egenskap som gjør mennesket til et menneske, eller sagt på en annen måte – menneskelig eksistens defineres av og ved menneskets handlinger.* (Nygaard 1995:111)

Menneskelige handlinger forutsetter altså friheten til å kunne handle. Friheten blir med andre

⁵² Sartre kalte dette negasjon. Nygaard (1995) forstår dette som et fravær av noe som faktisk burde finnes. Handlingene er et resultat av at man søker å få noe som i teorien skal være tilgjengelig, men som ikke er tilgjengelig der og da.

ord den fundamentale betingelse for handling, der handlingen alltid er intensjonell og bevisst, den er rettet mot et framtidig mål, altså bestemt av en eller annen hensikt⁵³ (Vestre 1976).

Sammensmeltingen av intensjon og handling innebærer også at selv med tilsynelatende lik praksis, kan prosjektet være av svært forskjellig karakter. En skitur på Blefjell kan for to personer være to forskjellige prosjekter. Den ene er kanskje opptatt av naturopplevelsen og å søke naturens ro, lade batteriene før han skal hjem til familien og en travel jobbhverdag. Den andre personen gjennomfører skituren for at han skal trene til Birkebeineren. Han går nøyaktig like langt, men bruker kortere tid på samme antall kilometer. Dennes prosjekt vil da være av en helt annen karakter enn for ham som ønsket stillheten og naturopplevelse.

Intensjonen med "Birkebeinerpretendentens" prosjekt er en treningstur, for å bli i bedre form. En del av prosjektet er da å kjenne at en blir sliten⁵⁴ (hvis det ikke er en restitusjonsøkt). Det å kjenne trøttheten i sin egen kropp er også en del av faktisiteten. Skiløperen søker å overskride denne trøttheten for å kunne bli i bedre form. Det er klart at denne trøttheten vil være en begrensning for hans prosjekt, selv om trøttheten er en av intensjonene med prosjektet. Han merker det på kroppen, og det gjør at han ikke kan gå like fort som han ønsker. Kroppens faktisitet blir altså av en annen betydning enn for ham som går rolig turgang i den samme løypa. Her er ikke målet å bli sliten, og dermed ter kroppens faktisitet seg annerledes. Kroppen skal "kun" virke slik at han er i stand til å gå på ski, for bare på den måten kan han realisere prosjektet "lade batteriene med en skitur".

Nå vil sikkert leseren finne et utall andre elementer som gjør disse prosjektene forskjellige. For eksempel vil utstyret være bestemmende for realiseringen av et bestemt prosjekt. For langrennsløperen vil et par turski gjøre treningsøkta helt annerledes enn med et par langrennsski. Turskiene ville gjort prosjektet "gå på langrenn" vanskelig. Han ville fått større problemer med rytmen og flyten i bevegelsene, hadde ikke fått opp samme farten osv. Det hadde antakeligvis forringet opplevelsen av å trene på ski til Birkebeineren, og dette fordi at faktisiteten hadde vært uoverensstemmende med prosjektet. Likeens kunne utstyret ha vært ødeleggende også for turløperen. Dårlige smurte ski gjorde det vanskelig å konsentrere seg

⁵³ All menneskelig aktivitet er altså ikke handling, for eksempel handler ikke den klossete røker som av vanvare får et kruttmagasin til å eksplodere (Sartre 1976). For å kalle det handling, må den være intensjonell.

⁵⁴ Sartre bruker i "Væren og intet" selv eksemplet med å bli sliten på tur. Der han blir så sliten at han må hvile før de andre, selv om han er i like god form osv. Dette fordi det å bli sliten er en del av turkameratens prosjekt, men ikke en del av hans prosjekt. Se for eksempel Sartre (1976:164ff).

om naturen, og medført det en på idrettsspråket kaller ”feil fokus”. Turgåeren hadde kanskje kledd seg for dårlig, begynte å fryse og måtte gå tidligere hjem enn han hadde beregnet.

Mennesket er grunnleggende fritt, og denne friheten er forutsetningen for at et menneske er et menneske, og kan handle i verden. Det er i og gjennom de intensjonelle handlingene, som alltid er i en bestemt situasjon⁵⁵, at vi realiserer oss selv. Gjennom disse prosjektene må vi overskride vår faktisitet i den aktuelle situasjonen. Min egen og omgivelsenes faktisitet vil gi grunnlag for hvilket prosjekt jeg kan velge. Snøens faktisitet innbyr meg for eksempel til å gå på ski, men har jeg brukket beinet er det umulig for meg å velge prosjektet ”gå på ski”. Min egen faktisitet begrenser altså mitt valg av prosjekt, men omgivelsene innbyr til andre prosjektvalg. Jeg kan for eksempel bygge en snømann, eller kaste snøballer, selv om jeg går på krykker. I utgangspunktet ville jeg gå på ski fordi det er snø ute, men for en annen person innbyr kanskje ikke snøen til å velge prosjektet ”gå på ski”. Denne personen kan kanskje ikke å gå på ski, og han har kanskje heller ikke noe interesse av å lære det, men han kan være en lidenskaplig snøformer, og snø er selvfølgelig en forutsetning også for å realisere dette prosjektet.

Prosjektet har altså en sammenheng med omgivelsene, og omgivelsene kan legge føringer, men de determinerer ikke våre valg. Vi er grunnleggende frie, og kan dermed selv velge hvordan vi prosjekterer oss mot en fremtid. Men prosjektet avdekker ikke bare aspekter ved ”omverden”. Det uttrykker også våre muligheter og evner. Hvis jeg er modig, og også vet det, kan jeg ikke la modigheten handle modig på mine vegne. Jeg må selv være modig. Min modighet er min faktisitet, som er en støtte for min modige handling. Min modighet betinger mitt prosjekt, men jeg kan aldri erfare den direkte, kun formidlet og overskredet i og gjennom den modige handling. (Østerberg 1993b)

Nygaard (1995) uttrykker forholdet mellom prosjekt og faktisitet på følgende måte:

Forholdet mellom faktisitet og prosjekt er et indre forhold med hensyn til faktisitetens og prosjektets betydning og mening. Faktisiteten gis mening og betydning i forhold til prosjektet, mens prosjektet får en mening og betydning i forhold til den faktisitet som prosjektet er rettet mot. (Ibid:110)

⁵⁵ Det Sartre kaller situert handling.

På denne måten kan mennesket forme sin seg selv og bekrefte sin frihet gjennom sine handlinger. Sartre (i Tordsson 2003) knytter dette til begrepet ”autentisk eksistens”, som vil være den ”rette” måten å forholde seg til, velge og handle i verden, uten å la seg bindes av tidligere valg og fordommer av hva en ”er” og ikke er. Fundamentalt sett er frihet og handling menneskets ”vesen”. Slik kan mennesket bekrefte sin frihet til å endre seg gjennom å la verdens egenskaper komme til syne gjennom ens handlinger. Da tar en også ansvar for seg selv, og i det vedkjenner seg sitt ansvar, og bekrefter dermed sin frihet (Ibid).

”Frihet” er i dag blitt et mangfoldig begrep som kobles til alle de nye, risikosøkende aktivitetene i samfunnet. Frikjøring er en del av denne kulturelle konstruksjonen av idealet om det ”frie mennesket”. Gjennom eksempelvis reklamefilmer forsøker en å selge produkter ved å plassere frihetsbegrepet i frikjøringskonteksten. Frihet, spenning og leskedrikken Sprite i en og samme reklamesnutt. Frihet er også å velge å handle på Menybutikkene. ”Frihet” står med andre ord sentralt i en tidsperiode som i tråd med flere sosiologer og kulturforskere kan karakteriseres som individualistisk.⁵⁶

I hvilken grad kan frikjøringsaktiviteten inneha kvaliteter som gjør at mennesket kan bekrefte sin frihet som menneske i verden? Jeg vil nå se nærmere på disse frikjøringsprosjektene.

Frikjøringsprosjekter

Er det noe i frikjøring som prosjekt som gjør at frikjøreren har spesielle muligheter til å bekrefte sin frihet? Det er i det situerte møtet mellom frikjøringens faktisitet og handlingen at friheten kommer sterkest til uttrykk. Det er muligheter til å velge forskjellige prosjekter i løpet av en skidag. En kan velge å gå på tur for å få en jomfruelig nedkjøring, eller en kan reise i et anlegg og kombinere kjøring med hopping og triksing i parken. Dette peker på forskjellige omgivelser som bestemmende for vårt prosjektvalg.

I fjellet er du overlatt til deg selv. Du velger selv hvor bratt du vil gå oppover og hvor bratt du vil kjøre ned igjen. Terrenget, snøen og din egen form er medbestemmende for dine valg. Eksempelvis vil snøens faktisitet, i form av for eksempel hard fokksnø, gjennomslagsføre eller florlett dunaktig puddersnø, medvirke til hvordan du kan kjøre på ski. Dette er elementer

⁵⁶ Dagens mennesker er i følge blant annet Ziehe og Stubenrauch (1983) kulturelt fristilt. Vi er ikke lenger ”determinert” av tradisjonen, men refleksivt frie individ som kan velge vår egen identitet.

som man registrerer på vei oppover fjellsida, og da har du også muligheten til å nyansere prosjektet. Kanskje er det stor skredfare på grunn av stort snøfall og temperaturøkning, og en må revurdere om det er mulig å gjennomføre turen. Dette viser hvordan faktisiteten bidrar til prosjektets muligheter i verden.

Det laver ned snø ute, og jeg bestemmer meg for å reise til nærmeste anlegg for å nyt(t)e denne snøen. Prosjektet blir å kjøre i løssnøen, og det forutsetter at det er nok nyfallen snø som kan brukes til dette formålet. Hvis det er så, er neste forutsetning at det er nok fall i terrenget, slik at jeg får fart nok til å kjøre ned der. Hvis disse forutsetningene er til stede, kan jeg realisere dette prosjektet. I løpet av dagen vil områdene i dette anlegget bli oppkjørt og prosjektet ”å kjøre løssnø” må avsluttes. Da har jeg muligheten til å velge nye prosjekter i anlegget, for eksempel hoppe på bigjumpen, kjøre i halfpipen osv. Dette forutsetter selvfølgelig at slike innretninger finnes i anlegget. Poenget er at en frikjørers dag på ski kan bestå av ulike aktiviteter, og jo flere slike aktiviteter en liker å drive med, desto større muligheter har en til å virkeliggjøre de iboende prosjektene i frikjøringen.

Frikjøring som aktivitet og fenomen er altså fullt av store og små prosjekter, og for mange kan frikjøringen være en del av grunnprosjektet: Det å være menneske i verden, det som bekrefter friheten. For disse vil frikjøringen være av eksistensiell karakter, det er en del av ens måte å være i verden på. Med en slik forståelse av fenomenet frikjøring er det enklere å forstå de kulturelle symbolene som preger miljøet. De er en del av en identitetspakke som gjør frikjøring til mer enn en aktivitet. Frikjørers væren-i-verden strekker seg utover handlingene selv, gjennom at en i større grad kan være frikjørers også når en ikke kjører ski eller snowboard.

En har altså muligheten til å bekrefte sin egen frikjørersidentitet også i andre situasjoner enn de som hører til aktiviteten. Uttrykk som ”klatrers” og ”skiner” henspiller nettopp på de personene som også når de ikke driver med aktiviteten, prater, diskuterer og relaterer alt i dagliglivet til for eksempel klatring, ski eller hva de driver med. Aktiviteten er hjulet som holder livet i gang, det er ens eksistens, en er prosjekterende frikjørers.

Det er i denne forbindelse viktig å understreke at Sartres frihetsbegrep ikke omfatter delfrihet i en delverden. Sartres frihet er total, også i den forstand at friheten er total i alle situasjoner mennesket står ovenfor, ikke eksempelvis bare i frikjøringsverdenen. Det er ikke min hensikt

å forsøke å omfatte Sartres frihet i en delverden, men å vise at for noen mennesker er frikjøringen verden i seg selv. Det er med andre ord det viktigste i livet.

I tillegg til de virkelige prosjektene, som er måter å forholde seg til, bestemme og overskride virkelige omgivelser, finnes også det Østerberg (1990 og 1993b) etter Sartre kaller imaginære prosjekter, som er dagdrømmerier. Imaginære prosjekter er forskjellig fra prosjektene i den virkelige verden, og er i følge Sartre et prosjekt om å avrealisere verden. Det er bare prosjekter som er situert og tar innover seg faktisiteten som kan forandre verden (Ibid). Det er derfor viktig å ikke utelukkende leve i denne verdenen, men la de imaginære prosjektene møte den reelle verden.

Imaginære prosjekter har vi alle, alle har dagdrømmer. Det er kanskje i mange sammenhenger en virkelighetsflukt, prosjekter som er uoppnåelige fordi det blir vanskelig å overskride faktisiteten. Faktisiteten tynger meg, men i utgangspunktet har vi friheten til å realisere våre dagdrømmer. Selvfølgelig må det være et visst samsvar i møtet mellom det imaginære prosjektet og den reelle faktisiteten, for at det skal være gjennomførbart og for at det kan bli et vellykket prosjekt.

Frikjøreren vil hele tiden ha imaginære prosjekter gående. En drømmer om linjer i fjellet en ønsker å kjøre, om hopp som en gjerne skulle fått til osv. Disse prosjektene er også utfyllende i forhold til det å kunne være frikjører utover aktivitetens handlinger, og en del av det å være virkelig dedikert til frikjøringen er å bruke tid på å studere kart, lese frikjøringsmagasiner og se frikjøringsfilmer for å finne nye plasser en kan kjøre på ski eller snowboard, eller bare høste inspirasjon. Frikjøreren kan på denne måten få nye prosjekter, som starter som imaginære, men som i løpet av neste vinter kan realiseres, og dermed bli en del av den virkelige verden.

Faktisitet

Fenomenologien (særlig i dens forbindelse med eksistensialismen) vektlegger menneskets fundamentale frihet. Men denne friheten er ikke total i den forstand at vi kan gjøre oss uavhengige av situasjonens faktiske vilkår. Gjennom å handle i en situasjon, møter mennesket også faktisiteten: Tilværelsens gitthet, materiens utilregnelighet, kroppens begrensninger og

vår personlige væremåte som vi har opparbeidet oss gjennom vår egen bakgrunn og tidligere valg.

Mennesket er, som tidligere nevnt, kastet inn i verden, hvor hun eksisterer i bestemte situasjoner. Situasjonene er bestemt av mine fortidige valg, det som min fortid har gjort meg til. Min fortid er min faktisitet (Schaanning 2000). Faktisitet peker mot vår forankring i verden og mot vår grunnleggende endelighet (Østerberg 1993b). De gitte⁵⁷ forhold som mennesket ikke kan unnsnippe, for eksempel den verden vi blir satt i, andre mennesker vi møter, vår egen fortid og vår kropp med dens muligheter og begrensinger (Eiberg og Nedergaard 1985).

De materielle gjenstander i omgivelsene er også en del av menneskets faktisitet (Nygaard 1995). Disse har ikke noen betydning i seg selv, for det er bare menneskets prosjekter som kan gi de materielle omgivelsene mening og betydning. Snøen er som den er, men gjennom å velge å ferdes i den, gir vi snøen mening i forhold til vårt prosjekt.

Vi kan her bruke et av Sartres egne eksempler som forklaring: Et fjellutspring vil for en som vil klatre opp få mening gjennom klatringen opp klippen; er den mulig å bestige, eller ikke? For en forbipasserende som ser fjellutspringet vil denne klippens faktisitet være av en annen dimensjon, for eksempel stygg eller pen (Sartre 1966 i Nygaard 1995). Eksemplet viser også Sartres fenomenologiske utgangspunkt. Det samme fjellutspringet viser seg forskjellig for klatreren og den forbipasserende. Vi tillegger fenomener ulik betydning alt etter hvordan de opptrer for vår bevissthet, eller sagt på en annen måte: Våre prosjekter vil være bestemmende for vår oppfattelse av fenomenene.

Dette bringer oss over på skillet og forbindelsen mellom fenomenene (tingene) og bevisstheten (mennesket), som også har betydning for å forstå faktisitetsbegrepet. Vestre (1976:208) framholder i sitt utvalg av "Væren og intet" at faktisitet er "*for-seg-værens nødvendige forbindelse med i-seg-væren, det vil si med sin egen fortid, andre mennesker og verden.*" Begrepsparet væren-i-seg og væren-for-seg henter Sartre fra Hegel (Schaanning 2000)⁵⁸, hvor væren-i-seg betegner tingenes, materialitetens væremåte, mens væren-for-seg er

⁵⁷ Biemel (1967) bruker begrepet gitthet om faktisiteten.

⁵⁸ Det er litt forskjellig begrepsbruk i den norske litteraturen. Blant annet Nygaard (1995) bruken væren-i-seg-selv og væren-for-seg-selv.

menneskets væremåte.⁵⁹ Sartre ville med dette vise hvordan mennesket skiller seg fra tingene, for væren-i-seg er bare seg selv, den er det den er (Ibid, Næss 1980). Snø er snø, og det kan ikke være noe annet.⁶⁰ Det materielle er for Sartre kontingent, tilfeldig (Vestre 1976).

Mennesket (eller væren-for-seg) er på den andre siden ikke seg selv, hun er det hun ikke er, og her ligger også det som skiller mennesket fra tingene. Gjennom å overskride, transcendere sin fortid, kan mennesket søke sin framtid. Hvis mennesket ikke overskrider denne faktisiteten havner hun i ”vond tro”.⁶¹ Da søker en tilflukt i faktisiteten og havner i selvbedrag ved å forsøke å bli væren-i-seg, altså tingenes væremåte. Dette er et forsøk som er dømt til å mislykkes og kan karakteriseres som en livsløgn (Østerberg 1993a, Nygaard 1995).

Det er derimot gjennom å overskride sin faktisitet at mennesket ikke er seg selv (fortiden), men derimot det den ikke er (framtiden). Av den grunn kaller Sartre ofte mennesket for transcendens (Schaanning 2000). Det at mennesket eksisterer betyr at det går ut over seg selv, sin egen faktisitet. Det styrter mot en framtid og er seg bevisst at det styrter mot en framtid (Sartre 1964 i Schaanning 2000). Forutsetningen for at mennesket kan overskride sin faktisitet er friheten.⁶² Mennesket står alltid fritt til å bli noe annet enn det vi hittil har blitt til, og det er gjennom de intensjonelle handlingene, prosjektene, vi kaster oss mot en framtid.

Intensjoner har som tidligere nevnt utgangspunkt i en objektiv mangel, en negasjon ved faktisiteten, men det krever at vi ser at det foreligger et alternativ til det som er situasjonens faktisitet. Et alternativ som vi vil forsøke å virkeliggjøre. Handlingen blir da en overskridelse av faktisiteten i en bestemt situasjon (Nygaard 1995).

Menneskets faktisitet er hennes fortid og hennes omgivelser. Alle opplevde erfaringer tidligere i livet vil være en viktig del av vår faktisitet. Skolegang, interesser, sosial og kulturell status, venner, familie, bymann eller bygdekvinne, kjønn, nasjonalitet, høyde, vekt

⁵⁹ Presiserer at både mennesket og bevisstheten kan brukes om væren-for-seg, for det er bare mennesket som er seg bevisst og har bevissthet. Eller med Sartres egne ord, å ha bevissthet om fenomenet, det er å være menneske i verden. (Vestre 1976).

⁶⁰ Snø er snø i den forbindelse at snø kan ikke transcendere og bli noe annet. Må ikke forveksles med at snø ikke er forskjellig. Vi har våt snø, tørr snø osv.

⁶¹ Vond tro er også et begrep fra ”Væren og intet”. I denne forbindelse må jeg forklare hva Sartre mener med ”god tro”. Det er å ta inn over seg faktisiteten og å handle ansvarsfullt for å overskride den. Med andre ord å leve i autentisk eksistens. Vond tro vil derimot være å leve i ikke-autentisk eksistens, hvor vi søker tilflukt i faktisiteten, eller overser faktisiteten ved at vi i en situasjon ikke tar hensyn til tilværelsens faktisitet.

⁶² Men på samme tid er det på grunn menneskets overskridende evne at det er fritt. (Barnes 1966 i Nygaard 1995)

osv. Alle disse elementene vil selvsagt sette grenser for vår virksomhet i verden, og i følge Østerberg (1998) er faktisiteten våre egne grenser. Så lenge mennesket er transcendent, er disse grensene flyttbare. De fleste mennesker søker utfordringer på ett eller flere plan i livet, og gjennom disse utfordringene overskrider vi vår faktisitet. Vi søker nye høyder, for å bruke en moderne floskel.

En kan derimot spørre seg i hvilken grad det moderne mennesket søker utfordringer som kan bekrefte hans eller hennes frihet. Er det av egen fri vilje vi gjør som vi gjør? Er det en objektiv mangel? Eller er atferden vår preget av å tilfredsstillere andre enn oss selv?

Sartre beskriver denne sosialt skapte virkelighet som det trege handlingsfelt⁶³. Et sosialt rom hvor individene møtes og inngår i samhandlinger (Østerberg 1993a, Nygaard 1995). Dette rommet er preget av fiendtlighet, et fremmedgjøringsfelt fordi en lever i en verden bestemt av sosiale strukturer som begrenser vår frihet. I Sartres verden oppstår det trege handlingsfeltet på grunn av en materiell knapphet, men det kan ikke i samme grad tilfalle dagens samfunn. For den gjengse nordmann er vel ikke den materielle knappheten påtrengende, med unntak av tid⁶⁴, men vi lever i et samfunn som er gjennomregulert av lover, direktiver og spesialisering. Vi er avhengig av at spesialister kan ordne det som ikke fungerer hundre prosent. Vi kan ikke skifte olje på en ny bil engang. Dette kan også bidra til at vi opplever en verden av trege handlingsfelt. Østerberg (1993a) skriver at å leve i det trege handlingsfelt er å leve i en verden bestemt av andre, vi er fremmedgjort. Det er klart at det var annerledes å leve i en verden hvor mennesket var selvhjulpne på alle mulige måter.

Frikjøringens faktisitet

En måte å slippe unna dette trege handlingsfeltet er å drive med friluftsliv, hvor vi kan oppsøke fri natur som ikke er tilrettelagt, og dermed unngå å være i en verden bestemt av andre. Vi kan unngå den merkede sti, og finne vår egen vei, hvor vi selv definerer våre prosjekter og der forholdene ligger til rette for å overskride vår faktisitet. Slik at vi kan

⁶³ Dette er et begrep fra Sartres andre hovedverk, "Kritikk av den dialektiske fornuft" (Sartre 1972). Mennesket lever i et sosiomaterielt handlingsfelt som begrenser vår frihet. En må forsøke å overvinne mekanismene i dette trege handlingsfeltet, for bare på den måten kan en finne tilbake til sitt grunnprosjekt, å være fri i verden. Vi kan kanskje si at Sartre går fra å være eksistensialist; hva mennesket er, til å bli essensialist; hva mennesket bør være?

⁶⁴ Jeg tenker da på den mye omtalte og konstruerte tidsklemma, som det "super-moderne" mennesket visst skal lide av.

oppleve det å være frie mennesker. I dette naturlige handlingsfeltet befinner også frikjøreren seg. Hun har muligheten til å handle i en verden med fri natur, hvor hun selv kan definere sine prosjekt. Hun kan velge linjen ned fjellsiden og her ligger et potensial for å overskride sin faktisitet.

I dette ligger alle de erfaringer som har bidratt til den frikjøreren hun er i dag: Hvor god er hun, hvilke erfaringer har hun med forskjellig føre, hvor bratt kan hun kjøre, har hun skredkunnskaper, hvilket utstyr kjører hun på, har hun spade, søkestang, sender/mottaker, hvordan er været, hvordan ser terrenget ut osv? Det er et uttall av varianter som danner hennes situerte faktisitet, og for å bekrefte sin frihet må disse elementene overskrides. En forutsetning er at hun klarer å kjøre denne linja, for hvis hun faller eller blir tatt av skred, har hun mislykkes med sitt prosjekt. Mislykkes hun, har hun ikke overskredet sin faktisitet, men derimot merket⁶⁵ den, eller i verste fall: ”Mistet” forbindelsen med sitt prosjekt og blitt faktisitetens ”offer”.

Når en driver frikjøring vil en i de aller fleste sammenhenger unngå trege handlingsfelt. Det kan imidlertid merkes hvis man kjører sammen med andre på deres premisser, og ikke i like stor grad definerer sine egne handlinger. Å kjøre i et alpinanlegg kan i større grad enn å kjøre i fjellet oppleves som et tregt handlingsfelt. Her er en underlagt heissystemets ”makt over sinnene”, vi må kanskje stå i kø.⁶⁶ Det vil medføre ekstra ventetid før en får slippe til med det som er intensjonen med å være i anlegget, nemlig å kjøre utenfor løypene, kjøre første turen i en nypreparert bakke eller trikse i pipen. Hvis heisen i tillegg stopper, da befinner en seg hvert fall i et tregt handlingsfelt.

Hvis en derimot unnslipper alt som har med store teknologiske innretninger å gjøre, og drar ut i fjellet, har en muligheten til å være i et naturlig handlingsfelt. Faktisiteten vil likevel spille en rolle, for eksempel vil dagsform og vær ha betydning for hvordan du kan realisere dagens prosjekt, og om det hele tatt er mulig. Faktisiteten setter grenser for hva som er mulig å gjennomføre. Kanskje er dagsformen så dårlig at du ikke har mulighet til å rekke toppen på

⁶⁵ Østerberg (1990) sier at man merker sin faktisitet når man er klosset og snubler i en fortauskant, når man føler seg utilpass, når man er sliten osv. Når vi føler oss som fisken i vannet, er godt situert og prosjektet faller sammen med situasjonens faktisitet, da vil vi ikke merke faktisiteten. Men det å merke sin faktisitet, kan også være en del av prosjektet, for eksempel å kjenne at en blir sliten når en trener intervaller.

⁶⁶ Det Sartre (1972) vil kalle en seriell situasjon, etter hans seriebegrep fra ”Kritikk av den dialektiske fornuft.” Serie er en situasjon der man kan ha det samme mål, men hvor man vil stå i veien for hverandre. I forhold til frikjøring er dette relevant når det gjelder å få det beste ”åket”. Alle de andre vil kjøre samme pudderen, og du vet at de som står fram om deg i køen muligens får en bedre linje enn deg.

Nordre Dyrhaugstind⁶⁷ før det blir mørkt. Da er valget om du skal gå på toppen og dermed begrense den mulige flotte nedkjøringen på grunn av mørket, eller om du skal snu og få nedkjøringen i dagslyset? Dette vil også avhenge av hva som er hovedmålet med turen, er det kjøringen eller er det toppen? Hvis du velger å snu, overskrider du da din faktisitet, eller søker du tilflukt i faktisiteten og havner i vond tro?

Umiddelbart synes det som svaret er det siste alternativet, men her vil også andre elementer spille inn. Hva med sikkerheten, er det forsvarlig å kjøre ned på ski her i mørket? Det er bratt nok til å utløse skred, er du i stand til å bedømme dette i mørket? Hvordan er været og hvordan har det vært de siste dagene? Det reises en rekke spørsmål og situasjoner du må ta hensyn til, og avgjørelsen må taes før det er for seint. Da må du igjen se på intensjonen med turen, og i de aller fleste tilfeller vil en gjennomføre en tur innenfor det som regnes som sikkert, og ikke utsette seg for unødvendig risiko. Hvis du da velger å gå videre for å overskride din faktisitet, og du er sliten, da er dette et uansvarlig valg. Du vil da handle på en måte som ikke står i samsvar med det som var intensjonen med turen,⁶⁸ og det er verre enn å ikke kunne klare å overskride faktisiteten.

Velger du å snu og kjøre ned igjen i denne aktuelle situasjonen, da har du tatt enn avgjørelse basert på faktisiteten i situasjonen,⁶⁹ nemlig at du er sliten, at det blir mørkt og det kan være skredfarlige områder som er vanskeligere å unngå i mørket. Dermed har du overskredet den situerte faktisiteten, selv om prosjektet med å nå toppen mislykkes denne gang. Vi kan vel alle være enige om at dette er en korrekt handling i denne situasjonen, men ulykker skjer, nettopp på grunn av at man ikke er flink nok til å bedømme den situerte faktisiteten. En opphøyer sin egen evne til å vurdere og å handle i situasjoner, og da mister vi forbindelsen med vårt prosjekt gjennom at en kommer i situasjoner hvor en i beste fall blir skadet.

Oppsummering og veien videre

Å leve autentisk er i altså følge Sartre å ta inn over seg situasjonens egenart, vurdere faktisitetens muligheter og begrensinger, velge prosjekt deretter, og dermed realisere sin frihet

⁶⁷ Også en populær ”skitopp” i Hurrungane, Vest-Jotunheimen.

⁶⁸ En har da i tråd med Sartres terminologi mistet forbindelsen med sitt prosjekt.

⁶⁹ Hvis en ikke hadde gjort det, ville en ha oversett faktisiteten i denne bestemte situasjonen, og det innebærer, som tidligere nevnt, også å havne i vond tro.

og ta ansvar for seg selv. Spørsmålet i denne forbindelse er i hvilken grad frikjøreren gjennom å være frikjører kan realisere disse aspekter ved sin eksistens?

For å kunne svare på dette, må en drøfte hva det er som er spesielt med frikjøring når det gjelder å bekrefte sin frihet i og gjennom situerte prosjekter. Det er for Sartre en slik situasjonell forståelse av mennesket i verden, som kan gi forklaringen på hvorfor mennesket handler slik hun gjør.⁷⁰ Dette er et perspektiv ved frikjøring som jeg ennå ikke har løftet tydelig frem, men et mulig svar på denne tematikken er at frikjøring rendyrker og tydeliggjør sider ved menneskelig eksistens: Å virkelig leve er å realisere seg gjennom frikjøringens handlinger, hvor vi tar ansvar for oss selv.

Men samtidig skal vi i følge Sartre realisere dette i alle livets situasjoner! Er frikjøreren derfor en desertør fra livet, som oppsøker sin (del)frihet i en separat krok av tilværelsen, og bare der ”leker” med friheten og livet? Skulle Sartre akseptere frikjøreren som det autentisk eksisterende mennesket, eller som et ikke autentisk eksisterende menneske levende i selvbedrag og vond tro?

Dette er spørsmål som krever en videre reise i frikjøringens fenomenologiske verden. For å kunne gi svar på disse aspektene, må jeg se nærmere på frikjøringens situasjonsbestemte prosjekter. Frikjøringens situasjoner er som allerede nevnt mangfoldige, og gjennom å ta utgangspunkt i denne situerte mangfoldigheten er intensjonen at en kan få en større forståelse for hvorfor noen mennesker velger å kjøre bratt på ski og snowboard.

I den videre forklaringen av frikjøringssituasjonene og frikjøringsprosjektene vil leseren møte andre fenomenologiske teorier, som er ment å skulle utfylle Sartres begreper. Det innebærer ikke at Sartres bidrag i denne forbindelse er avsluttet, men at andre perspektiver ved menneskets møte med livsverden i tillegg til Sartre kan gi en fyldigere forklaring av frikjørerenes handlinger og meningsdimensjoner.

⁷⁰ Nygaard (1995:176ff) framhever Sartres situasjonisme som en metode for vår postmoderne tid, en tid preget av relativisering på flere samfunnsområder. Denne metodologiske situasjonismen er for Nygaard en videreføring av tradisjonell sosiologisk handlingsteori, og som fremmer en alternativ måte å belyse aspektene ved det sosiale liv på. I stedet for å ta utgangspunkt i aktør eller struktur som primære grunnelementer i motiverte handlinger, blir disse underordnet den kunnskap som etableres om situasjonen.

Frikjøringens situerte egenart

Frikjøring er en kompleks aktivitet som kan innebære stor fart, høye hopp, bratte nedkjøringer, varierende snøforhold, forskjellig terrengformer osv. Hver nedkjøring, hvert hopp eller hver tur opp på en topp har sine egne situasjoner og sine egne situasjonelle føringer, hvor frikjørerens situasjon, prosjekt og faktisitet smelter sammen og danner hennes væren-i-verden.

Den levde og situerte kroppen

Maurice Merleau-Ponty⁷¹ beskriver kroppens forhold til verden som et eksistensielt forhold, og frikjøring er en kroppslig aktivitet, hvor en må mestre samhandlingen mellom egen kropp og omgivelsenes faktisitet. For eksempel vil snøen, terrenget og skiene innvirke på hvordan en bruker kroppen for å bevege seg nedover eller oppover, mens kroppens bevegelser virker inn på hvordan skiene beveger seg i forhold til snø og terreng. Det er din egen kropp som regulerer graden av kanting på skiene, og denne graden av kanting virker direkte tilbake på kroppen din.

Frikjøringssansene

Mennesket sanser omverden gjennom kroppen med berøring, lukt, smak, syn og hørsel (Merleau-Ponty 1994). I denne forbindelse er også bevegelsen sentral. I all fysisk aktivitet er det de kroppslige bevegelsene som er den grunnleggende forutsetning for et godt resultat eller muligheten for mestring. Frikjørerens bevegelser er en kontinuerlig sansing av omverden, hvor kroppens ferd i terrenget er et samspill mellom den egne kroppen og de omgivelsene

⁷¹ Merleau-Ponty (1908-1961) var fransk fenomenolog og eksistensialist, og var (er) fremfor noen kroppens filosof. Han kan vel sies å være den av fenomenologene som i størst grad klarer å oppheve den filosofiske dualismen mellom subjekt/objekt, kropp/sjel osv, gjennom sin vektlegging av det forhold at vi oppfatter verden gjennom våre kropper. Vi er våre kropper, kroppen er eksistensiell (Merleau-Ponty 1994). Merleau-Ponty og Sartre var lenge nære venner, de hadde samme filosofiske utgangspunkt i fenomenologien og eksistensialismen, og fra 1945 startet de tidsskriftet "Les Temps Modernes" sammen. Men da Merleau-Ponty i 1955, som selv var forsvarer for en humanistisk marxisme de første årene etter krigen, kritiserte marxismens totalitære historiefilosofi og Sartres frihetbegrep, var vennskapet over (Bengtsson 1993, Hangaard Rasmussen 1996). Min overskrift: Den levde og situerte kroppen er en fornorsking av Merleau-Pontys uttrykk "corps propre" fra hans mest kjente arbeid "Persepsjonens fenomenologi" fra 1945. I den engelske utgaven fra 1962 er dette omsatt med "the lived body," og i skandinavisk litteratur (bl a Bengtsson 1993, Duesund 1995, Hangaard Rasmussen 1996) brukes "den levde kroppen." Den situerte kroppen er altså ikke et uttrykk jeg har hentet direkte fra Merleau-Ponty, men, som jeg kommer tilbake til i teksten, er hentet fra Sartres livsledsager, Simone de Beauvoir, som omtaler kroppen som situasjon, og da med henvisning til Heidegger, Merleau-Ponty og Sartre (Beauvoir 2000:77-78).

som spiller inn. I for eksempel en nedkjøring vil kroppen bearbeide forskjellige sanseinntrykk, og på den måten vil en respondere på omgivelsenes faktiske forutsetninger.

De forskjellige sanseinntrykkene som spiller inn er blant annet synet; hvordan ser det ut nedover i terrenget? Forskjellen mellom en åpen glenne i skogen og et parti der trærne står tett er av stor betydning for ens ferd. En åpen glenne innbyr til større svinger og mer fart, en kan cruise nedover, mens mye trær innebærer mindre fart, kortere svinger og en annen måte å bevege seg i terrenget på.

Berøringen mellom skiene og snøen⁷² innvirker også på hvordan frikjøreren sanser verden. Denne kontaktflaten er det som gjør oss i stand til å bevege oss nedover i terrenget eller få fart nok til å hoppe langt eller høyt, og det er denne kontaktflaten som er grunnlaget for det vi kan kalle skifølelse. God skifølelse innebærer at en er i stand til å kjøre godt på forskjellig forhold, både med tanke på snø og terreng. En god ski- eller brettkjører takler alle forhold, og har dermed større muligheter for å gjennomføre sine prosjekter som frikjører. Med andre ord så vil en med god skifølelse i mye mindre grad befinne seg i situasjoner hvor en er dårlig situert. Eksempelvis har en muligheten til å kjøre en bratt renne også under dårlige snøforhold, en er ikke ferdighetsmessig prisgitt forholdene i like stor grad.

Både skiene og snøen er en del av vår faktisitet, og faktisiteten er som nevnt alltid situasjonsbestemt. Kontaktflaten mellom skia og snøen er altså situert. Den befinner seg alltid i en bestemt situasjon som virker inn på mitt prosjekt, og som i utgangspunktet kan bidra til at prosjektet mislykkes. Sentralt i denne syntesen mellom situasjon, prosjekt og faktisitet er altså min egen kropp. Vi kan si at kroppen er både situasjon, prosjekt og faktisitet.

Frikjøringskroppen

Simone de Beauvoir (2000) hevder at kroppen er en situasjon, der kroppen er vårt grep om verden og utkastet til våre prosjekter. Den menneskelige kroppen blir slik forstått den situasjonsmessige forankringen for mennesket i verden. Kroppen blir et eksistensielt utgangspunkt for våre handlinger.

⁷² Denne berøringen mellom ski og snø kan vi også kalle for kontaktflate. Snøen eller mer generelt naturen får virke direkte på vår egen kropp med alle dens sanser. Tordsson (2003) hevder at felles for alle friluftslivets prosjekter er at vi innretter oss slik at vi skaper store og intense kontaktflater mellom oss og naturen (Ibid:45).

Det er frikjørerens kropp som muliggjør aktiviteten frikjøring. "Frikjøringskroppen" handler i forhold til omverden, og svarer på dennes krav, eller sagt på en annen måte; kroppen svarer på de krav og føringer som omverdens faktisitet stiller. I følge Merleau-Ponty står kropp og omverden i et tvetydig, dialektisk forhold til hverandre (Duesund 1995). Kroppens subjektive oppfattelse av omverden er en betingelse for at man kan eksistere som en person med bevissthet om seg selv. Kroppen er med andre ord subjekt, vi er våre kroppar som Merleau-Ponty (1994) uttrykte det.⁷³

Den kroppslige handlingen i frikjøring er med Merleau-Pontys filosofi en eksistensiell situasjon, hvor den levde kroppen er det som møter verden først, og det er dermed kroppen som er prosjekterende i en bestemt situasjon. Den situerte kroppen er i frikjøring også en del av vår faktisitet. Når kroppen spiller på lag med omgivelsene, er godt situert, føles kropp, handling og omgivelse som en enhet.

Men det er ikke alltid en erfarer det slik. For å bruke et velkjent begrep fra idretten: "Nei, den (kroppen) var ikke helt i form i dag." Dette er i seg selv en dualistisk påstand, der en skiller kroppen fra det psykiske systemet, og det er ikke i tråd med Merleau-Ponty, men det er kanskje slik at når vi ikke er helt på topp, så skylder vi på kroppslige elementer. En slags form for ansvarsfraskrivelse. Det er kanskje en slags form for vond tro, men på den annen side, så er vi ikke alltid på topp. Det er dager da lite eller ingenting stemmer. Vi klarer ikke å la skiene flyte i løssnøen, får ikke flyten mellom trærne i skogen, bryter gjennom og faller på gjennomslagsføre. Dette er situasjoner der kroppens faktiske forhold ikke samsvarer med terrenget, snøen og utstyret. Vi merker vår faktisitet.

Hvis vi følger Merleau-Ponty, vil slike negative kroppslige opplevelser også være av eksistensiell betydning. Vi kan ikke bare ha positive kroppsopplevelser, og gjennom de dårlige dagene kan vi bli bevisst hva vi kan forbedre når det gjelder å kjøre på ski eller snowboard. Kanskje er jeg for dårlig til å kjøre fort i fokksnøen. Da er det en form for negasjon, en objektiv mangel som jeg bør beherske som frikjører. Det kan da være hensikten

⁷³ På samme tid er også kroppen objekt. Merleau-Pontys sirkularitetsbegrep er sentralt i hans filosofi, og sier noe om forholdet mellom den levde, subjektive kroppen og den fysiske, objektive kroppen. Kroppen er subjekt og objekt samtidig. Dette eksemplifiserer Merleau-Ponty med om jeg med min høyre arm griper om min venstre, er min høyre arm det subjektive som griper, og den venstre det objektive som blir grepet. I det jeg kjenner at min venstre arm blir grepet, blir denne det subjektive som opplever den høyre arm som objekt. Dette illustrerer også hans tvetydige filosofi; kroppen er tvetydig og dialektisk. I refleksjonen blir kroppen et objekt, som er avledet av den fenomenale, før-refleksive, levde kroppen som i for eksempel handlingen fremtrer for oss. (Duesund 1995, Hangaard Rasmussen 1996)

med mitt neste prosjekt; ”bli bedre å kjøre fokksnø.” Dette prosjektet utløses nettopp på bakgrunn av en ikke vellykket kroppsopplevelse.

Den levde og situerte kroppen møter forskjellige omgivelser til enhver tid, og må respondere kjapt og kontant på omgivelsene for at utfallet av prosjektet skal bli vellykket. I forlengelsen av kroppen befinner skiene eller snøbrettet seg. Kroppen er i stand til å integrere ting som er atskilt fra den selv (Merleau-Ponty 1962 i Duesund 1995). Når frikjøreren bruker snøbrettet eller skiene, retter hun oppmerksomheten mot dette. Hun erfarer til det som et ytre objekt, men etter hvert som hun mestrer bruken av snøbrettet, opplever hun gjennom og fra det, og til den erfaringsverden det inngår i. Brettet forvandles fra en gjenstand, et ytre objekt til å bli en forlengelse av kroppen. Kroppen relaterer seg altså ikke til brettet, men fra brettet og kontaktflaten mellom brettet og snøen. Jørgensen (2004:136) eksemplifiserer dette med at en dyktig snowboarder tidvis opplever at brettet forsvinner. Det blir en del av kroppen, som strekker seg ut i terrenget, en er fjellet i sin umiddelbare nærhet.

Dette leder oss over til hvordan kroppen relaterer seg forskjellig alt etter hva slags utstyr frikjøreren bruker. Det vil si at mykheten på skiene eller snøbrettet vil spille en rolle, også skibredde, skilengde osv. Forskjellig type utstyr har forskjellig innvirkning på snøen og på kroppen. Det er for eksempel en stor omstilling å kjøre i løssnø med brede fatskies til å ta på seg tynnere, og kanskje også stivere ski. Det medfører en annen kjøremåte, kroppen må jobbe annerledes for at du kan flyte nedover i og på snøen. Skifølelsen⁷⁴ er forskjellig, og skifølelse er et aspekt ved all ski- og brettkjøring som er kroppslig relatert. Det er gjennom kroppens bevegelser i forhold til snø, terreng og utstyr at skifølelsen dannes. Det er kroppen, og kroppens forlengelse gjennom utstyret som reagerer på de ulike inntrykk som konstituerer skifølelsen.

Det innebærer at skifølelsen selvfølgelig også er situasjonell. Det er hele poenget med skifølelse. Den må være situasjonsbestemt, rettet mot de forhold som gjelder øyeblikket. God skifølelse er å reagere og handle direkte på de situasjoner som oppstår i kontaktflaten mellom skiene eller snøbrettet og snøen. Det er gjennom denne situerte skifølelsen at frikjøreren får opplevelse av mestring: Å kunne beherske ulike snøforhold og forskjellig type terreng, kjenne at kroppen spiller på lag med omgivelsene, å være godt situert.

⁷⁴ Med skifølelse mener jeg også ”brettfølelse”.

Det bringer oss over til neste delkapittel, som også handler om å det å være godt situert, men i en litt annen kontekst. Jeg skal nå geleide leseren inn i Mihalyi Csikszentmihalyis verden av optimalopplevelser, men jeg skal stadig holde meg innenfor den fenomenologiske forklaringsrammen.

Frikjøring og flow

Jeg avsluttet forrige delkapittel med det vi kan kalle situert mestring. En forutsetning for mestringsopplevelser er at det er samsvar mellom utfordring og ferdighet. Hvis ferdighetene ikke er tilstrekkelige for å klare den oppgaven du står overfor, vil det med stor sannsynlighet være vanskelig å mestre oppgaven. På den annen side blir det kjedelig hvis utfordringen er for lett i forhold til ferdighetsnivået. Dette er grunnleggende og selvnlysende tanker i forhold til mestring og motivasjon.

Dette er også utgangspunktet for Mihalyi Csikszentmihalyis flowteori⁷⁵. Når en persons ferdigheter korrelerer med den utfordring dette innebærer, kan en oppleve en tilstand av flow (Csikszentmihalyi 1991). Det vil si at med gode ferdigheter må oppgaven være reelt vanskeligere enn for en person med lite ferdigheter. Det betyr at alle mennesker, uavhengig av ferdighetsnivå, kan oppleve flow.

Csikszentmihalyis flowteori tilhører en psykologisk fagtradisjon, men vi kan også plassere Csikszentmihalyi i en fenomenologisk kontekst, noe han selv også gjør:

Denne opfattelse av bevidsthed er fænomenologisk derved, at den beskæftiger sig med begivenheder – fænomener –, som vi oplever og fortolker dem, i stedet for at fokusere på anatomiske strukturer, neurokemiske processer eller ubedviste formål, som muliggjør disse begivenheder. (Ibid:38)

Csikszentmihalyi er altså, i motsetning til Merleau-Ponty, ikke en kroppens fenomenolog, snarere sinnets, men som leseren forhåpentligvis i løpet av delkapittelet vil oppdage, spiller

⁷⁵ Csikszentmihalyi (1991:69) skiller mellom deep flow og microflow. Microflow er dagligdagse handlinger, som for eksempel å tegne kruseduller, sparke småstein eller nynne på en melodi. Disse bestemte handlingsmønstrene tjener også til det formål å bringe orden i bevisstheten, på samme måte som deep flow, men i motsetning til sistnevnte bidrar disse i liten grad til å bedre opplevelseskvaliteten. Det krever blant annet større utfordringer og anvendelse av ferdigheter på et høyere nivå. Først da kan en snakke om en dypere flowopplevelse.

kroppen en viktig rolle i flowopplevelsen. Csikszentmihalyi uttrykker at det er gjennom kroppen vi forholder oss til verden (Ibid:143), men han understreker at kroppen og kroppslige bevegelser ikke alene kan fremkalle flow, sinnet er alltid en del av opplevelsen (Ibid:119).

Flow er en optimalopplevelse, og kan derfor sammenlignes med Maslows "peak experience", men i motsetning til den sistnevnte kan flow inntreffe over et bredere spekter. Det er ikke bare den maksimale opplevelsen som kan være en flowtilstand. Vi kan også sammenligne flow med Sartres situerthet. Å være godt situert gjennom å være helt og fullt tilstede i situasjonene har klare likhetstrekk med flowopplevelser.

Nytelsens fenomenologi

I følge Csikszentmihalyi inneholder flowopplevelser, eller nytelsens fenomenologi som han også kaller det, åtte vesentlige elementer⁷⁶ (Ibid:65ff). Jeg vil i det følgende gå gjennom disse, og knytte dem til situasjoner ved frikjøringen. Det er først på sin plass å understreke at nytelse for Csikszentmihalyi ikke er noe som vi kan oppnå ved en passiv mottakelse. Det er altså ikke bare å lene seg tilbake og "nyte livet". Nytelse i betydningen opplevelse av flow kan bare oppnås gjennom aktive handlinger. Det betyr også at nytelsens elementer ikke bare er sentrale kjennetegn ved optimalopplevelsene, men de må også sees som forutsetninger for flowopplevelsen.

For det første inntreffer optimalopplevelser når en står ovenfor en oppgave som en har mulighet til å gjennomføre, men oppgaven må være en utfordring slik at ikke det blir kjedelig. Mestring er altså en forutsetning for flow. Oppgaven må også være av relevans for personen i forhold til de ferdigheter hun besitter. Det er for eksempel meningsløst å få en som aldri har stått på ski før, til å kjøre ned en bratt renne. For å si det med Sartres termer, må prosjektet være i overensstemmelse med faktisiteten.

⁷⁶ Disse elementene er en summering av fellestrekk i mange tusen respondenters beskrivelser av flowsituasjoner. Respondentene kommer fra mange forskjellige land og kulturer, og representerer ulike grupper i de forskjellige samfunnene, med hensyn til blant annet jobb og fritidsinteresser. Det interessante er at uavhengig av hvilke aktiviteter de holdt på med og uavhengig av kultur, sosial klasse, alder og kjønn, så beskriver de i følge Csikszentmihalyi (1991:65) flowopplevelser nærmest identisk. Ut fra det trekker Csikszentmihalyi den slutningen at optimalopplevelse og de psykologiske omstendigheter som muliggjør flow er de samme verden over.

Det er vel ingen tvil om at frikjøreren har mulighet for å oppfylle dette punktet. Jeg har i beskrivelsen av fenomenet vist hvordan frikjørere søker utfordringer for å oppleve mestring. En streber etter å mestre oppgaver som umiddelbart synes vanskelige, men som gjennom detaljert planlegging og øving etter hvert fremstår som mulig gjennomførbare prosjekter. Det kreves imidlertid at en er totalt fokusert på nedkjøringen eller et vanskelig triks, og det bringer oss over til det andre kjennetegnet for flowopplevelse: Full konsentrasjon om den bestemte oppgaven.

I følge Csikszentmihalyi (Ibid:70) er dette et av de meste utbredte og karakteristiske trekket ved en optimalopplevelse. En blir så opptatt av det en foretar seg at aktiviteten blir spontan, nesten automatisk. I ens bevissthet er der ikke noe skille mellom en selv og de utførte handlingene. Personer beretter om en følelse av avspenhet og at en er energisk og veltilpass. Med bakgrunn i dette kan en kanskje bedre skjønne frikjører Karina Hollekims uttalelse (se side 58) om at hun føler en ro som hun ikke ellers har i livet når hun driver med frikjøring og basehopping.

Mange situasjoner i frikjøringen krever full konsentrasjon, en sammensmelting av handling og bevissthet. Det er nødvendig fordi situasjonen innebærer en risiko hvis en ikke er skjerpet. Når frikjøreren står på toppen av ”stupet”, må oppmerksomheten konsentreres til det hun skal gjøre, eller sagt med psykologiske termer; oppmerksomheten må rettes mot de relevante stimuli for nedkjøringen. Det er ikke rom for å gjøre noen feil, og det fører oss videre til Csikszentmihalyis tredje og fjerde element i nytelsens fenomenologi: Oppgaven må ha klare mål og gi øyeblikkelig feedback.

Frikjøring oppfyller også disse kriteriene. Som frikjører får du umiddelbart tilbakemelding fra omgivelsene. Faktisiteten gir ”svar på tiltale”, for en beveger seg i pakt med terrengformasjoner og snøforhold. Det er en kroppslig feedback som i de fleste tilfeller virker gjennom skia eller snowboardet. Unntaket er ”luftferder”, der eksempelvis rotasjoner virker direkte på kroppen og ikke gjennom skia eller brettet, selv om disse har innvirkning på bevegelsen også i lufta.

Frikjøreren bevegelser løser oppgaven, det er bevegelsene som bestemmer hvor vidt nedkjøringen eller hoppet skal lykkes. Det er også det umiddelbare målet med frikjøring: Enten å kjøre ned en side eller få til et hopp eller et bestemt triks. Målene er slik sett klart

definert, men i bevegelsene som skal til for å nå disse målene kan det ligge flere målsettinger som varierer fra kjører til kjører. Det kan for eksempel være å kjøre fort, kjøre kontrollert eller kjøre teknisk riktig, få til svingoverganger osv. Estetiske elementer er også viktige. En skal ikke se ut som en "kråke" når en kjører eller hopper. Selv om det finnes mange forskjellige kjørestiler, eksisterer det estetiske idealer i miljøet. Å kjøre og hoppe kontrollert, aggressivt eller fryktløst er eksempler på kjørestiler som gir "kred". I forhold til flow betyr det estetiske elementet at en også må føle at en kjører eller jibber godt, hvis ikke er det et moment som mangler i forhold til den gode skiopplevelsen.

Csikszentmihalyis femte element er at en handler med et dypt, men uanstrengt engasjement, som fjerner dagligdagse bekymringer og frustrasjoner fra bevisstheten. Dette henger sammen med at oppgaven krever full konsentrasjon. Aktivitetens klart strukturerte krav skaper orden og utelukker forstyrrelser i form av manglende orden i bevisstheten (Ibid:76). Mennesket blir med andre ord så oppslukt i aktiviteten at alt annet forsvinner fra bevisstheten. En kan tydelig se dette hvis en studerer små barn som leker. De går så inn i aktiviteten at alle eventuelle forstyrrelser lukkes ute. Det er en egen verden. En av Csikszentmihalyis respondenter uttrykker dette, da i forhold til klatring: *"Man lever i sin egen verden, som er betydningsfull i sig selv. Det har noget med koncentration af gøre. Når man bestiger et berg har man en utrolig følelse af virkelighed, og det er dig, der bestemmer. Dette er hele din verden."* (Ibid:76)

Det er også slik det føles for mange å kjøre på ski eller brett, men det krever at en er dedikert til aktiviteten. Jeg har opp gjennom årene vært i kontakt med mange personer som står mye på ski og/eller snowboard, og når vi kommer inn på det med hvorfor vi står på ski, er det mange som svarer i retning av at jeg må på ski, hvis ikke blir jeg utrolig rastløs.

Det er bare slik det er, en må på ski, det er frikjøringens realitet. I denne realiteten ligger også en egen ontologi, som er frikjøringens væren i verden. Frikjøringens væren er en verden i seg selv, en verden full av opplevelser, basert på situasjonelle øyeblikk. Situasjoner som krever at du er skjerpet, konsentrert og fokusert. Det sjette nytelseselementet er nettopp følelsen av å ha styring og kontroll over situasjonene.

Csikszentmihalyi løfter frem risikoaktiviteter som et tydelig eksempel ved dette flowelementet, og han forklarer dem ut fra at nytelsen de opplever ikke stammer fra faren

selv, men fra utøvernes evne til å minimere den (Ibid). Han bekjenner seg dermed ikke til de biologiske teorier som sier at noen har et nærmest avvikende behov for å oppsøke farlige situasjoner. Stian Hagens uttalelse (se side 61) om at han aldri kjenner frykt, men en følelse av fokus og kontroll når han står på toppen av en bratt linje, kan forstås i denne sammenhengen.

Hagens manglende frykt overfor situasjonen er på grunn av at han har styring, han er ”herre over situasjonen”. Han står ovenfor et prosjekt han har valgt på bakgrunn av friheten han har som væren-for-seg, eller med andre ord: Som menneske som er det han ikke er, som transcenderer sin fortid mot en fremtid. Fremtiden er nedkjøringen han har planlagt i lang tid, og i denne nedkjøringen overskrider han sin fortid, sin faktisitet. Hagens uttalelse om manglende frykt kan også forklares ut fra Sartres filosofi. Frykten er for Sartre ytre årsaker, noe som er pådyttet individet utenfra (Schaanning 2000). Å unnslippe frykten er altså å sørge for å ha styring over situasjonen, en skjønner at det er ens egne handlingsmåter som er avgjørende. Dermed oppstår det Sartre kaller angst, og det er i angsten mennesket ser at alle dets handlingsmuligheter bare er fremtidige muligheter. I følge Sartre er det i angsten mennesket oppfatter sin frihet, og at det er de muligheter det velger seg (Ibid).

Av den grunn må også Sartres angstbegrep sies å ha en litt annen betydning enn hvordan begrepet brukes i dagligtalen. Det er ikke en sykelig tilstand i sinnet, men en bevissthet om å være sin egen fremtid, og at en må ta ansvar for å komme dit. Det er nettopp det frikjøreren gjør når hun står på toppen, hun vet at det viktigste i forhold til om dette skal bli en positiv opplevelse er at jeg gjør tingene riktig. De tingene jeg selv har kontroll over. Hun vet også at ulykker kan skje, at en kan aldri fjerne all risiko, for som Hollekim sier (se side 54), så kan det ligge steiner under snøen, skred kan utløses osv. Risikoen kan aldri kalkuleres hundre prosent, men den kan minimeres gjennom det en selv har kontroll over.

Csikszentmihalyis sjuende element er at bevisstheten om selvet forsvinner. En skulle umiddelbart tro at en slik bevissthet er en forutsetning for å eksempelvis kunne kjøre bratt på ski, men poenget er at det er ikke plass for vår oppfattelse av selvet, den informasjonen vi benytter når vi skal vurdere hvem vi er (Csikszentmihalyi 1991:83). Det er altså ikke snakk om et tap av bevissthet eller tap av selvet, men heller at i de situasjonene en ikke beskjeftiger seg med ens eget selv, så har en mulighet til å utvide oppfattelsen av hvem vi er (Ibid). Det er med andre ord en overskridelse av vår faktisitet, hvor en går ”inn i” og ”opp i” sin handling.

Denne selvoverskridelsen er i følge Csikszentmihalyi kjennetegnet ved at en føler seg i ett med omgivelsene (Ibid:81). Han bruker selv eksempler med klatreren som opplever at fjellet er en del av han selv, eller seileren som føler at båten er en forlengelse av ham selv. I forrige delkapittel brukte jeg selv et lignende eksempel hentet fra Jørgensen (2004:136), hvor snowboardere kunne føle brettet forsvinne. Det blir en forlengelse av kroppen fordi kroppen i følge Merleau-Ponty er i stand til å integrere ting som i utgangspunktet er atskilt fra den. Det er en følelse jeg kjenner meg igjen i, men som er vanskelig å uttrykke. Det er en kroppslig følelse som jeg bare kan kjenne igjen når situasjonen og øyeblikket er der, men jeg vet det er når alt stemmer. Når forholdene er perfekte, kroppen er med og en tenker ikke på noe som helst. En er i nuet, møter situasjonens krav og handler deretter.

Jeg snakket for et par år siden med en skikjører, som også er en kjent skifotograf, om følelsen av å kjøre på ski, uten at jeg nevnte flowteorien. Han sammenlignet skikjøring med å kjøre motorsykkel på svingete veier, og den flyten han kunne få der kjente han igjen i skikjøringen. Det var ikke sykkelen eller skia som svingte, men han. Det var for ham en spesiell følelse som han ellers aldri opplevde.

Å være i en tilstand hvor en føler seg i ett med omgivelsene og elementene innebærer å oppleve en egen verden, hvor en er for eksempel hundre prosent frikjører, og ingenting annet. Det er derfor naturlig at slike situasjoner også har sin egen tidsfornemmelse, og dette er det åttende og siste punktet i nytelsens fenomenologi.

Den objektive, ytre tiden som måles i forhold til ytre begivenheter, som natt og dag eller urets gang, settes ut av spill av den rytmen som aktiviteten indikerer (Csikszentmihalyi 1991:85). Det innebærer at vi blir en del av aktivitetens iboende handlingsmønstre. Frikjøreren opplever skienes rytme, som om de skulle være en del av henne. Vi er altså igjen tilbake på kontaktflaten og kroppens integreringspotensial, men i forbindelse med dette nytelseelementet handler det også om at tidsperspektivet forsvinner på grunn av at vi blir i ett med bevegelsene.

Csikszentmihalyi er usikker på om dette at tidselementet forsvinner er et biprodukt av den intense konsentrasjonen som kreves i forbindelse med aktiviteten, eller om det er noe som selvstendig bidrar til opplevelsens positive kvalitet (Ibid). Uansett er opplevelsen av at tiden forsvinner et av nytelseelementene som oftest blir beskrevet av personer som beretter om

sine flowopplevelser. Tiden går ikke som den pleier å gjøre (Ibid). Det kan også bare være så enkelt at en glemmer tiden fordi en er oppslukt av aktiviteten. Uavhengig av årsaken er opplevelsen den motsatte av å være styrt av tidens makt. Det moderne mennesket har mulighet å unnsnippe fra tidens ”tyranni” gjennom opplevelser som kan karakteriseres som optimale, men det forutsetter at aktiviteten er et mål i seg selv.

Ut fra de skisserte aspektene ligger det klare muligheter for å kunne oppnå flow i frikjøringens situasjoner. Det er for meg tydelig at optimalopplevelser bør være en del av forklaringen for å forstå frikjøringsaktiviteten, og noen flere sentrale trekk ved flow kan klargjøre dette ennå tydeligere.

Frikjøring er en autotelisk aktivitet

Det er et nøkkelement i flowopplevelser at aktiviteten er et mål i seg selv, at den er autotelisk, som det heter på gresk (Ibid). Aktiviteten må ha iboende verdier som er tilstrekkelige for at en ønsker å holde på med dem. Aktiviteten må kunne utføres uten at den skal ha nytteverdi, som for eksempel økonomisk gevinst, status eller lignende. Nytteverdier kan likevel være en del av aktiviteten, men de kan ikke være drivkraften for utøvelse. Hvis aktiviteten har egenverdi og er et mål i seg selv, da retter en fokus mot aktiviteten for aktivitetens skyld, ikke mot resultatet av den.

Bevegelsene, mestringen, gleden, opplevelsene, intensiteten og fellesskapet i frikjøring er eksempler på verdier som kan defineres som egenverdi. Jeg har aldri møtt en frikjører som ikke oppgir en eller flere av disse verdiene som en viktig del av hvorfor han eller hun står på ski eller snowboard. Det betyr ikke at det ikke finnes ski- og brettkjørere som er i anleggene eller andre steder uten noen dypere mål og mening, annet enn slike ”ytre” ting som status, eller å få med seg afterskien. Men disse kan da heller ikke kalles frikjørere, for som tidligere nevnt krever det en dedikasjon til aktiviteten, som bare kan erverves gjennom at aktiviteten er et mål i seg selv.

Flowopplevelser krever at en er godt situert, og frikjøringen innebærer som nevnt muligheter for å være godt situert og å mestre samspillet mellom de ulike elementene. Frikjøreren kaster seg inn i situasjonen og søker overskridelser henimot neste øyeblikk. Frikjøreren er som Østerbergs actionhelt både prosjektil og prosjekt i situasjonen. Gjennom å være

prosjekterende i situasjonen, konstitueres frikjørerens livsverden. Frikjøringens mangfoldige situasjoner krever handling, hvor frikjørerens prosjekter gir snøen, terrenget og naturen mening og betydning. I dette samspillet mellom situasjon, prosjekt og faktisitet bekrefter frikjøreren sin frihet i verden, en frihet som betyr at hun forstår at hun selv er ansvarlig for sine handlinger.

”Å være sin egen lykkes smed” innebærer at frikjøreren i utgangspunktet har sluppet unna den sosiomaterielle faktisitet som begrenser vår frihet. Er det mulig? Både ja og nei. På den ene siden vil det sosiale og kulturelle liv legge føringer på hvordan vi handler. På den andre siden så innehar aktiviteten iboende menings- og handlingspotensialer som gjør at vi selv kan velge prosjekter, velge hvilken linje vi kjører ned fjellet.

Optimale opplevelser er et slikt potensial ved frikjøringsaktiviteten. Intense opplevelser, hvor en flyter med strømmen uavhengig av verden rundt oss, er et meningsfullt element i bidraget til å forstå hvorfor frikjøreren velger å sette utfor bratte fjellsider. Kanskje er såkalte risikoaktiviteter velegnet til flowopplevelser på grunn av at aktiviteten setter strenge krav til hvordan en skal handle for at prosjektene skal bli vellykket? En må mestre, en må selv ta styringen. Det er frikjøreren som sitter i kontrolltårnet, over bevegelsene, svingene, farten, dynamikken, frykten, angsten og flyten.

Det kroppslige elementet er også viktig. Kroppen er frikjørerens subjekt. Det er gjennom kroppen hun oppfatter fenomenene, det er gjennom kroppslige bevegelser livsverden konstitueres. Kanskje er kroppslige aktiviteter i større grad enn rene intellektuelle aktiviteter også bedre egnet til å oppleve flow? Csikszentmihalyi (1991:118ff) løfter frem kroppens evne til å muliggjøre flow, hvor han blant annet uttrykker at det er gjennom kroppen vi forholder oss til hverandre og til resten av verden (Ibid:143). Problemet er i følge Csikszentmihalyi at kroppen ikke nyttes til dette formålet fordi sansene er for dårlig utviklet hos mange mennesker.

Kroppslige aktiviteter er kjennetegnet ved et annet viktig element, nemlig lek. Dette er et perspektiv som bør trekkes inn i forståelsen av frikjøring. I tillegg mener jeg også det er på sin plass å diskutere et perspektiv som er nært beslektet med leken, og det er improvisasjon. Disse to elementene vil avslutte min fremstilling av frikjøringens egenart.

Lek og improvisasjon

I følge Johan Huizinga og hans klassiske verk "Homo Ludens", det lekende menneske, fra 1938, er kultur avledet av lek. Alle viktige kulturelle manifestasjoner bygger på erfaringer mennesket erverver gjennom en lekende tilnærming til verden (Huizinga 1950 i Christensen 2001). Leken er autotelisk, og gleden ved leken er noe vi oppnår gjennom selve leken, ikke en gevinst vi får i ettertid. Hvis vi skal følge Huizingas teori, burde et kapittel om lek kommet aller først i en fenomenologisk forklaring på forståelsen av frikjøring. Jeg velger likevel av flere grunner å la temaet lek avslutte denne delen av min fremstilling av frikjøringsaktiviteten:

For det første kan temaet lek fungere som en kobling mellom den situerte frikjørers lekende prosjekter og den sosiale og kulturelle verden som disse lekende prosjektene inngår i og er en del av. Lek er en del av aktiviteten i seg selv, og en del av de kulturelle verdiene og normene som eksisterer i frikjøringen. Leken kan med andre ord fungere som bindeleddet mellom på den ene siden aktivitetens iboende praksis og på den andre siden de sosiokulturelle føringene som også innvirker på hvordan fenomenet tar seg, hvordan det blir forstått og hvordan det bidrar til å forklare hvorfor mennesker driver med frikjøring.

For det andre kan temaet lek fungere som en oppsummering av den fenomenologiske forståelsen av frikjøring, fordi leken er et gjennomgående trekk ved frikjøringens situasjoner, som for eksempel bevegelsene, mestringen og opplevelsene. Jeg tror ikke leken kan sies å danne grunnlaget for meningen med frikjøring (noe som hadde vært tilfelle hvis en konsekvent fulgte Huizinga), men jeg mener at den lekne måten å handle i naturen på er en viktig del av frikjøringens egenart.

For det tredje er det en nær kobling mellom lek og improvisasjon, og improvisasjon er også en viktig del av frikjøringsaktiviteten. Lek er improvisasjon og improvisasjon er lek. Når frikjøreren "danser" ned en snødekt, skogkledd li, er denne leken basert på improvisasjonspotensialet i blant annet terrengets form, snøens egenskaper og kroppens bevegelser, og improvisasjonens potensial dannes på grunn av at det uforutsigbare i situasjonen, noe som igjen kjennetegner leken.

Frikjøringens improvisasjonspotensial

Viktige sider ved leken og improvisasjonen har tidligere fremkommet i min fremstilling, uten å ha direkte blitt satt i en lek- og improvisasjonskontekst. Kjøring og jibbing på ski og/eller snøbrett inneholder tydelige elementer av lek og improvisasjon. Veien ned fra fjellet og måten å kjøre den på kan en ikke fullt ut definere på forhånd. En møter situasjoner underveis som krever at en utfører handlinger spontant. Jibberen som skal hoppe på bigjumpen eller på en naturlig formasjon i terrenget, kan ha bestemt seg for et bestemt triks på forhånd, men må vurdere ulike elementer på veien frem, på hoppet og i luften. Aktiviteten rommer et improvisasjonspotensial, hvor en blant annet må ta hensyn til blant annet fart, høyde og landingen.

Svein Halvard Jørgensen (2004) har i sin doktorgradsavhandling, ”På sporet av improvisasjonens potensiale” benyttet frikjøring på snowboard som empirisk grunnlag. En viktig del av Jørgensens sin fremstilling av improvisasjonen bygger på en kroppsfenomenologisk oppfattelse av verden, basert på Merleau-Pontys filosofi.

I frikjøring møter en landskapet i dialog, hvor handlingene utføres ved hjelp av et improvisasjonspotensial som er avledet av de bevegelsene ens kroppslige subjekt utfører (Ibid). Frikjøring er handlingsmønstre som er kjennetegnet ved nettopp handling, og at innholdet i handlingene er uforutsigbare og ikke planlagte. Frikjøring står derfor i motsetning til den moderne hverdagen som i stor grad bærer preg av at den er planlagt eller komponert. Det innebærer at dagens mennesker i liten grad kan prege sine egne liv, og heller ikke har muligheten til å finne potensialet for improvisasjon.

For å finne dette potensialet, må en søke seg situasjoner hvor det finnes en kommunikasjonsplattform mellom aktørene og uttrykket, som for eksempel frikjøring, musikk eller annet. Deltakerne må ha kjennskap til aktivitetens innhold. Jørgensen skisserer veien til improvisasjonen med bilkjøring og sjåførens utvikling i fem faser, fra novisen til eksperten (etter Dreyfus og Dreyfus 1986). Mens novisen er en uerfaren sjåfør som må forholde seg til reglene og normene for bilkjøring, slik han er blitt fortalt av kjørelæreren, er eksperten i stor grad blitt en del av sin bil, hvor bilen i stor grad kjører seg selv, og uventede situasjoner takles ved hjelp av improvisasjon og ikke regeltenkning.

Jørgensens store poeng er at ekspertise, og dermed muligheten for å ta vare på improvisasjonspotensialet, oppnås når de språklige læresetningene, regeltenkningen, de faste instruksene ikke lenger styrer handlingen. Dette står i motsetning til den sentrale rollen språklig avlevering har i forhold til ervervelse av kunnskap og læring. Meningen i en handling er ikke den rasjonelle forklaringen av handlingen, men selve handlingen. Ekspertkompetansen kan bare nåes gjennom fullstendig tilstedeværelse i handlingen, men det krever selvfølgelig en grundig innlæring i form av kroppsliggjorte erfaringer.

En god frikjører handler i tråd med en slik ekspertkompetanse, hvor improvisasjon står helt sentralt i løsning av de situasjoner som oppstår. Frikjøreren kan ikke kjøre ned en bratt side ved å i forveien i detalj artikulere hva hun skal gjøre. Det er bare den ekspertkompetanse hun besitter som er betydningsfull i forhold til handlingsforløpet, og ekspertkompetansen innebærer at hun kan handle intuitivt. Hun er også nødt til å gjøre det, fordi frikjøring innebærer stor fart i bratt terreng, hvor eventuell manglende ekspertise kan medføre store konsekvenser.

Det bringer oss igjen inn på kontroll som en viktig del av frikjøringshandlingen. Jørgensen (Ibid:117) forstår kontroll som et aktivt samspill, ikke menneskets subjektive kontroll over en objektiv passiv verden. Samspill oppnås gjennom forening av oppmerksomhet, beredskap og ferdigheter. Dette er sentrale elementer ved improvisasjonsfenomenet, og samsvarer med mine tidligere betraktninger rundt opplevelsen av kontroll. Det innebærer at frikjøreren går inn som aktiv medskaper av den spenningen som aktiviteten og omgivelsene tilbyr. I frikjøringens handlinger møter hun sin livsverden gjennom hvordan fenomenene viser seg for henne, og hun bidrar selv til å skape denne verden.

Som tidligere nevnt, hviler frikjøring på utøvernes oppøvelse av kompetanse. Denne kompetanseakkumuleringen bygger på læring gjennom kroppslig internalisering. Kroppslig internalisering vil si at erfaringer kommer til uttrykk i mønstre for spontan handling, som direkte reaksjon på situasjonens krav og muligheter. Et aspekt av denne læringen er vanedannelsen, som i følge Jørgensen er grunnlaget for ekspertkompetansens generative handlingspotensial (Ibid:135). Vanedannelsen kan på sin side sees som en motorisk tilegnelse av en ny betydning. Det Merleau-Ponty snakker om som vår akkumulerte viten, formet som et kroppsskjema (Ibid):

Subjektet knytter ikke enkelte bevegelser sammen med enkelte stimuli, men erverver evnen til å reagere på en særlig slags situasjoner med en bestemt type løsninger. Situasjonene kan være meget forskjellige fra det ene tilfellet til det andre, reaksjonsbevegelsene kan være overført til ett utførende organ, så ett annet, likheten mellom situasjonene og reaksjonene skyldes i de forskjellige tilfeller ikke så mye elementenes delvise identitet som deres meningsfellesskap. (Merleau-Ponty 1994:97 i Jørgensen 2004:135)

Merleau-Pontys begrep ”kroppsskjema” gjelder også improvisatoriske ferdigheter, hvor det vi erverver innen en aktivitet har overføringsverdi til andre situasjoner. Handlingene får mening i situasjonene, og denne meningen kan gi andre situasjoner mening. Frikjørerenes evne til å reagere på ulike situasjoner innebærer at prosjektene konstitueres som en følge av de situasjoner som oppstår. Selv om disse prosjektene oppstår på et hundredels sekund, og bevegelsesløsningen er et resultat av kroppslig internalisert kunnskap, vanedannelse, må de sies å være prosjekter, fordi handlingen har en intensjon. Frikjøringsprosjekter er i stor grad en slik løsning av situasjoner som oppstår i møtet med faktisiteten.

Et eksempel: Frikjøreren som kjører ned fjellsiden i stor fart, og møter en 5 meter høy klippe som hun dropper utfor med viten og vilje. Hun kunne kjørt rundt den, men i møtet med situasjonens faktisitet er hennes løsning å hoppe ut klippen. Hun overskrider dens faktisitet, og prosjektet ”hoppe utfor denne klippen” konstitueres i situasjonen. Hun bekrefter dermed sin frihet som væren-i-verden. Denne improvisatoriske handlingen kan skje på bakgrunn av hennes utvikling av kompetanse i form av kroppslig internalisering av kunnskap, vanedannelse.

Jørgensen (Ibid) fremhever at vanen i denne forbindelse verken er automatikk eller viten i klassisk forstand. En frikjører kan ikke reagere automatisk da situasjonene som oppstår er nye, og dermed krever nye løsninger.⁷⁷ Hun kan heller ikke opptre ”rasjonelt” (i betydningen fornuftsstyrt) fordi ting skjer altfor hurtig. Dermed aktiviseres improvisasjonspotensialet, og i dette potentialet smelter elementene sammen: Skiene eller snowboardet, snøen, terrenget, naturen, bevegelsen og forandringen, alt blir en del av den sansemotoriske enheten kroppen. Jørgensen uttrykker dette som at ”jeg tar på meg fjellet”, og sammen skaper vi hendelsen (Ibid:136). I dette møtet mellom aktiviteten og omgivelsene, eller møtet mellom prosjektene

⁷⁷ Men kjære leser, husk at det er kroppsskjemaet som gir deg muligheten til å løse disse situasjonene fordi tidligere handlinger også gir mening til nye situasjoner som oppstår. Det er et meningsfellesskap mellom situasjonene.

og faktisiteten, konstitueres frikjørerens livsverden. Bjørn Tordsson (2003) har kalt sin doktorgradsavhandling om friluftsliv ”Å svare på naturens åpne tiltale”, og dette er akkurat hva frikjøreren gjør i dette møtet. I den fenomenologiske frikjøringsverden har vi muligheten til å svare på denne tiltalen, i utgangspunktet uavhengig av den sosiomaterielle faktisiteten som med klamme fingre klemmer oss inn i et hjørne preget av trege handlingsfelt.

Frikjøring er en leken måte å forholde seg til verden på

Det er vel ingen kroppslige aktiviteter hvor leken ikke spiller en viktig rolle. Faktisk er det synd at lekens betydning ikke har større gjennomslag i forståelsen av kroppslige aktiviteter, og i hvert fall i forhold til en fenomenologisk forståelse. Gjennom lek forholder vi oss til verden, slik den fremtrer for oss i lekens sanne vesen. Leken er uforutsigbar og improvisatorisk. Tenk deg hvis barns lek ikke var improvisatorisk, hadde det da vært lek i det hele tatt?

Det er mang en forsker (og andre) som ser foruroligende på at dagens barn og unge ikke leker lenger, og på at de er for lite i fysisk aktivitet. På den annen side så dukker det opp stadig nye lekne aktiviteter, som en motsats til det organiserte idretts-Norge. Det kan med andre ord være en sammenheng her. Idretten er opptatt av rangering og kalkulering, mens leken blir til overs for dem som faller utenfor idretten.

Roger Caillois har bygd videre på Huizingas ”Homo Ludens”. I boken ”Man, Play and Game” definerer han lek som en frivillig aktivitet, uproduktiv (det vil si at leken er målet), styrt av egne regler (ulike hverdagens regler), usikker (ingen har forhåndskunnskap om resultatet), avgrenset i tid og sted og at leken skaper en fiktiv virkelighet, en fantasiverden (Caillois 1961 i Christensen 2001). På bakgrunn av dette utvikler han fire typer av lek. Det er ”agon” (konkurrans/mestring), ”mimicry” (simulering), ”alea” (sjanse/risiko) og ilinx eller vertigo (forstyrrelse av likevekt). Jeg vil i det følgende ikke gå dypt inn i hver enkelt av disse kategoriene, men jeg vil trekke frem elementer fra de ulike typene. Jeg ber likevel leseren om å merke seg kategoriene, og en vil se at alle kategorier har relevans i forhold til ulike aspekter ved frikjøringen som jeg har vært innom.

Problemet med slike kategoriseringer av lek synes jeg er at de umiddelbart gjør leken til noe annet enn det den er. For eksempel definerer Caillois ”alea” (sjanse/risiko) til en aktivitet der

utøveren overgir seg til skjebnen og satser på en lykkelig utgang på leken. Det skulle altså si at frikjøreren har overgitt seg til skjebnen og satser på en lykkelig utgang? Nei, det er nok ikke slik det fungerer. Jeg håper jeg har fått frem at frikjøreren ikke overleverer seg til skjebnen. Hvis dette var tilfellet, ville det bety at en passivt føyer seg under de risikoelementer som er en del av frikjøringsaktiviteten. Det vil igjen bety at frikjøreren ikke velger sine prosjekter, men er overlatt til at ytre omstendigheter både skal definere prosjektene og bestemme om de lykkes eller ikke.

Individet er ansvarlig for sine egne handlinger, noe Sartre i sin filosofi fremhever som det fundamentale når det gjelder menneskets eksistens. Mennesket er grunnleggende fritt, og en slik ontologi kan ikke forenes med et lekperspektiv hvis dette innebærer at vi på lykke og fromme overgir oss til skjebnen. Det er tvert imot gjennom risikoen at kontrollen kommer til uttrykk. I opplevelsen av kontroll blir frikjøreren kompetanse avgjørende.

Hva dette har med lek å gjøre? Jo, frikjøring er frivillig. En velger selv å være frikjører, en velger selv sine handlinger som frikjører. Virksomheten er ”uproduktiv”, frikjøringen er et mål i seg selv, uavhengig av samfunnsnyttige formål. Frikjøring er også en usikker aktivitet, i den forstand at resultatet er ikke kjent på forhånd, men resultatet skapes underveis. Nå er heller ikke resultat et godt ord i forbindelse med lek, fordi det leder tanken til et ferdig produkt, det endelige resultatet. Der finnes ikke et endelig resultat i leken, men det er i prosessen lekens egenskaper kommer til syne, nettopp fordi leken er et mål i seg selv. Derfor må det som skjer underveis være viktigere enn et resultat av leken. Det er klart at en kan betegne prosessen som et resultat, men da er det bedre å si det slik at det er i prosessen lekens egenskaper og verdier uttrykker seg.

Disse trekkene ved leken kjennetegner også frikjøring, for også her er det prosessen, veien ned, hvor frikjøringens egenskaper kommer klarest til uttrykk. Det gjelder spesielt for kjøringen. Jibbingen, og spesielt i form av hopping, har klart definerte resultatmål, eksempelvis å utføre et bestemt triks. Da er det en selvfølge at det er å få til det trikset som gjelder, men også i dette ligger det en prosess.

Jibbing er lek, kjøring er lek, men en årvåken leser vil nok spørre seg i hvilken grad brattkjøring kan defineres som lek. Kan virkelig kjøring på ski og snowboard ned 60 graders bratte snøfelt, hvor en feil i verste fall kan ende med dødsfall, være lek? For de fleste

utenforstående vil nok svaret være ”ja, en lek med livet”, og dermed mene at dette er galskap og meningsløst. Uten mening er vel nettopp hva brattkjøring ikke er, i hvert fall for den som kjører. Det er ingenting som føles så meningsfullt som å gjennomføre disse prosjektene, og i gjennomførelsen ligger det helt klare lekperspektiver, som ikke handler om å leke med livet, heller ikke å leke med døden, men å leke i spenningen mellom situasjon, prosjekt og faktisitet.

Oppsummerende fenomenologiske betraktninger om frikjøring

I løpet av denne fremstillingen om frikjøringens egenart har frikjøringsaktiviteten blitt gjort til gjenstand for undersøkelse med tanke på å finne iboende kvaliteter i form av opplevelser, handlinger og meningsdimensjoner ved frikjøring. Det har underveis blitt løftet frem en rekke aspekter ved denne egenarten som med fordel kan oppsummeres:

- Fenomenologien dreier seg om meningen i handlingen selv. I tråd med fenomenologisk filosofi knytter dette seg til begrepet livsverden, hvor de umiddelbare opplevelsene fremtrer og får mening gjennom våre handlinger, og hvor verden fremtrer ulikt ved ulike handlinger.
- Sartres begreper situasjon, prosjekt og faktisitet beskriver alle menneskets handlinger, og dermed kan de også beskrive frikjørers handlinger. De beskriver også aspekter ved Sartres fundamentale frihetsbegrep, som innebærer at mennesket er dømt til frihet for å kunne eksistere som menneske i verden. Med utgangspunkt i disse begrepene kan en også si noe om hva som er spesielt med frikjøring i forhold til andre prosjekter og fenomener:
- De tydeliggjør og rendyrker dette med frikjørers meningsdannelser i og gjennom handling, fordi meningen med frikjøringen ligger ”nedfelt” i de umiddelbare opplevelsene som frikjøreren møter eksempelvis på vei ned en snøkledd fjellside. Derfor må en for å finne ”meningen med frikjøring” i en fenomenologisk kontekst gripe fatt i de opplevelsene som er iboende i aktivitetens situasjoner. På denne måten kan en også si noe om hva som er spesielt med frikjøringens prosjekter, og hvordan frikjørere i tråd med Sartres terminologi kan leve i autentisk eksistens.
- Mestringsopplevelse, naturopplevelse, flowopplevelse, opplevelse av kontroll, å være i bevegelse, å bruke kroppen, å improvisere og å være et lekende menneske er alle elementer ved disse iboende kvalitetene. Det handler om å oppleve seg selv som et handlende menneske som selv definerer sine prosjekter i det Sartre kaller naturlige

handlingsfelt. Frikjøreren overskrider sin faktisitet gjennom å velge prosjekter basert på situasjonens krav og muligheter. Derfor kan en også si at frikjøring er én verden hvor en kan leve autentisk.

- Samtidig er dette for de fleste en delverden, som også innbefatter at det er en delfrihet. Betyr det at frikjøring kan karakteriseres som en flukt fra samfunnet og det liv frikjøreren ellers lever? Jeg tror ikke svaret er enten/eller, men både/og. Å være et prosjekterende individ handler om å overskride sin faktisitet. I dette ligger det at frikjøreren må overskride også de sosiale og kulturelle aspektene ved tilværelsens faktisitet, aspekter som vil være begrensende på deler av ens liv. Derfor dreier frikjøring seg om, når en er frikjører, å unnsnippe disse begrensende aspektene ved vår tilværelse, gjennom at en er prosjekterende frikjører i et naturlig handlingsfelt.

Dette løfter frem betydningen av de sosiokulturelle forhold som innvirker på frikjøringsfenomenet og frikjøreren. Gjennom frikjøringens fenomenologi har aspekter ved samfunnets realiteter og dets evne til å overkjøre, avlede og fordreie frikjørerens søken etter frihet og selvrealisering, kommet inn bakveien. Dette innebærer likevel ikke at de fenomenologiske aspektene ved frikjørerens tilværelse ikke eksisterer, men den sosiale og kulturelle verden frikjøreren er en del av gir oss et annet perspektiv i forklaringen av frikjøringens meningsdimensjoner.

Kapittel 5 Frikjøring som sosiokulturelt fenomen

Jeg er som nevnt av den oppfatning at for å kunne analysere, forklare og forstå frikjøringsfenomenet, er en fenomenologisk innfallsvinkel ikke nok. Da mister vi de sosiale og kulturelle påvirkningene som fenomenet er en del av.⁷⁸ Ut fra den elementære innsikten at sosiale og kulturelle fenomener må forstås i lys av den konteksten de inngår i, er det viktig at kontekstuelle forklaringer ikke blir en form for kulturell determinisme, hvor aktørenes og fenomenets "livsvilkår" er hjelpeløst fanget i samfunnsmessige strukturer og kulturelle kategorier. Nettopp det fenomenologiske perspektivet kan gi en motvekt til en slik determinisme. Hvis gjengse samfunns- og kulturteorier vektlegger at et fenomen er sosiokulturelt formet, kan et fenomenologisk perspektiv vise til fenomenets egenart, og likeens dets samfunns- og kulturformende aspekter.

I dette kapittelet skal jeg gi leseren et innblikk i hvordan sosiale og kulturelle perspektiver også spiller en rolle i forståelsen av frikjøringsfenomenet. Jeg understreker at min intensjon ikke har vært å tegne eller konstruere to forskjellige frikjøringsverdener, men at den samme verdenen kan forklares med to forskjellige utgangspunkt. Fenomenologien er et aspekt og sosiokulturelle perspektiver er et annet aspekt, men frikjøringsfenomenet er uansett det samme. Det innebærer at mitt prosjekt er å nytte disse to ulike forklaringsmodellene og vitenskapelige ståstedene for å kunne gi en mer allsidig forståelse av frikjøringsfenomenet.⁷⁹

Jeg vil begynne med å beskrive noen sentrale kjennetegn ved det moderne samfunn, for denne samfunnsformen inneholder aspekter som er grunnleggende for å forstå frikjøring som et sosiokulturelt fenomen.

⁷⁸ Dette betyr ikke at jeg til nå i oppgaven ikke har sett på frikjøring som et sosiokulturelt fenomen. Overskriften er derfor kanskje noe misvisende, siden hele oppgaven prøver å forstå frikjøring som et sosiokulturelt fenomen. Dette kapittelet er med andre ord en utdyping og klargjøring av hvordan frikjøringsfenomenet er sosialt og kulturelt situert.

⁷⁹ Noen vil sikkert undre seg over at det i forklaringen av frikjøringsfenomenet ikke er mulig å benytte en teori som forener fenomenologi og sosiologi. Det finnes jo nettopp en fenomenologisk sosiologi, med navn som Alfred Schütz og etterfulgt av blant annet Peter Berger og Thomas Lückmann. Men et problem i denne sammenheng er at fenomenologi mener en sosialt konstruert livsverden. Livsverdenbegrepet er ikke lenger en verden hvor individet selv "konstruerer" sin egen virkelighet, men må forstås som hvordan individene oppfatter tilværelsen og hvordan livsverden er sosialt konstruert, opprettholdt og gjenskap gjennom individets handlinger (Tordsson 2003). Sartre gjorde også et forsøk på å bli sosiolog med sin "Kritikk av den dialektiske fornuft", hvor hans fenomenologiske begreper skulle tilpasses sosiologien. Uten å gå i dybden på dette, viste det seg vel å være vanskelig å forene fenomenologi og sosiologi på denne måten. Poenget mitt med dette eksemplet er at det kanskje er umulig å finne en "Grand Theory", og at det derfor, i beste hermeneutiske ånd, er fruktbart å benytte forskjellige teoretiske innfallsvinkler for å belyse et fenomen fra ulike perspektiver.

Modernitetens dynamikk

Det moderne samfunn bringer med seg en annen dynamikk, hvor det enkelte menneske i større grad har muligheten til å velge innholdet i sitt eget liv, men dette samfunnet er også i en helt annen målestokk enn tidligere preget av kompleksitet og uoversiktlig som medfører at det for den enkelte blir vanskeligere å orientere seg i dette samfunns- og kulturlandskapet.⁸⁰

Kjernen i det moderne kan uttrykkes gjennom begrepene ”individualisering” og ”differensiering” (Moe 1994:11). Mennesket frikobles fra de tradisjonsbaserte samfunnets rigide mønstre, og står tilbake som en autonom, fri og ansvarlig aktør, mens samfunnet differensieres i et mangfold av forskjellighet, som historisk uttrykker seg som en veldig frigjøring av produktive og konstruktive krefter i vareproduksjon, handel, kommunikasjon, vitenskap osv. Utvikling, endring og dynamikk blir nærmest å betrakte som vesenskjenne tegn ved det moderne. (Ibid)

Schaanning (2000:9ff) karakteriserer på sin side det moderne prosjektet i fem punkter: Troen på sannheten og metoden, troen på sisteinstanser, troen på avsløringsstrategien, troen på fremskrittet og troen på friheten. Disse punktene kan således defineres som det modernes rasjonalitet⁸¹, og er på denne måten kjennetegn ved det moderne, som skiller denne ”livsformen” fra tidligere og eventuelt senere samfunn. Østerberg (1999:11) trekker frem tre av de samme punktene når han beskriver fornuften, fremskrittet og det frie individ som de grunnleggende og sentrale kjennetegn ved den moderne kultur.

Denne korte innledningen viser at sentralt i modernitetens dynamikk er det enkelte individs muligheter for å i større grad velge sitt eget liv. Dette er et aspekt jeg vil se nærmere på, og i den forbindelse også trekke inn frikjøring og frikjøreren som en del av dette perspektivet.

⁸⁰ Det moderne og dets dynamikk er en samfunnsprosess som har foregått i mange hundreår, men som for alvor fikk innvirkning på det enkelte menneskets liv etter at industrialiseringen startet på 1700-tallet. Det er derfor legitimt å spørre hvor langt vi er kommet i moderniseringen. Befinner vi oss i et moderne samfunn, eller i et senmoderne (høgmoderne) samfunn, hvor modernitetens dynamikk får en mer total påvirkning på det enkelte menneske. Eller er moderniteten oppløst og dagens samfunn og kultur er postmoderne, hvor oppløsningen av moderniteten er total, og alt er relativistisk? Jeg skal ikke besvare dette spørsmålet, men skal si så mye som at jeg velger å holde meg til begrepet om det moderne, fordi jeg mener det stadig er så mange mekanismer i vårt samfunn som passer til denne karakteristikken. I den følgende fremstillingen vil leseren finne beskrivelser som av mange kjennetegnes som senmoderne eller postmoderne, og det stemmer nok, men jeg vil nytte begrepet moderne og modernitet, i tråd med Habermas’ (i Schaanning 2000) uttrykk om at det moderne er et ufullendt prosjekt.

⁸¹ For en klargjørende beskrivelse av modernitetens rasjonalitet, se Guneriusen (1999): ”Å forstå det moderne. Fremskrittstro, rasjonalitet, ambivalens og irrasjonalitet i diskursen om modernitet”

Individets fristilling

Individualiseringen i det moderne samfunnet innebærer at individet er sosialt og kulturelt fristilt, og det er fra tradisjonen individet er fristilt. Begrepet må sees i lys av det tradisjonelle standssamfunnets manglende fristilling, fordi dette samfunnet langt på vei var avhengig av at en fødtes til sine roller og sine plasser. Det fantes heller ikke så mange muligheter for å bryte ut av denne livssituasjonen.

Fristillingen innebærer altså at tradisjonen mister sin rolle som rettesnor for det menneskelige liv. Det betyr ikke at tradisjonen ikke lenger kan ha betydning for det moderne menneske, for en vil stadig bære med seg et kulturelt etterslep. Men når tradisjonen ikke lenger fungerer som norm for det sosiale og kulturelle liv, da må noe annet gjøre det, og her kommer Anthony Giddens' (1990) refleksivitetsbegrep inn.

Refleksivitet oppstår som en følge av det modernes skille mellom tid og rom. Dette får avgjørende konsekvenser for det moderne liv i form av at såkalte frikoblinger (disembedding) gjør livet mer risikopreget (Moe 1994). Når tiden skilles ut som egen kategori, må den fylles med et innhold som relateres til spesielle rom og spesielle aktiviteter. Med andre ord vokser spesialiseringen frem, og som en følge av dette oppstår ekspertsystemer (Giddens 1990). Det moderne individ må dermed forholde seg til disse systemene, og er selv ansvarlig for å velge hvilke slike systemer en vil koble seg til. Individet må i disse innkoblingsmekanismene (reembedding) stole på sin egen bevissthet, refleksiv viten, gjennom å ha tillitt til systemene og andre mennesker.

På grunn av disse samfunnsendringene mister tradisjonen sin rolle som normgiver for det sosiale liv. Dermed trer den enkeltes bevissthet, refleksiviteten, frem i form av innkoblingsmekanismer og blir styrende for menneskets valg av prosjekter. Det enkelte individ er i utgangspunktet et fritt individ, som kan velge sitt eget liv.

I følge Moe (Ibid) blir refleksiviteten i det moderne en norm i seg selv ved at individet så ofte tvinges til å reflektere over alternativer, for eksempel hva vi kunne gjort annerledes ved en bestemt situasjon. Samfunnsvitenskapen står helt sentralt i disse prosessene, noe som betyr at refleksiviteten i økende grad blir selvforståelse basert på samfunnsvitenskap. I bunnen av dette ligger en grunnliggende utrygghet: Intet er sikkert, alt kan oppfattes annerledes, jeg kan

faktisk være en annen. Kunnskap blir relativisert; det som skal være sikkert, blir nærmest et uttrykk for usikkerhet, viten om at ting kan være annerledes. Det sannsynlige fremtrer som usannsynlig. (Ibid)

Å vokse opp i et samfunn der tradisjonen nærmest fastla menneskets liv førte med seg en trygghet, en kjente sin plass. Det kan ikke på samme måte sies å være tilfelle i dag. Refleksivitetens avløsning av tradisjonen innebærer ikke trygghet, men det innebærer muligheter i form av valg. Det er en stor individuell frihet, men det er en frihet med tvang, vi må velge, vi er selv ansvarlig for våre liv. Dette er en dobbelhet ved moderniteten alle må ta hensyn til. Vi er kanskje ikke så frie som all reklame og andre mediebaserte påvirkere prøver å få oss til å tro?⁸²

I følge Giddens (1990) står menneskene fritt til å velge hvilke innkoblinger de vil tilslutte gjennom sine handlinger, men i individets refleksive handlinger er ikke aktøren bare orientert mot sin egen selvbevissthet, men også mot de kontinuerlige handlingene som skjer rundt henne og de strukturelle rammevilkårene for disse handlingene (Nygaard 1995:136). I hvilken grad kan frikjøreren passe inn i denne verdenen?

Frikjøreren som sosialt og kulturelt fristilt individ

Først må det understrekes at individets fristilling gjelder så lenge individet er frikoblet samfunnssystemene eller kultursystemene. Når en kobler seg til en kultur, for eksempel frikjøringskulturen, er en ikke lenger et kulturelt fristilt individ. Velger en å være frikjører, velger en den ”kulturelle pakken” som omgir frikjøringsaktiviteten. En slik kulturell pakke medfører at individet blir en del av allerede etablerte forbilder som er overført fra

⁸² Dette kan bringe oss inn på en diskusjon om i hvilken grad Giddens’ teorier om den individuelle fristillingen gjenspeiler de valg som det moderne individet gjør. Refleksivitetens avløsning av tradisjonen skulle i tråd med Giddens føre til at individualismen brer om seg, noe som skulle resultere i at det enkelte individ velger bort tradisjonelle aktiviteter, som for eksempel en del ”trauste” friluftslivsaktiviteter. Men mange forskningsresultater peker i retning av det motsatte. Blant annet viser Kjetil Skogen (1995, 1999) at tradisjonelle klassestrukturer stadig er gjeldende i det norske friluftslivet, og i samme retning peker også Alf Oddens resultater i forbindelse med hans pågående doktorgradsarbeid. Den samme Odden har gjort meg oppmerksom på (med utgangspunkt i Krange 2004) at det kan virke som Giddens’ refleksivitetsbegrep gir gode forklaringer på et samfunnsnivå, fordi kollektive normer i stor grad er oppløst og individualisme er en kulturell norm i samfunnet. På et individnivå er derimot ikke individualiseringen like fremtredende. Når en sjekker sosiale mønster empirisk, kommer det frem at de reproduseres. Vi gjør i stor grad ennå det som våre foreldre gjør eller gjorde. Med andre ord er sosialiseringen viktig. Denne forholdsvis lange ”digresjonen” om en nivåfeilslutning i Giddens’ modernitetsteori betyr ikke at fristillingen ikke eksisterer, noe den absolutt gjør, men det er et spørsmål om fristillingen er så total som teorien skal ha oss til å tro. Jeg tror i hvert fall at det innebærer at Giddens’ modernitetssosiologi ikke alene er tilstrekkelig i forsøkene på å forstå fenomener i vårt (sen)moderne samfunn.

samfunnskonteksten. Det vil med andre ord si at det i utgangspunktet fristilte individet blir delaktig i en etablert ”tradisjon”.

Eksempelvis blir en tilsluttet ski- og brettprodusenter og andre utstyrsleverandører og - produsenter (klær, støvler, hjelmer, sikkerhetsutstyr, briller osv), en kobles til alpinanleggene, som bringer deg opp og ut i terrenget (denne kan frikjøreren unnslippe, i fjellet er det et fritt, naturlig handlingsfelt), en kaster seg inn i en medial verden, bestående av filmer og magasiner, en vil gjerne ha et bilde av seg selv i et eller annet magasin, en vil gjerne bli sponset, en vil gjerne ha et navn for det gjør det enklere å være frikjører på heltid. Det å være frikjører blir en viktig bestanddel i uttrykket for hvem du er, din identitet, og denne bestanddelen er påvirket fra mange aktører og et utall kulturelle og sosiale elementer.

Det betyr at identitet ikke er noe bare en selv kan definere, det må også settes inn i en kulturell kontekst. Denne konteksten blir stadig mer pluralistisk, og kompleksiteten⁸³ i det moderne øker som en følge av de kulturelle impulsers mangfoldighet. Den norske sosiologen Ivar Frønes er opptatt av unges identitetsdannelse i det moderne. Han skriver:

Under modernitetens sammensatte kulturstrømmer blir selvets fundamentale problem ikke å hindre en tilstiving, det er ikke mangel på halvbohomer og mennesker som understreker at de er litt annerledes i den moderne verden. Det moderne menneskets oppgave blir å sette sammen et selvilde i en strøm av symboler hvor normer og verdier ikke er entydige og klare. (Frønes 1994:53)

Dette passer inn i hva jeg skrev i starten av beskrivelsen av frikjøringsfenomenet (kapittel 3), at frikjøring er mangfoldig. Denne mangfoldigheten kan sees som et svar på to mekanismer: Det ene er frikjørernes identitetskamp som frikjører, og på grunn av dette må en strekke seg stadig lenger; grensene for hva som er mulig flyttes. Dette må selvfølgelig også forstås på grunn av ens egen drivkraft for å utvikle seg prestasjonsmessig, men det er jo også en del av ens identitet. Å prestere og mestre er en del av frikjørerens identitet, på samme måte som det er det for en toppidrettsutøver, selv om prestasjons- og mestringskonteksten er annerledes.

⁸³ Økt kompleksitet er også et av Giddens' trekk ved det moderne, som også kan forstås som en følge av frikoblingsmekanismene (Giddens 1990).

Den andre mekanismen er det press som premissleverandørene legger på frikjørerne. Blant annet utstudsprodusenter og medieselskaper, som har frikjørere linket til sitt navn. Da må en prestere, og gjennom enestående prestasjonsstunts eller resultater i konkurranser gir en selskapene noe tilbake. I tillegg må frikjøreren utvikle nye uttrykk som videreutvikler frikjøringen. Hvis ikke, vil fenomenet miste både interesse og oppslutning.

Slik utvikles frikjøringen som aktivitetsuttrykk og kulturuttrykk. Et eksempel er de siste årenes plutselige interesse for "railing", å skli nedover rekkverk, som kan være hvor som helst; bylandskap, shoppingsenter, skoler osv. Hvorfor fylles filmer og magasiner med slike bilder? Jo, her trengs det snø ved inngangen til rekkverket og i landingen der rekkeverket slutter (og knapt nok det). Det betyr at alle steder hvor det er mulig å spa sammen to små flekker med snø og det finnes et rekkverk, kan en benytte seg av ski, staver, eller brett, støvler, jakker, bukser og hjelmer. Det vil si at tilkoblingen til frikjøringsindustrien muliggjøres for nye grupper, urbane bygutter eller byjenter i Harlem eller nesten hvor som helst. Denne konstruksjonen av et nytt kulturelt frikjøringsuttrykk innebærer muligheter for at stadig flere ungdommer kan tilpasse seg de normer, symboler og verdier som eksisterer i den "store" frikjøringskulturen. Det betyr også at kommersielle aktører kan selge mer av sine frikjøringsrelaterte produkter.

Virkeligheten er ikke like svart-hvitt som min forklaring på railfenomenet, men jeg synes dette eksemplet påpeker "de andres" betydning i forhold til våre egne aktivitetsuttrykk. Vi handler ikke helt fritt, uavhengig av den kulturelle konteksten. Vår identitet er heller ikke uavhengig av kulturen som omgir oss. Det moderne menneskets frihet er ikke hundre prosent fri, men vi påvirkes av "de andre", også i forhold til identitetsdannelsen.

Individualiteten kan karakteriseres som en kulturell norm i det moderne samfunn, men ulike "kulturelle pakker" ved for eksempel en aktivitet som frikjøring gir oss også et annet perspektiv på den moderne tilværelsen. Det enkelte individ er i utgangspunktet fristilt, og har muligheten for å velge sitt eget liv, men når en kobler seg til et "system", blir en også tilknyttet sterke samfunnskrefter som gir et ensrettende bilde av virkeligheten.

Frikjøringskulturen er i høyeste grad også ensrettende. Den gir oss sosiokulturelle forbilder på hvordan verden egentlig bør oppfattes og forstås. Det interessante er at frikjøring bygger sin kultur nettopp på det enkelte individs frihet til å velge hvem en vil være og hvordan en skal

handle i verden. Friheten blir også en kulturell norm, men som samtidig virker ensrettende. Vi er i utgangspunktet fri, men på grunn av at vi er frie påvirkes vi av ”de andre” i form av ensretting. Dette er et aspekt ved det Frønes (1994) kaller individuering, og som kan bidra til å ”forene” disse perspektivene.

Individuering og individualisering

Individuering er en kjennetegnende samfunnsprosess ved moderniteten, hvor individet fremtrer som det sentrale foran blant annet klasse og kjønn. Individueringen betyr også at alle skal gis samme muligheter, som for eksempel; den norske enhetsskolen. På denne måten legger individueringen press i forhold til likhet, konformitet og kontroll. Det innebærer at du ikke er et fritt individ, men en av mange.

Individueringens motsvar er individualiseringen, som blir den enkeltes prosjekt i et individuert samfunn.⁸⁴ Det fristilte individet står igjen med ansvaret for sin egen unikhhet (Ibid). Om individualiseringen sier Frønes: *”Identitet, hvem en skal være, er ikke gitt, det må skapes. Og denne friheten og utfordringen er ikke bare gitt som en mulighet, det er gitt som et krav, et krav som nedfeller seg i moderne oppvekst og dagligliv, og aksentueres i ungdomstiden.” (Ibid:63)*

Også frikjøreren er selvfølgelig et individuert og individualisert individ. Hun er individuert nettopp på grunn av frikjøringsstrukturenes ensretting gjennom premissleveranser til aktiviteten, miljøet og kulturen. Premisser for utstyr, normer, symboler, aktivitetsuttrykk osv. Den individualiserte faktoren viser seg ved at hver enkelt frikjører skal skille seg ut fra ”hopen”, både i forhold til personer utenfor frikjøringsmiljøet, men også innad. En må distingvere seg fra andre gjennom sin egen individualitet, men på den annen side kan en ikke skille seg for mye ut, for en må på grunn av konformitetspresset være en del av den kulturelle pakken. En kan gå sine egne veier, men ikke for langt. Det må være resonans i miljøet for dine handlinger og din væremåte. Det moderne individ er altså preget av en dobbelhet på dette området. En skaper sin egen identitet, men den kan ikke i for stor grad bryte med den individuerte forståelsen som finnes i miljøet. Et kraftig avvik bryter med kulturens uskrevne regler.

⁸⁴ Individuering kan i tråd med for eksempel Krange (2004) forstås som individualisering på et samfunnsnivå.

Individualiseringen kan sies å være en kulturell norm i vårt samfunn, og samfunnets strenge grep rundt det enkelte individ spiller dermed en mindre viktig rolle enn tidligere. Det medfører imidlertid ikke at samfunnet og dets strukturer ikke er delaktig i våre liv. De aller fleste mennesker er stadig på en eller annen måte en del av en eller annen form for samfunn. Vi er oppført i folkeregisteret, vi betaler skatt og vi benytter oss av samfunnets goder når vi har skadet oss i et "ulykkesår". Vi er dermed en del av "storsamfunnet", men i hvilken grad vi er aktive i det er en annen sak. For frikjørere er det i hvert fall noen ideologiske ulikheter, som innebærer at samfunn og frikjøring ikke nødvendigvis er på bølgelengde.

Frikjøring; et samfunnsavvik?

Frikjøring kan sees som et avvik fra samfunnets "rådende hovedkultur", hvor "storsamfunnets" manglende forståelse for slike aktiviteter medfører at frikjørere ikke verdsettes for sitt prosjektvalg, som er det å være frikjører. I en samfunnsmessig målestokk mangler frikjøring og tilsvarende aktiviteter støtte, fordi samfunnet ikke ser noen nyttefunksjon ved disse. Derfor blir frikjøring karakterisert som en individualistisk "greie", uten noe videre mål og mening.

Det gjenspeiles også i det offentlige økonomiske støtte til den organiserte idretten. Støtten er til vanlig legitimert ved samfunnsmessige nytteverdier som for eksempel helsegevinst og at idrett er en positiv ungdomsarena, mens uorganiserte aktiviteter må klare seg på egen hånd. Å drive aktivitet på bakgrunn av aktivitetens indre verdi er ikke tilstrekkelig ut fra samfunnets vurdering. Denne verdien er ikke samfunnet i stand til å verdsette. Derfor er forståelsen for frikjøring, basehopping, elvepadling og lignende kroppslige autoteliske aktiviteter ikke til stede, for hva er umiddelbart samfunnsnyttig ved disse aktivitetene? Men på samme tid må de legitimeres som et eller annet, og dermed blir det en individualistisk aktivitet, bedrevet av selvnnytere, hedonistiske narsissister.

Selv om samfunnet gjerne ser på individualisme som noe negativt, fordi det ikke i utgangspunktet gir noe tilbake til samfunnet, er individualisme en nødvendighet i det moderne. Individualiseringsprosesser er noe som et hvert menneske skaper i relasjon til omverden, og disse prosessene er i stadig forandring. Menneskets identitet kan forandre seg på samme måte som samfunnet og kulturen forandrer seg, men de fleste mennesker får etter

hvert en kjerne i identiteten, som er grunnpilaren i hvem jeg er.⁸⁵ For noen kan dette være en trang til å kaste seg utfor bratte fjellsider, mens for andre kan det være å leke seg i alpinanleggenes terrengparker gjennom en hel vinter, med et par ski som har tupp i begge ender.

Jeg slipper taket i individualismen for en stund, men leseren vil møte igjen det moderne selvet mot avslutningen av kapittelet. Leseren har fått noen betraktninger rundt frikjørerens plass i en sosiokulturell kontekst, hvor frikjøreren på grunn av sin frihet som individuert individualist selv velger sine prosjekter og hvor prosjektene har en identitetsdannende funksjon. Vi har også sett at frikjørerens frihet må sees i lys av frikjøringens konformitetspress og ensretting. Det kan være andre frikjørere som utøver dette presset, men ikke minst de strukturene som omgir aktiviteten: De som økonomisk skal leve av frikjøringsaktiviteten og frikjøringskulturen. Frikjørerne og produsenter, leverandører, medieselskap osv er gjensidig avhengig av hverandre, og det moderne samfunns globaliseringsprosesser muliggjør denne avhengigheten, eller i hvert fall forsterker den. La oss se nærmere på frikjøringens globale forankring.

Den globale frikjører

Enkelt kan vi si at globalisering gjør verden til ett sted, men kanskje er det bedre å uttrykke det som en prosess i retning mot dette endepunktet. Det er i hovedsak to viktige betydninger ved globalisering: For det første at kulturelt mangfold fra ulike steder og ulike tider likestilles og utgjør muligheter for å sette sammen identiteter og uttrykk som ikke er fundert i tradisjon, klasse, tid og rom. For det andre at særpreg og kulturelt mangfold utliknes, ”trappes ned” og forsvinner fordi standardiserte mønstre, drevne av medier og kapitalinteresser, får større gjennomslag.

Globaliseringen av aktiviteter, væremåter, handlemåter, identiteter, språk osv er et viktig kjennetegn ved moderniteten, og dagens samfunn er ikke noe unntak i den forbindelse. Den norske kulturen har ikke noen gang tidligere, i hvert fall ikke i moderne tid (unntaket kan være 400 års natten; unionen med Danmark) vært så preget av andres innflytelse. Selv om vi i

⁸⁵ Dette perspektivet på identitetsspørsmålet kan forstås i lys av begrepet ”livshistorie”. Det innebærer dels å leve sitt liv på en måte som innebærer å finne en kontinuitet, en ”livslogikk”, dels å reflekterende fortolke og forstå livsløpets indre mening, å lage en historie i meningen i ens eget liv. (Tordsson 2003:410-411, med referanser til Meyer (1994) og Tigerstedt et al (1992)).

dag også vender nesene bakover og revitaliserer gamle kulturelementer, som eksempelvis bunaden, overstrømmes vi av kulturelle impulser fra hele den vestlige verden, og spesielt fra en glorifiserende amerikansk kultur.

Et relevant eksempel i frikjøringskonteksten er ca 20 år tilbake i tid, da telemarkkjøring ble populært i Norge. En stil som ble oppfunnet i Morgedal for over 150 år siden, men som i 100 år nærmest hadde ligget død som aktiv skikultur. Alle nordmenn som gikk på tur behersket fjelltelemarksvingen, men i alpinanleggene var alpint enerådende. Telemarksvingen fikk sin renessanse i løpet av 1980-tallet, men impulsene kom da fra Nord Amerika, der ”løs hæl” lenge hadde eksistert som aktiv skikultur. Telemarkkjøringen fikk et subkulturelt preg når den returnerte til moderlandet, en opposisjon til den rådende alpinkulturen.

To aspekter ved telemarksbølgen er sentrale i denne sammenheng. Det ene er at impulser fra en annen del av verden får innflytelse i den norske skikulturen og det andre er det subkulturelle fellesskapet som kjennetegnet ”telemarkerne” på 1980-tallet. Begge disse aspektene gjenspeiles enda klarere når snowboardingen befestet seg som vinterkulturelt uttrykk på 1990-tallet. Snowboardkulturen var (og for så vidt er)⁸⁶ et prakt eksempel på hvordan en global subkultur konstruerer makt over unge menneskers sinn. Aktiviteten var i seg selv subkulturell, symbolsk uttrykt gjennom snowboardernes flytende ferd i landskapet med ryggen vendt mot resten av verden (Christensen 2001:285). Tilhørende aktiviteten fulgte det med særegne handlingsmønstre, væremåter, klær, språk, musikk og medier.

Med andre ord ble det konstruert en egen livsform, en egen kultur og et eget samfunn som skilte snowboarderne fra resten av verden. Den store oppslutningen og ”hysten” som fenomenet gjennomgikk ble muliggjort gjennom globale prosesser, som igjen var mulig ved det modernes dynamikk. Ulike former for kommunikasjonsteknologi har medført en ny samfunnstype, hvor dagens mennesker skaper tilhørighet og fellesskap også gjennom forskjellige teknologiske ”dingser”. Internet og mobiltelefon, med SMS og MMS, har endret samfunnets karakter, og øker globaliseringsprosessen ennå tydeligere. Individets refleksivitet endrer vår bevissthet om den sosiale verden. Vi trenger ikke lenger å være sosiale i betydningen av å være fysisk til stede sammen med andre, men det kan foregå gjennom trådløse nettverk.

⁸⁶ Men i dag er snowboardkulturen ikke i like stor grad en distinksjon til telemark og alpint. Alle har smeltet sammen i frikjøringskulturen. Jeg skal presisere dette mer inngående senere i kapittelet.

Frikjøring innebærer ikke at den enkelte frikjører atskiller seg fra andre frikjørere. Frikjøring er en aktivitet og en kultur hvor det sosiale fellesskapet er av stor betydning. Christensen (Ibid) viser hvordan sosial samhandling er en viktig del av "Tottenklanens" liv i Hemsedal. Frikjøreren er derfor et sosialt individ, men i forhold til kommunikasjonens betydning i denne sammenheng innebærer det at en gjennom verdensveven og frikjøringsmedier kan slutte seg til et større fellesskap enn det som er i Oppdal, Hemsedal, Narvik eller hvor det skal være. En kan finne mennesker i store deler av verden som har like interesser. Det bygges opp under det Anderson (1996) kaller et forestilt fellesskap.

Forestilte fellesskap

Forestilte fellesskap trenger ikke å eksistere bare på et bestemt sted, region eller nasjon, men kan også være internasjonale. Slike verdensomfattende internasjonale fellesskap er i seg selv et trekk ved det modernes globale prosesser, og det er bare mulig på grunn av mediers og andre kommunikasjonsformers refleksive prosesser ved seg selv og for den enkelte samfunnsaktør.

Frikjøringskulturen er en fortsettelse av snowboardingens globale ungdomskultur. De aktivitetsuttrykkene som kjennetegnet de lekne snowboarderne er blitt adoptert og forsterket gjennom skikjøringens renessanse. I dag kan en si at skikjørere og snowboardere eksisterer i den samme "kulturelle sekken". Det finnes selvfølgelig ulike aktivitetsuttrykk, men det er ikke snowboarderne som gjør noe og skikjørerne noe annet. Det er forskjellige grupper uavhengig av utstyret på bena som har rendyrket visse former for bevegelse. Noen er rene jibbere, noen er rene kjørere osv, men de fleste gjør alt, eller i beste fall forsøker å beherske alle elementer ved frikjøringen. Det kan umiddelbart tenkes at denne sammensmeltingen visker ut enkelte særpreg ved aktiviteten, men jeg tror det heller vil være en styrke for frikjøring som et sosialt system. "Sammen er vi sterke" er et velkjent slagord, og det er ting som tyder på at enheten mellom snowboard og skikjøring bærer i denne retningen.

Det ene er det aktivitetsmessige. Fra kapittel 3 husker leseren forhåpentligvis at dagens ulike skityper har forskjellige egenskaper, egenskaper som gjør at skikjørerne kan flyte i snøen og trikse i parken på samme måte som snowboarderne. At skikjørere og snowboardere kan kjøre og jibbe på like vilkår, er en styrke for videre utvikling, og dermed også for interessen rundt frikjøring. Det er selvsagt slik at ski og snowboard er to forskjellige redskaper, som har ulike

egenskaper. Det medfører ulik stil både når det gjelder kjøring og hopping, men det er ikke så forskjellig at en ikke kan sammenligne seg med skikjørere og vice versa. Det innebærer at det er i dag en økt forståelse innad i frikjøringsmiljøet, snowboardere er anerkjent av skikjørerne og omvendt.

Det andre er det vi kan kalle et kulturelt aspekt ved denne enheten mellom skikjørere og snowboard. Ved å kunne gjøre det samme aktivitetmessig, blir også verdigrunnet likere. Det skjer også gjennom at alle vil beherske alt. Det som kunne vært en verdikonflikt mellom jibbere og kjørere, fremstår imidlertid som en berikelse og et mangfold ved frikjøringskulturen.

Dette mangfoldet som uttrykkes gjennom et utall teknikker, varianter, triks, stil, språklige avleiringer osv har en felles forståelseskjerne innad i kulturen. Når Seth Morrison kommer i ekstrem fart, drar utfor en 30 meters klippe og utfører en sideveis backflip (baklengs salto), synes både kjørere og jibbere at dette er ”rått” og ”kult”. En slik felleskulturell kjerne vil si at frikjøringens kulturelle identitet er sterkere enn den har vært tidligere, og denne kulturelle identitetens funksjon er å samle frikjørerne innad og markere dem utad. Det er med andre ord ”oss mot dem”.

Denne kulturelle identiteten er global, som manifesteres gjennom en felles verdensforståelse i forhold til aktiviteten og kulturen. En kan identifisere seg med frikjørere fra fjerne himmelstrøk på grunn av en felles kulturell identitet. Dette bidrar igjen til å utvide den kulturelle horisonten, og frikjørernes kulturelle identitet blir ikke bare regional og nasjonal, men også global. Det betyr ikke at det slik for alle. Noen har sin kulturelle identitet knyttet til sine tre beste kompiser, og området rundt skiheisen i Røldal, andre i de alpine Lyngsalpene eller et frikjørerfellesskap i Chamonix, men den globale muligheten er der gjennom en felles kulturell identitet, som gjør at det globale forestilte frikjørerfellesskapet er tilgjengelig for innkobling.

De kommersielle aktørene ser selvfølgelig at flest mulig skal gjøre dette, for den kulturelle identiteten blir sterkere til flere som tilsluttes, og det vil si at produkter lettere blir solgt. Magasiner, filmer, klær og annet utstyr konstrueres til å bli en del av identitetspakken. I det frikjøreren tilslutter seg dette kulturelle fellesskapet, står de kommersielle instansene klar for

å fange deg i dette fellesskapet. De bygger den globale, kulturelle identiteten rundt deg og din interesse for ski- eller brettkjøring. Du er fanget i ”kapitalismens jernbur”.⁸⁷

Hittil i den sosiokulturelle konteksten har jeg tatt utgangspunkt i modernitetens dynamikk, og gjennom det har leseren allerede møtt mange sosiale og kulturelle elementer som har betydning for forståelsen av frikjøringsfenomenet. Jeg vil nå trekke meg ut av modernitetens dynamikk, og se på forklaringer og teorier som ikke i like stor grad kan plasseres i denne konteksten, selv om moderniteten og dens dynamikk kan sies å totalt gjennomsyre det sosiale og kulturelle liv. Jeg har allerede benyttet subkultur om frikjøring, og i det følgende vil jeg se nærmere på frikjøring som subkultur og frikjøringens subkulturelle kapital.

Subkultur og subkulturell kapital

Før vi nærmere diskuterer frikjøring i lys av subkultur, må det igjen understrekes at frikjøring som subkultur ikke er en ensartet gruppe. Selv om jeg i forrige delkapittel trakk frem tilnærmingen mellom skikjørere og snowboardere som har skjedd de siste årene, betyr det ikke at forskjeller ikke eksisterer. Som flere ganger nevnt tidligere, frikjøring er mangfoldig: Aktivitetsuttrykkene er ulike, risikovillighet varierer fra gruppe til gruppe, fra individ til individ, forskjellige verdigrunnlag eksisterer, noen kobler seg til kommersielle interesser, andre tar i større grad avstand fra disse.

Frikjøringens mangfoldighet er et uttrykk for ulike individers forskjellige prosjektvalg innenfor en og samme kultur. Samtidig er det altså et mangfold av kulturer, men som også har en kjerne hvor den enkeltes livsverden konstitueres av opplevelser som alle frikjørere innehar: Gleden ved å kjøre på ski eller snøbrett.

Subkulturbegrepet er i seg selv preget av mangfoldige forklaringer. Hva en legger i begrepet har endret seg siden begrepet ble en del av kulturforskningen i tiden etter andre verdenskrig.⁸⁸ Det er uansett noen sentrale elementer som ligger til grunn for at en kan karakterisere en kultur som subkultur. Det må være et alternativ til mainstreamkulturen, hvor normer og vaner

⁸⁷ Jernburet er et sentralt element i Max Webers sosiologi. Se for eksempel Weber (1981).

⁸⁸ Christensen (2001) vier det første kapittelet i sin dr. art. avhandling til ungdoms- og subkulturforskningen, hvor han også redegjør for ulike perspektiver på begrepet. Subkulturbegrepet og forskning på subkulturer fantes i tiden før andre verdenskrig, spesielt i USA, men i forhold til antropologi og kulturforskning generelt er det i 1950- og 1960-årene det blir en viktig del av fagområdenes vitenskaplige undersøkelser.

avviker fra dennes hegemoni⁸⁹ (Østerberg 2003). En subkultur kan ikke eksistere uavhengig av den hegemoniske kulturen, for den er avhengig av å være en distinksjon overfor noe annet. Det vil si at subkulturer er i opposisjon til og en motstander av rådende kulturelle impulser.

I forhold til frikjøringsfenomenet er tilkobling til denne kulturen noe en selv velger. En fødes ikke inn i frikjøringskulturen. Dette kan virke selvfølgelig siden jeg tidligere har diskutert individets fristilling og en oppløsning av tradisjonenes betydning overfor det enkelte menneske, men subkulturbegrepet kan også innbefatte for eksempel tradisjonelle klassestrukturer som subkulturer.⁹⁰

En subkultur må være identifiserbar for personene som tilhører fellesskapet, og i denne identifikasjonen er karakteristiske og synlige symboler en viktig bestanddel både for en felles kulturell identitet innad i gruppen og for å skille subkulturen fra ”hovedkulturen” (Donnelly 1981).

Med denne korte beskrivelsen av subkulturelle kjennetegn skal jeg bevege meg inn i sentrale trekk ved frikjøring som subkultur, hvor koblingen til frikjøringsmedier (submassemedier), medier generelt og andre kommersielle aktører tilsluttet frikjøringsfenomenet spiller en viktig rolle i hvordan en kan forstå frikjøringskulturen. Jeg vil også behørig ta for meg sentrale trekk ved frikjøringsaktiviteten i seg selv i en subkulturell kontekst. Før jeg kommer så langt må jeg i korthet presentere mitt teoretiske fundament i min følgende fremstilling, som er franskmannen Pierre Bourdieus begreper ”habitus”, ”felt”, ”distinksjon” og ”kulturell kapital”.

⁸⁹ Hegemoni som kulturelt begrep er kjent gjennom Antonio Gramsci (i Sørensen 1998), i betydningen at (en) herskende klasse(r) eller gruppe(r) kontrollerer det kulturelle liv med rent intellektuelle midler. Det innebærer at gruppen som har kulturelt hegemoni konstruerer de kulturelle elementer som skal være bestanddelene i det kulturelle fellesskapet. Vi kan med et enklere begrep kalle det den rådende kulturen i et samfunn.

⁹⁰ Dette er hva Peter Donnelly (1981) karakteriserer som ascribed subcultures: “*Social categories to which people belong of particular of birthplace, birth right age or other forms of sociological typing.*” (Ibid:566). Motsetningen til denne typen subkulturer er achieved subcultures: “*Those subcultures to which people consciously attain membership.*” (Ibid) Frikjøring som subkultur må forstås som ”achieve subcultures”. Individet velger selv å tilslutte seg dette miljøet, selv om en ikke må underslå eksempelvis sosialiseringens betydning. Som tidligere nevnt, er det ikke slik at det moderne individ ikke bærer med seg et levd liv. Det er for eksempel rent hypotetisk at en ”råner”, som aldri har stått på ski før, skulle bli en del av frikjøringsmiljøet, men det er i prinsippet mulig. Jeg er av den oppfatning at hva vi er sosialisert til og hvilket kulturelle miljø vi tilhører har betydning for hvordan vi velger å leve våre liv, selv om Giddens, Baumann, Beck med flere ikke nødvendigvis er av den samme oppfatning.

En kort introduksjon av Bourdieus begreper

Habitus er i følge Bourdieu kroppslige, internaliserte skjemaer⁹¹ som danner utgangspunktet for de mentale eller kognitive strukturer som organiserer menneskets handlinger. Disse mentale eller kognitive strukturer benytter mennesket seg av i sin interaksjon med den sosiale verden, og habitus er dermed den evnen mennesket besitter til i praksis å ytre sitt samfunns implisitte bevissthet gjennom sine forskjellige handlingsvalg (Nygaard 1995:128). Sagt på en enklere måte organiserer habitus ens praksis i samfunnet.

En aktørs kulturelle kapital er et uttrykk for de kulturelle "elementer" du er i besittelse av. I Bourdieus sosiologi må det sees i forhold til det franske klassesamfunnets struktur⁹², som i sterk grad preger grupperes kulturelle kapital. Om en liker klassisk musikk eller popmusikk, er et uttrykk for hvilken kulturell kapital en er i besittelse av, og den er altså i følge Bourdieu (1995) strukturert i klasseforskjeller. Kulturell kapital utgjør ved siden av økonomisk kapital og symbolsk kapital den samlede sosiale kapital (Nygaard 1995). Den samlede sosiale kapital er viktig fordi de ulike kapitalformene kan veie opp for hverandre. For eksempel kan en person (eller bedre en gruppe) med lav økonomisk kapital, score høyt på den kulturelle kapitalen, og dermed kan forholdet mellom ulike samfunnsgrupper utjevnes i forhold til maktrelasjoner.

Distinksjon er også et interessant begrep. Den årvåkne leser vil ha lagt merke til at jeg allerede har benyttet det. Begrepets betydning kan Østerberg (1995) få forklare. Han skriver i innledningen til den norske utgaven av "Distinksjonen" at ordet har på fransk en dobbeltbetydning: For det første går det på å lage eller se forskjeller, som når vi snakker om å

⁹¹ Dette er et uttrykk for at Bourdieu er påvirket av Merleau-Pontys fenomenologi, som ikke er unaturlig siden han en periode var elev under Merleau-Ponty. Østerberg (1995) skriver at "Distinksjonen" i blant er som å lese en sosiologisert utgave av Merleau-Pontys kroppsfilosofi, og en grunntanke hos Bourdieu er at vårt forhold til verden, vårt prosjekt, viser seg gjennom vår kroppslig formidlete og forankrete forståelse og atferd. Menneskets habitus er i følge Bourdieu foranderlig. Det skjer gjennom å bryte ut av "doxaen", som er de selvfølgeligheter og tatt-for-gittheter som er unntatt fra refleksjon og offentlig diskusjon, og derigjennom nå "episteme": En tilstand av viten og erkjennelse om sin egen plass i samfunnet (Nygaard 1995).

⁹² Bourdieus mest kjente sosiologiske verk "Distinksjonen" har som hovedemne hvordan smak og behag er forskjellig innen hver enkelt av samfunnets klasser og lag (Østerberg 1995). Bourdieus empiriske grunnlag i denne forbindelse er hentet fra det franske samfunnet, et samfunn han i følge ham selv har studert lenge (Bourdieu 1995:30). Derfor må også Bourdieus teorier i "Distinksjonen" sees i lys av det franske samfunnets strenge klassestruktur, selv om han mener at det også kan generaliseres til å gjelde andre samfunn (Ibid). For den som likevel skulle være interessert i et komparativt perspektiv ved det norske og franske samfunn, finnes det aspekter ved dette i Rosenlund (2000) og Mangset (2003). Min bruk av Bourdieu har ikke sammenheng med et klasseperspektiv på frikjøring, selv om dette for så vidt kunne vært en interessant innfallsvinkel å se på for eksempel: Hva foreldrene til dagens frikjørere arbeider med, hvilken sosial gruppe eller klasse de tilhører og ikke minst hvilke aktiviteter de har drevet og driver med. Jeg er helt sikker på at det finnes klare reproduksjonstrekk i frikjøringsaktiviteten, men dette er et perspektiv som faller utenfor min problemstilling.

gjøre en distinksjon mellom to begreper eller ting. For det andre går det på det som på norsk kalles ”distingverthet”, det å skille seg ut fra andre på en bestemt måte. Disse to betydningene av ordet henger sammen. Den distingverte er en som forstår å lage distinksjoner, selv om dét ikke er nok til å være distingvert. (Ibid)

Min bruk av begrepet distinksjon må sees i en slik sammenheng. Begrepet brukes blant annet for å vise at frikjøring er forskjellig fra andre aktiviteter, eller deler av frikjøringsaktiviteten er ulikt en annen del, som for eksempel jibbing og kjøring. Det må i andre sammenhenger forstås som distingverthet, hvor frikjøringen skiller seg ut på en bestemt måte. Eksempelvis ved noe i aktiviteten i seg selv, eller ved bruk av spesielle tegn, symboler eller lignende som har som funksjon å distingvere frikjøring fra andre kulturelle felt.

Bourdieu's feltbegrep henspeiler på at de ulike distinksjonene skaper grenser til andre felt i samfunnet, og dermed får et respektivt felt sine egne koder og spilleregler, som skiller dette feltet fra andre sosiale og kulturelle felt.

Etter en forholdsvis kort fremstilling av Bourdieu og hans begreper, er det på tide å bevege seg inn i det subkulturelle⁹³ ved frikjøringen. Jeg vil starte med noen betraktninger som peker på elementer ved frikjøringens subkulturelle kapital, som blant annet handler om frikjøringens kobling til kommersielle interesser. Jeg vil forsøke å forklare dette gjennom uttrykket ”hype”.

Frikjøring subkultur; et ”hypet” fenomen

Jeg benyttet tidligere i oppgaven uttrykket ”hype” i forbindelse med snowboardingens globale livsform, og dette uttrykket kan lede oss til viktige kjennetegn ved frikjøring subkultur og frikjøringens subkulturelle kapital. En ”hype” er noe som er hipt og trendy, men på samme tid er det også noe som på en eller annen måte konstrueres til å bli kulere enn hva de fleste i utgangspunktet oppfatter det som. En kan kalle dette en kulturell iscenesettelse. Det ligger en klar overdrivelse i et fenomen som er ”hypet”. For eksempel er vinneren av Idolkonkurransen på Tv 2 definitivt en slik ”hype”. Gjennom kommersielle interessers ønske om størst mulig

⁹³ Selv om Bourdieu i ”Distinksjonen” ikke er opptatt av subkulturer i denne betydningen av ordet, er omdreingspunktet i boken nært knyttet til dette. Gjennom samfunnets ulike distinksjoner basert på ulike grupper habitus, formes for eksempel en kulturell kapital tilknyttet denne gruppen, og som skiller denne gruppen fra andre grupper. Bourdieu's begreper har også ved andre anledninger blitt benyttet i en slik subkulturkontekst. For eksempel i Wacquants (1995) artikkel om profesjonelle boksere i en getto i Chicago.

fortjeneste, blir det knyttet ekstra oppmerksomhet og dermed forsterket interesse rundt et fenomen. Selv om det ikke trenger å være tilfelle, ligger det i ”hype” en ”risiko” for at det kan bli en kortvarig interesse rundt det som blir ”hypet”, nettopp på grunn av at fenomenet blir konstruert i en kommersiell verden av kommersielle aktører.

I forhold til frikjøring kan det siste punktet ikke sies å være tilfelle. Det virker stadig som vårt fenomen er preget av økt tilslutning, selv om jeg ikke har noen tydelig empiri på dette punktet. Antall besøkende i alpinanlegg og aktivitet i den norske fjellheimen tyder likevel på flere ski- og brettkjørere enn noen gang tidligere (se <http://www.alpinanleggene.no>). Et annet eksempel i denne forbindelse er antall besøkende på skifilmer som blir vist på offentlige steder. De siste seks årene har firmaet ”Ride” reist rundt i Norge og fremvist skifilmer i løpet av høsten. De er med andre ord med på å forkorte ventetiden for frikjørere, før vinteren for alvor setter inn. Jeg har i skrivende stund ikke sett tall for årets turne på landsbasis, men her i Bø var besøket bedre enn noen gang tidligere. Selv om dette også er svak empiri i en universell målestokk, peker det i retning av stadig stor interesse for frikjøring.

Det er sikkert noen som vil riste på hodet når jeg omtaler frikjøring som ”hype”, fordi frikjørerne ikke vil si de driver med frikjøring på grunn av dette. Frikjøring er for den enkelte frikjører ingen overdrivelse. Det er jeg helt enig i, og dette henspeiler ikke på den enkeltes oppfatning av hvorfor han eller hun driver med frikjøring. Men hype-uttrykket peker i forhold til frikjøringsfenomenet på en helt sentral del av fenomenets sosiokulturelle kontekst; koblingen til ”kapitalismens ånd”. Det kapitalistiske system medvirker til at frikjøring får sitt eller sine kulturelle uttrykk, og dette uttrykket kunne det ikke fått uten at frikjøring hadde blitt ”hypet” fra disse aktørenes side.

Et konkret eksempel i denne forbindelse er frikjøringens kulturelle uttrykk når det gjelder klær. Da tenker jeg ikke på de klærne en bruker når en kjører, men på fritidsklærne. Lave bukser (sægging) og hettegensere⁹⁴ er de mest fremtredende uttrykkene, for disse utspringer fra funksjonalitetsprinsippet som gjelder når en kjører. Forholdsvis vide klær som gjør at en kan bevege seg fritt uten at klærne hemmer bevegelsene. Sæggebukser og hettegensere har blitt en universell klesdrakt for dagens unge, sammen med blant annet utstrakt bruk av luer

⁹⁴ Sæggebukser og hettegensere var et snowboard- og skateplagg, men som også skikjørere, og etter hvert alle, er i besittelse av. Klærne er altså også et eksempel på at frikjøringskulturen har en klar link bakover til snowboardkulturen, og at elementene er en videreføring.

som også er et kulturelt symbol fra frikjøringens verden. Ironisk nok er det i dag mer motstand å ikke gå med slike klær. Det som altså var uttrykk for opposisjon og kulturell identifisering i en subkultur, er i dag blitt anerkjent og universalisert.

Snowboardernes klær og livsstil, og senere frikjørernes, blir kulturelt iscenesatt til å gjelde alle. Det er heller ikke så vanskelig å få mange ungdommer til å ”bite på”, for frikjøring er ”kult”. Det er fete bilder, frihet, fart og spenning. Frikjøring gir ”kred”. Det innebærer interesse og økt tilslutning til et system som tjener penger på ungdoms orienteringsmuligheter og orienteringsproblemer i det moderne samfunn, hvor en selv må velge hvem en vil være.

Det er derfor ikke til å komme unna koblingen mellom frikjøring og den kommersielle verden, og kommersialismen legger sterke føringer på hvordan vi oppfatter fenomenet frikjøring. Gjennom ”hysten” og overdrivelsen understøttes frikjøring som subkultur, men i denne prosessen er også faren for at subkulturen i for stor grad blir ”mainstream” til stede: Alle vil være en del av det. Står frikjøring som kulturell kategori og utøvernes kulturelle kapital i fare for å få sine opposisjonelle trekk utvisket på grunn av en utvisking av distinksjonene som skiller frikjøring fra andre kulturelle kategorier? Er frikjøring i ferd med å bli ”mainstream”?

Det kan vel vanskelig sies å være tilfelle fordi frikjørerens kulturelle kapital er knyttet til en ungdomskultur som eksisterer opposisjonelt til de voksnes verden. Ungdomskultur er med andre ord en subkultur i seg selv, men dette kan også problematiseres fordi det er en tendens ved dagens samfunn at stadig flere voksne forsøker å være ungdommelig så lenge som mulig.

Det kan på den ene side bety at ungdomskulturene i større grad legger føringer på det totale samfunns- og kulturlivet, som igjen vil bety at ungdomskulturer som subkulturer ikke lenger nødvendigvis er to sider ved samme sak. En slik tankegang har i så fall sammenheng med en dreining i folks smak og interesser, uavhengig av alderskategorier, på grunn av at ulike massemedier spiller en stadig viktigere rolle i konstruksjonen av samfunnets dagsorden, og derigjennom også hvilke kulturelle elementer som til en hver tid er ”riktige”.

På den annen side kan en lenger ungdommelighet også føre til en utvanning av ungdomskulturenes subkulturelle kapital, som da blir endret på grunn av eldre menneskers inntreden i det som skal være ungdommens kultur. Et slikt bilde er fordelaktig for

kommersielle interesser, fordi de er avhengig av kjøpesterke aktører, og strengt tatt er ikke ungdommen kjøpesterke.⁹⁵ Derfor til bredere aldersmessig nedslagsfelt et fenomen som frikjøring har, desto mer vellykket er det sett fra en kapitalistisk synsvinkel. Men dette kan innebære at fenomenets opposisjonelle kraft reduseres, som igjen kan medføre vanskeligheter med ny oppslutning til frikjøringsfenomenet. For motstanden til det etablerte og det vanlige er en viktig drivkraft i den subkulturelle meningsdannelsen, og dermed en viktig bestanddel i den subkulturelle kapitalen.

Disse betraktningene må forstås som nettopp betraktninger, men de sier noe om frikjøringens kommersielle fundament. De sier også noe om hvorfor frikjøringens kulturelle kapital er så viktig. For denne kulturelle kapitalen kan omgjøres til økonomisk kapital av kommersielle aktører. Frikjøringskulturen er gjennomsyret av kommersielle interesser, men det ville vært en feilslutning å si at det alene styrer aktiviteten, miljøet og kulturen. Frikjørerne lever i en kulturell ambivalens hvor de vet at de er avhengig av kommersielle aktører, og at disse spiller en viktig rolle i den kulturelle utformingen. Samtidig handler også frikjøring om å forsøke å uttrykke dens ”sanne kultur” og kulturelle kapital. Dette skjer gjennom bevegelsene med ski eller snøbrett i skjønn forening med snøens egenskaper.

I neste delkapittel skal jeg komme tydeligere inn på hvordan elementer ved frikjøringens bevegelser kan bidra til å tydeliggjøre frikjøring som subkultur, og da skal leseren også få et nærmere forhold til flere av Bourdieus begreper i forhold til frikjøring.

Frikjørerens habitus

Den viktigste bestanddelen i frikjørerens habitus kan en finne i uttrykket ”å dra på”. I kapitlet om Frikjøringsfenomenet (se side 64) beskrev jeg dette som et kulturelt mantra, frikjøringens kulturelle norm. Nå skal jeg se litt nærmere på hvorfor denne normen kan sies å være frikjørernes habitus: Et kroppslig internalisert skjema som organiserer frikjørerens praksis. ”Å dra på” er også en kapitalform som uttrykker frikjøringens kjerne. Hvis du ikke kan ”dra på”, kan du heller ikke være frikjører. Gjennom dette uttrykket tydeliggjøres

⁹⁵ Et paradoks ved moderniteten er at selv om ungdom er kulturelt fristilt, er de i større grad enn tidligere avhengig av voksengenerasjonen, og spesielt sine foreldre, fordi en ikke er økonomisk uavhengig. Ungdommer flest er skoleelever og studenter til langt opp i tjuårene, og selv med deltidsjobber kan det ikke underslå det faktum at ungdom ikke er den gruppen som økonomisk har mest å rutte med.

frikjøring som subkultur, og da tydeliggjøres også distinksjonene til andre sosiokulturelle felt og samfunnet for øvrig.

”Å dra på” uttrykker ”den kulturelle frikjørerens” møte med - og handlinger i frikjøringsverden. Dette gjør frikjøreren både når hun hopper og når hun kjører. I kjøringen handler det om å ”gi gass”, en skal kjøre fort og aggressivt, men ikke uten at en skal ha kontroll. I hoppingen innebærer det ”å dra på” både å hoppe høyt, eventuelt langt, og utføre så vanskelige triks som mulig, men de skal være rene og kontrollerte. Frikjøringens ”dra på” handler altså om å gjøre ting med fart, høyde, stil og aggressivitet, og hvor det hele skal utføres med selvsikkerhet. Det skal være ”smooth”. Dette estetiske idealet er viktig, noe som understrekes også i frikjøringsmedienes bilder. Både magasiner og filmer preges av utøvere som kjører eller jibber i forhold til disse estetiske idealene for frikjøringsaktiviteten og frikjøringskulturen. Dette blir dermed en forsterkning av det visuelle bildet som er den rådende kulturelle normen, nemlig ”å dra på”, som igjen får betydning i forhold til hvordan den enkelte forsøker å handle som frikjører.

Det kulturelle mantraet blir dermed et gjennomgripende ideal for hva som defineres som frikjøring i en aktivitetsmessig kontekst. Når alt kommer til alt, er ”å dra på” det som skiller en frikjører fra en ”søndagskjører”. En kan iføre og påta seg alle frikjøringskulturelle symboler som eksisterer. For eksempel klær, språk, musikkinteresse og væremåte, men det hjelper ikke hvis en ikke er så god på ski eller snøbrett at en kan ”dra på”. Da er du ikke frikjører, men ”wannabe-frikjører”, og det er ingen heldig karakteristikk. En kan godt skille seg ut i forhold til ulike former for kulturell identifikasjon, så lenge en er i besittelse av å kunne ”dra på”.

Habitus er fra Bourdieus side noe vi fødes inn i, og viser dermed til hvordan menneskets sosiale forankring inkorporeres i våre tenkemåter, væremåter, kroppsholdninger og bevegelser. Habitus er vårt historiserte liv (Moe 1994). Jeg vet at mine lesere skjønner at frikjøreren ikke blir født til ”å dra på”, og av den grunn kan det synes at jeg tar store friheter i forhold til Bourdieus habitusbegrep, noe jeg til en viss grad også gjør. Jeg mener likevel jeg kan holde ”hodet over vannet” fordi det må finnes noe i frikjøringen som organiserer frikjøringsverdenens praksis, og det er min påstand at det er ”å dra på” som er dette noe: Det er ”limet” som holder bitene på plass. Selv om habitusbegrepet i større grad enn hva som gjelder min karakteristikk av frikjørerens habitus er altomfattende i forhold til menneskets

sosiale og kulturelle liv, kan viktige elementer ved habitus likevel være gjeldende i forhold til frikjørernes sosiale og kulturelle forankring i frikjøringsverdenen. Både tenkemåter, væremåter, kroppsholdninger og bevegelser innen frikjøringen spinnes ut fra uttrykket ”dra på”.

Gjennom denne habitusen skiller frikjørerne seg fra store deler av omverden. Hvilke andre fenomener i samfunnet har ”dra på” som et kulturelt mantra? Uten at jeg med hånden på hjertet kan si at det ikke gjelder flere, har jeg i mitt eget trange sinn ikke klart å komme opp med noen. Det som må være nærmest er for eksempel downhillsykling eller aktiviteter innen den motoriserte verden. Uansett skaper frikjørerens habitus distinksjoner til andre sosiale eller kulturelle felt i samfunnet, men også andre kulturelle elementer innvirker til at frikjøring kan sees som et distingverende felt.

Frikjøringsfeltet

Feltene er handlingsarenaer som alle har sine særegne virkemåter med egne koder og spilleregler (Ibid). Habitus og felt er relasjonelle begrep som får mening og innhold på grunn av hverandre. Et felt må ha handlende aktører og aktørene må ha en arena å handle i. Frikjøringsfeltets koder og spilleregler er derfor særegne, og kan ikke uten videre sies å gjelde for andre sosiale felt. Hensikten med en ”feltanalyse” av frikjøringen er at jeg kan løfte frem kulturelle elementer ved frikjøring som tydeliggjør frikjøring som en distinksjon til de mest nærliggende sosiale feltene, nemlig ”idrettsfeltet” og ”friluftslivsfeltet”.⁹⁶

Frikjøring og idrett

Først og fremst kan frikjøring defineres som en fri aktivitet. Med dette mener jeg at frikjøring ikke er underlagt bestemte regler for utøvelse, som for eksempel er tilfelle ved idrettskonkurranser. En hver idrettskonkurranser har også et helt bestemt mål, som i korthet handler om å kaste lengst, hoppe høyest eller springe forrest. Noe som også kan uttrykkes i det olympiske motto: ”Citius - Altius - Fortius” (”høyere - raskere - sterkere”). Dette mottoet

⁹⁶ Dette må ikke forstås som at jeg definerer idrett og friluftsliv i ”samme bås”. Selv om idrett og friluftsliv har mange felles elementer, som for eksempel lekens grunnleggende betydning, bruke kroppen og få sterke opplevelser, er målet med kroppsbruken og opplevelsene særs forskjellig. Både idrett og friluftsliv har mange likheter med frikjøringsfenomenet, og derfor er de også velegnet som sammenlikningsgrunnlag. Disse likhetene innebærer også at frikjøring er et motsvar til nettopp idrett og friluftsliv.

definerer Tangen (1997) som den moderne idrettens rasjonalitet, og må sees som en grunnleggende drivkraft i idrettens selvrefleksjon.

Frikjøring kan ikke karakteriseres i en slik ”olympisk” kontekst. Ikke på grunn av at frikjøring ikke handler om å strekke seg lenger, flytte sine egne grenser, men frikjøring er ikke som idrett rasjonalisert i forhold til at å prestere i en konkurranse er målet med utøvelsen. Det finnes ingen standard som er nedfelt på grunn av at hver enkelt utøver skal måle seg mot hverandre. Selv om frikjørere ser på hverandre, lærer av hverandre og har idoler hentet fra den ”store” frikjøringsverden, er ikke de ulike aktivitetselementene standardisert. Det innebærer at en ikke kan måle prestasjoner på samme måte som en kan gjøre i en idrettskontekst. Dermed er også frikjøringens aktivitet friere enn det som en kan benevne som idrett.

Idrettsfeltet er i større grad preget av det Sartre kalte det sosiomaterielle handlingsfelt (Østerberg 1990), som er et felt hvor menneskets materielle omgivelser legger føringer på hvordan vi kan handle i verden. Idrettens standardisering for å kunne måle prestasjoner og resultater opp mot hverandre, er et eksempel på hvordan de sosiomaterielle omgivelsene legger bånd på hvor fri idrettsutøveren er i sin utøvelse.

Men frikjøring har også sine konkurranseformer. Som nevnt i beskrivelseskapittelet (se side 62), handler for eksempel en frikjøringskonkurranse om å kjøre ned en urørt fjellside, hvor deltakerne blir bedømt for fart, teknikk, hopp og sporvalg. Det er likevel en grunnleggende ulikhet mellom frikjørere som konkurrerer og idrettsutøvere. Mens en idrettsutøver trener spesifikt for å prestere i en eller flere bestemt(e) konkurranse(r), har frikjøreren ikke rigide treningsprogrammer for å prestere i konkurranser. De bare er på ski eller snøbrett, og gjennom leken i og med snøen utvikles ferdigheter som også nyttegjøres i konkurranseformen.

Derfor består frikjøringens totale aktivitet i større grad av frihet i forhold til hva en gjør og hvorfor en gjør det. Frikjøringsaktiviteten er i seg selv et fullverdig mål for å drive med nettopp frikjøring. Av den grunn blir friheten også større. Dette medfører også at lekenheten⁹⁷ løftes frem som en sentral del av aktiviteten. I en kulturell kontekst trer temaet lek frem som en viktig kulturell kode ved frikjøring. Lekenheten fremstår ikke bare i form av det å bevege

⁹⁷ Lek er et sentralt aspekt i Christensens (2001) dr art avhandling. For den som er interessert i lekens betydning for snowboarderne tilknyttet ”Totten Happy Campers”, er denne lesingen absolutt å anbefale, og mange av elementene der er relevante også i en mer generell frikjøringssammenheng.

seg på ski eller snowboard, men også i væremåte og handlingsmåte generelt. Språk og språklige uttrykksmåter er et eksempel i denne sammenhengen.

Frikjøringens lekne og distingverende språk

Frikjøernes vokabular består av mange utradisjonelle uttrykk, som peker i retning av et mer generelt ungdomsspråk. "Kred" (kredibilitet), "cool" (kul), "smooth" (pent, vakkert, estetisk korrekt), "hype" (trendy, men overdrevet), "jazze" (ha det trivelig), "konge" (topp, supert), "rad" (en radikaler, en som gjør noe ekstremt), "gunne" (gi bønn gass), "stæsj" (utstyr), "dra på" (gi gass) osv viser en flora av uttrykk som brukes for å beskrive opplevelser og bevegelser.

Denne slangen uttrykker "kroppsuttrykksfulle" subkulturers generelle begrepsbruk. Slangen finner vi igjen i for eksempel surfemiljøet og skatemiljøet, og stammer opprinnelig fra slike amerikanske subkulturer. Disse slanguttrykkene oppstår nettopp på grunn av aktivitetenes frie natur og lekne innstilling. Slike uttrykk er ikke like fremtredende i for eksempel et langrennsmiljø eller et friidrettsmiljø.

Årsakene til dette er både hvordan aktiviteten i seg selv har en grunnleggende betydning for hvilke språklige uttrykk som "passer" til hva en gjør, men også et miljøes kobling til andre relevante miljøer. Som for eksempel frikjøringens kobling til eksempelvis en amerikansk surfekultur.

Bourdieu var også opptatt av den språklige praksis. Habitus er et språklig fellesskap (Moe 1994:191). Våre rotfestede betraktning- og væremåter uttrykker seg gjennom en språklig praksis. I dette ligger det at Bourdieu betoner språkets sosiale karakter. Språket gir oss en livspraktisk orientering, og det får sin mening gjennom vår sosiale praksis (Ibid). Frikjøernes subkulturelle språk er i tråd med Bourdieu et uttrykk for deres habitus, og blir dermed også en viktig bestanddel i den kulturelle kapitalen.

Det faktum at det særegne "frikjøringsspråket" har et kroppslig fundament i opplevelser og bevegelser gjør at det blir en tydeligere kobling mellom språk som vokabular uttrykksform og "kroppsspråket". Frikjørerens språk gjenspeiler aktivitetens egenart, og blir av den grunn en faktor i den kulturelle identiteten og den kulturelle kapitalen. Samtidig blir det også en

forsterking av den kroppslige habitus. Nettopp på grunn av dette samsvaret mellom språk og kroppsspråk. En habitus som rotfestes på grunn av de kroppslige opplevelsene: ”Å dra på” og å vise hvem jeg er basert på en leken tilnærming til verden.

Frikjøring og friluftsliv

Friluftsliv er ikke på samme måte som idrett preget av organisering og standardisering. Friluftsliv er i utgangspunktet preget av frihet til å gjøre hva en vil i pakt med naturen. I møte med fri natur ligger mulighetene åpne for ungdommer å definere sin egen identitet. For mange ungdommer er det likevel noe gammelt, tradisjonelt og traust over friluftslivet, noe som hører voksenverden til. Ungdomskultur handler om å opposisjonere mot nettopp en slik verden, og friluftsliv er et fenomen som ”alle” etablerte driver med. Av den grunn er det ikke uten videre enkelt å tilkoble seg en ”rådende” voksenkultur. Det er dermed ”riktigere” å velge aktiviteter som egentlig innebærer mange liknende verdier og erfaringer, men som på samme tid også er en distinksjon til friluftslivets etablerte ”nikkersadel”.⁹⁸

Frikjøring er ikke et kraftig brudd med den norske friluftslivstradisjonen, men det bryter med noen verdier som har vært sentrale i en friluftslivssammenheng. Blant annet fraværet av kommersiell innblanding, selv om det i dag også kan sies å være en sannhet med modifikasjoner. Friluftslivsidealistene er vel færre i dag enn for tjue år siden, å lage eget utstyr er ikke like vanlig lenger og kommersialismen er absolutt tilstedeværende (det er bare å åpne Turistforeningens medlemsblad, ”Fjell og Vidde” for å finne eksempler på dette).

Men det norske friluftslivet har likevel ikke den samme tilknytningen til kapitalistiske aktører som frikjøringen har. Der det norske friluftslivet i hundre år har vært en motkultur til kapitalismen, blant annet i betydning ”byens larmende industrivesen”, er dagens moderne

⁹⁸ I hvilken grad slutter ungdom å gå på tur? Den Norske Turistforening har satset på ungdom de siste årene. Blant annet med såkalte Base Camper, som er ”leirer” på ca en ukes varighet, og disse har vært en suksess. Aktivitetene på Base Camp er varierte, men innslagene av litt mer ”eksotiske” og ”bratte” aktiviteter som brevandring, breklatring, fjellklatring osv har preget reklameringsen for disse campene. Det kan tolkes dit hen at ungdom ikke velger vekk det å være ute i naturen, men det må være spennende aktiviteter som appellerer til deres generelle livsform (eller livsverden). Disse aktivitetene er derimot ikke noe ”alle” er sosialisert til, på grunn av at aktivitetenes karakter innebærer at foreldre og andre sosialiseringssagenter ikke har erfaring med slike aktiviteter. Det er jo tross alt bare noen få prosent av Norges befolkning som driver med slike aktiviteter. Det er heller ikke slik at norsk ungdom bare ønsker ”bratte” aktiviteter. Det er selvfølgelig mange som både går ”tradisjonelle” turer i fjellet, jakter, fisker, brenner bål osv. Statistikk på dette området finnes blant annet i Odden og Aas (2002). Et annet interessant perspektiv i denne forbindelse er Skogens (1999) prøveforelesning til dr. polit. graden om jegere og snowboardere blant ungdommer i Trysil, hvor jegerungdommens aktivitet på samme måte som snowboardernes er uttrykk for identitetsprosjekter. Jegerne velger tradisjonen, mens snowboarderne velger det moderne.

frikjøringskultur nærmest et resultat av kommersielle interesser. Uten disse hadde ingen kunnet drive med frikjøring og andre ”moderne” aktiviteter, som elvepadling, basehopping, terrengsykling osv. Som jeg nevnte i kapittel 3 (se side 34), er det ikke uten videre enkelt å lage utstyr til dette formålet⁹⁹. Dermed er alle ski- og brettinteresserte fanget i kapitalismens favntak. Dette er et aspekt ved aktiviteten og kulturen frikjørerne tar med på kjøpet, for det viktigste er å stå på ski eller snowboard.

Det betyr likevel ikke at en ikke kan være kritisk til det samme systemet. Jeg kjenner til flere frikjøringsmiljøer hvor det gir ”kred” å være kritisk til kommersialismen. Det er viktig at frikjørerne er kritiske til slike aktører fordi frikjørerne selv må være de viktigste premissleverandørene i utviklingen av sin egen aktivitet. Det er nok å la blikket gli over til idrettens verden for å se hvor langt det kan gå når kommersialismen, ikke minst i form av media styrer innholdet.¹⁰⁰

Kommersielle aktører er en del av moderne menneskers hverdag. Selv om frikjøring bryter med den norske friluftslivstradisjonen i den forbindelse, er det likevel en form for utvikling av det samme friluftslivet. Det er klart at frikjøreren som går på skifeller opp på topper i den norske fjellheimen viderefører en aktivitet som har eksistert i lang tid. Hun er friluftskvinne så god som noen, men er hun frikjører tilhører hun samtidig også en annen kultur. En kultur som er mer global, mer preget av en moderne livsform, sterkere knyttet til kommersielle aktører, og en aktivitet som tydelig skal uttrykke hvem hun er. Men så sant hun går på topper, opplever natur og ikke bare har et instrumentelt forhold til turen, for å kjøre ned igjen et sted ingen har gjort tidligere, driver hun også friluftsliv.

Egentlig er det ikke så viktig om det er friluftsliv eller ikke, men den oppfatningen om at dette er et kraftig brudd med det norske friluftslivet holder likevel ikke mål. Denne oppfatningen er uansett karakteristisk på grunn av at en kategoriserer aktiviteter og utøvere, som har som funksjon å kunne skille mellom fenomener og deres utøvere. ”Noe er noe, og noe annet er noe annet.” For den som skal selge produktet frikjøring, kan en slik kategorisering være nyttig på grunn av at en får distingvert fenomenet. Frikjøring er noe annet enn den ”hegemoniske”

⁹⁹ Et unntak kan være klær, og det er litt underfundig at det iblant mange av verdens mest kjente jibbere, som for eksempel svenske Jon Olsson (se blant annet Fri Flyt 20-2002), er utbredt å strikke sine egne luer.

¹⁰⁰ For eksempel endrer idretter seg på grunn av at de skal tilpasses fjernsynsruta. Langrenn kan fungere som eksempel i denne sammenheng. Andre graverende eksempler er at landslagstrenerne ikke får teste ut de spillerne de vil, fordi media krever at de kjente spillerne, eksempelvis David Beckham, skal spille privatlandskamper, slik at tv-seerne sitter klistret til skjermen. Det er frihet det...

idretten og det ”etablerte” friluftslivet. Det er en distinksjon for de fartsfylte og moderne ungdommene, som skal uttrykke hvem de er i en kaotisk verden. Da er det vanskelig å si at dette er en naturlig utvikling av det norske friluftslivet, selv om mange frikjørere har en bakgrunn fra tradisjonelle friluftslivsturer.

Uansett må frikjøring sees på som et eget fenomen. Frikjøringsaktivitetens og frikjøringskulturens utbredelse krever og fortjener det. Det er et kulturelt ”kjennetegn” ved frikjøring som tydeligere kan distingvere frikjøringen fra eksempelvis friluftslivsfeltet. Dette er et kjennetegn som jeg flere ganger har vært inne på, men med vilje ennå ikke har begrepsfestet. Årsaken til dette er at begrepet på en karakteristisk måte kan sies å være en fellesbenevnelse for det subkulturelle frikjøringsfeltets distinksjoner, habitus, felt og kulturelle kapital. Begrepet kan også fungere som en oppsummering av dette delkapittelet om subkultur og subkulturell kapital, og det åpner opp for å blant annet gi noen flere perspektiver på frikjøringsmediene og deres rolle.

Frikjøring subkultur; en ekspressiv kultur

Ekspressivitet¹⁰¹ er altså begrepet som skal samle trådene i fremstillingen om frikjøring som subkultur. Gjennom å handle som frikjører og å være tilknyttet frikjøringskulturen og dens kulturelle kapital, fremstår den enkelte frikjører som et ekspressivt individ. Aktiviteten og kulturen uttrykker hvem en er. En ekspressiv aktivitet som frikjøring innebærer at kulturelle koder, symboler og spilleregler må forstås i lys av at de skal skille deg ut fra ”hopen”, men på samme tid skal de også skape tilhørighet og trygghet til andre individer innen frikjøringskulturen. Ekspressivitet henspiller likevel først og fremst på hvordan aktiviteten, det kroppslige uttrykket, kommuniserer med omverden, hvor en først og fremst gjennom sine kroppslige bevegelser konstruerer et uttrykk for hvem en er.

Det kroppslige uttrykket er en del av frikjøringens kulturelle pakke, hvor alle de (sub)kulturelle elementene ligger implisitt. Kodene, normene, symbolene, væremåten, språket

¹⁰¹ Bourdieu er i ”Distinksjonen” inne på elementer ved slike ”nye” aktiviteter (må sees i sammenheng med at ”Distinksjonen” ble utgitt i 1979), hvor han snakker om forskjellen mellom tradisjonelle idretter og det han kaller ”Californian Sports”. Her tenker Bourdieu på idrettslige aktiviteter som eksempelvis seiling, surfing, klatring osv, som kjennetegnes av en form for ekspressivitet. Bourdieu fremhever blant annet hvordan utstyr nærmest er viktigere enn aktiviteten i seg selv, men også hvordan disse aktivitetene konstruerer en veldig sterk kulturell og symbolsk kapital. Dette er dessverre en del av ”Distinksjonen” som ikke er med i den norske oversettelsen, men for den som ikke behersker det franske språket, finner en disse tankene i den engelske utgaven (Bourdieu 1984).

og handlingene er alle i denne pakken, og deres funksjon er å skape en kollektivismen av det som egentlig er et individuelt prosjekt. Frikjøringens ekspressivitet blir dermed også et kollektivt prosjekt, eller kanskje bedre et masseindividualistisk prosjekt.¹⁰² Dette kan forstås ut fra det faktum at handlingene er helt sentrale også i denne sammenheng, og at det er gjennom handlingene den kollektive identiteten blir etablert.

I følge sosiologen Alberto Melucci (1992 i Christensen 2001) er oppbygging av gruppespesifikke aksjonsfelt årsaken til at moderne kollektive identiteter oppstår. I denne prosessen aktiveres relasjonene mellom de kommuniserende aktørene, og det investeres emosjonelt i handlinger som binder fellesskapet sammen (Ibid). Christensen (Ibid) skriver videre: *”Snowboard subkultur idealiserer individualisme og særpreg, samtidig som det å dyrke tilhørigheten til gruppen og kollektivet skaper trygghet.”* (Ibid:287). Dette gjelder også for dagens frikjøringsmiljøer. Individualisme og særpreg er en kulturell norm, men det hjelper ikke å være individualist hvis ingen har forståelse for dine individualistiske uttrykk. Hvis ingen skjønner hva du gjør og hvorfor du gjør det.

Frikjøring som ekspressiv aktivitet og frikjøreren som et ekspressivt individ er derfor avhengig av aktører som kan forsterke identitetskonstruksjonen, og her spiller submassemedier, i vår forbindelse frikjøringsmedier, en viktig rolle. Men før jeg går nærmere inn på mediene vil jeg igjen se litt nærmere på det moderne selvet og den moderne ”identitetshunger” på bakgrunn av frikjøring som en ekspressiv kultur.

Det moderne selvet

Overskriften er med hensikt hentet fra Finn Skårderuds bok ”Uro”, som har undertittelen ”en reise i det moderne selvet” (Skårderud 2001). Denne boken gir noen tankevekkende perspektiver på vår tids ”identitetshunger” i en kaotisk verden. Blant annet skiller Skårderud, med ”ville kropper” som erfaringsfelt, mellom helt og halvt vanvidd. Det hele vanviddet er når en er ”rablende” gal, noe som kroppen ikke kan skjule (Ibid:394), men det halve vanvidd er for mange vanskeligere å fatte. Det halve vanvidd i kroppslig atferd er alle de ytterliggående kroppslige atferder som omtales som om de var vanvidd (Ibid). Frikjøring er et slikt fenomen. Det halve vanvidd er i følge Skårderud ikke i seg selv typisk for vår tid, men

¹⁰² Masseindividualisme er et begrep jeg har hentet fra Olsen (2000)

det store omfanget og den allmenne utbredelsen er unik for vår kulturkrets (Ibid). Han fortsetter med følgende betraktninger:

De ville kroppene er ekstremtilfeller. De foretar dype eksistensielle spill med selvets grenser. De hjelper oss å se klarere hva som er dilemmaer rundt det å skulle bli noen i en utydelig kultur. Ved å gå til randen, minnes vi om sentrum. Villskapen skaper orden. Jeg er dødelig. Grensesituasjonenes innsikter er basert på mer enn snakk, de må erfares. De ville kroppspraksisene er fenomener som har et visst slektskap med forelskelsen – henført, oppslukt, risikofylt drama omkring tapet av kontroll. Det er bokstavelig hengivenhet; å gi seg hen. Disse fenomenene er tidsånden som materialiserer seg i kroppsteknikker. Men fordi den har satt seg i kroppen, er meningen delvis skjult og ikke uten videre synliggjort. (Ibid:394)

De ville kroppene fremstår i det moderne samfunn med både egenrådighet og annerledeshet, og slik sett er de kanskje et karakteristisk uttrykk for vår moderne kultur (Ibid). Mennesket streber etter et rom som ikke er gjennomfortolket og analysert, hvor frikjøring og andre ”ville” kroppslige aktiviteters marginale praksis kan fungere som en motstrategi til vår semiotiske¹⁰³ overlessete kultur (Ibid). Den marginale praksis tror jeg er en god benevnelse på hva disse aktivitetene egentlig handler om, fordi denne praksisen utfordrer den sunne fornuft, skapt av et rasjonalisert og nyttetenkende samfunn. Vi lever i dag i et samfunn hvor trygghet og sikkerhet kan sees på som en kulturell norm.¹⁰⁴ Denne kulturelle normen er ikke uten videre forenlig med individualisme som kulturell norm. Hvor er individualismen i forskriftene som skal gjøre alle aspekter ved den moderne oppvekst så sikker som mulig? Lekeapparater i barnehager og skolegårder er ikke lenger ment for kroppslig handling og lek, men fungerer mer som et fengsel for barns iboende kroppslighet.

Skårderud ser de ville kroppers marginale praksis som en motfornuft til fornuften. Det er med andre ord ikke en ufornuft, hvor de forskjellige ytterliggående aktivitetene utfordrer grunnlaget i kapitalistisk kultur (Ibid). Det er derfor en smule ironisk at de samme ytterliggående aktivitetene blir fanget opp av den samme kapitalistiske ånden, og årsaken til dette må forstås i deres ekspressive ”natur”. Ekspressiviteten blir en utmerket arena for det

¹⁰³ Semiotikk er i all enkelhet tegnteori. Når en kvinne går i svart, med svart slør og med lommetørkle i hånden, hva signaliserer det? Jo, hun har sannsynligvis vært i begravelse (Schaanning 2000). Klesdrakt er slik sett et tegn vi kommuniserer med, men det krever at vi har felles tolkningskoder (Ibid). Den årvåkne leser vil se at frikjøringskulturen også er overlesset med semiotikk, noe jeg kommer litt tilbake til i teksten nedenfor. I samfunnsvitenskapene er semiotikken en del av den franske strukturalismens språkteori, som ”oppsto” med Claude Lévi-Strauss og fikk sitt gjennombrudd i Frankrike på 1960-tallet.

¹⁰⁴ For eksempel kaller Gunnar Breivik dagens norske samfunn for trygghetssamfunnet.

kapitalistiske system, for ekspressiviteten innebærer at en iscenesetter seg selv og sitt liv i forhold til omverden. Dette skaper et individuelt motsvar til resten av verden, men på samme tid bygges det et fellesskap med andre "iscenesettere". Dermed konstrueres også særegne livsstiler, eller kanskje bedre "livsstilspakker" tilknyttet disse marginale aktivitetene. Derfor blir også alle koder, normer, symboler, være- og handlemåter en del av "livsstilspakkene" som kommersielle interesser kan selge. Den kulturelle kapitalen omgjøres til økonomisk kapital, og det er motfornuften til dette systemet som gjør dette mulig.

Frikjøringens i utgangspunktet individuelle livsstil passer altså som "hånd i hanske" til kommersielle interesser. Spørsmålet er om den moderne individualiseringen handler om å shoppe delidentiteter og personlighetsfragmenter? Dette vil bety at identitetsdanning også handler om forbrukermentalitet og ergo en gjenspeiling av kapitalismens ånd, hvor vi bruker og kaster forskjellige identitetsuttrykk.¹⁰⁵ Et slikt perspektiv passer overens med en slags form for semiotikk, hvor det moderne "delelige"¹⁰⁶ individ uttrykker seg gjennom tegn og spiller med ulike delidentiteter. Tordsson (2003:344) uttrykker det dit hen at tilværelsen blir en "lystelig feiring av kaos".

Frikjørere og andre subkulturelle grupper i samfunnet uttrykker seg i forhold til verden gjennom en slags semiotisk form, som nærmest er nedfelt i deres ekspressive omgang med verden. Det er likevel ikke sikkert at et slikt perspektiv på det moderne selv og individualismen stiller disse personene i et riktig lys. Jeg tror det er viktig å skille mellom hva som foregår på individnivået og hva som er et uttrykk for kulturen som omgir dem. Det er ikke min oppfatning at frikjørere shopper delidentiteter og kaster seg ut i en "lystelig feiring av kaos", men hva som derimot er kulturelt skapt er en annen sak. Så kjære frikjører, din ville kropp som leker i snøen, ditt halve vanvidd som kaster seg utfor bratte fjellsider, er ikke et uttrykk for at du bare er fanget i "kapitalismens jernbur", hvor du gjennom hele vinteren shopper i "prosjektbutikken" på leting etter deg selv og hvem du er. Du er mer virkelig enn som så.

I fortsettelsen av dette er det interessant å se hvordan frikjørere og andre "adrenalinøkende risikotakere" er et godt eksempel på den moderne sosiale og kulturelle tidsånden, nettopp fordi de er hva omverden karakteriserer som "risikotakere". Hva uttrykker egentlig denne

¹⁰⁵ Et perspektiv Tordsson (2003:343ff) drøfter, eller kanskje en heller skal si fastslår.

¹⁰⁶ Identitet betyr u-delelig, men det perspektivet jeg nå diskuterer forutsetter at identiteten er delelig.

benevnelsen? Det fungerer først og fremst som en kulturell kategori, hvor ulike "adrenalinjunkies" har sine egne måter å forstå verden på. En egen habitus, et eget kulturelt felt. "Risikotakeren" er en distinksjon til resten av verden. Men benevnelsen gir ingen forståelse for hva det er som driver disse menneskene til å utforske verden på sin egen måte. De har et annet forhold til risiko enn hva "normale" mennesker har, eller har de egentlig det? Er det ikke bare "oss andre" som konstruerer denne risikoen, fordi vi ikke har forutsetning for å skjønne hva deres prosjekter går ut på?

Er ikke egentlig livet i seg selv en risiko? Gjennom det modernes enorme kunnskapsproduksjon er vi omgitt av risiko på alle bauger og kanter.¹⁰⁷ I et slikt perspektiv er kanskje ikke frikjøring så risikofylt likevel, men det som skiller frikjøring fra "samfunnets risiko" for øvrig, er at frikjøreren frivillig oppsøker de farene som er forbundet med aktiviteten. Det er her "de andres" forståelse ikke strekker til, og en kan spørre seg om dette har en sammenheng med at vi er stivnet fast i klebrige, sosiomaterielle handlingsfelt. Dermed har alle vi andre havnet i "vond tro". Vi tar ikke lenger ansvar overfor våre egne liv, i motsetning til den såkalte "risikotakeren" som definerer sine prosjekter ved å møte en risiko som vi egentlig alle skulle hatt motet til å møte.

"Risikotakeren" velger å ta hensyn til den risikoen som omgir hans eller hennes liv, gjennom å handle på arenaer hvor risikoen er noe håndterlig, noe en har muligheten til å minimalisere. Det er med andre ord en form for risiko som det enkelte individ kan oppleve å ha kontroll over, i motsetning til den "livsrisikoen" som gjelder oss alle.

"Risikotakeren" manifesterer seg gjennom å ekspressivt kaste seg inn i situasjonene, han velger usikkerhet fremfor trygghet og aktivitet i stedet for kjedsomhet. Et slikt forhold til verden selger, og derfor er han også interessant i en kommersiell sammenheng, hvor det blir konstruert livsstilspakker tilknyttet frikjøreren og andre såkalte "risikotakere". I denne sammenheng spiller mediene en sentral rolle, for frikjøringens "risikotakende ekspressivitet" fungerer utmerket i en medial sammenheng.

¹⁰⁷ Dette perspektivet finner en blant annet i Beck (1997).

Mediekultur

Vi lever i dag i et mediesamfunn, hvor moderne medier spiller en viktig rolle i eksempelvis unges oppvekstvilkår. Det er klart at det får betydning for hvordan ungdomskulturen fremstår. Frikjøring som subkulturelt fenomen hadde ikke hatt den utbredelse som det har uten frikjøringsmediene. Det viktigste i denne forbindelse er hvordan frikjøringsmediene fungerer som et område for kulturell identifisering. Christensen (Ibid) konkluderer med følgende i denne sammenheng:

Snowboardmedier er mer enn noe et kulturelt område for selvreferanser og identifisering. Medienes avbildninger av bevegelsesmønstre og kroppskultur gir den enkelte tilgang på sekundære formidlete erfaringer fra et kulturelt felt nær ens egne opplevelser, som gir utvidet kompetanse, noe å strekke seg etter, samtidig som betydningen av det kulturelle fellesskapet en føler seg som en del av, bekreftes. Engasjementet forsterkes også gjennom medienes innhold: Bilder som utfordrer utøvernes fysiske kapasitet, mot, kreativitet og balanseevne maksimalt, gir et sterkt følelsesmessig engasjement. Det sublimes tiltrekning og fascinasjon forsterker affektene. Den sult etter egne bevegelser som representasjoner av andres bevegelser skaper, gjør konsumpsjonen av snowboardmedier til et bad i en visuell fornyelseskilde, og et møte med seg selv, sine idealer og sine tilhørigheter. (Ibid:274-275)

Frikjøernes ekspressivitet er et grunnleggende element for at mediene kan fungere på den måten som Christensen her forklarer. Gjennom frikjøringsmediene bygges det opp under det jeg tidligere har forklart ut fra Bourdieus begreper habitus, felt, distinksjon og kulturell kapital. Mediene både produserer og reproduserer disse kulturelle kodene, tegnene, symbolene og normene. Slik kan de konstruere nye uttrykk, men ikke uten at disse uttrykkene har resonans i miljøet. Eksempelvis er frikjørerens habitus en individuell norm uttrykt gjennom ”å dra på” i alle sammenhenger, og dette må mediene ta hensyn til i sin ”konstruksjon” av ”frikjøringsvirkeligheten”.

Den ekspressive frikjører, som er relevant i en medial kontekst, er han¹⁰⁸ som tøyser strikken litt lenger enn de andre. Dermed blir han også avbildet i magasiner eller får filmsekvenser. Har en først blitt avbildet vil en også ha skaffet seg et navn, og har muligheten til å bli

¹⁰⁸ Nå bruker jeg bevisst benevnelsen han, fordi det er stor overvekt av det mannlige kjønn i frikjøringsmediene. Kvinnelige frikjørere er med i filmer, og magasiners reportasjer og bilder viser også kvinnelige kjørere, men de er i klart undertall. Årsaken til dette kan vel antakeligvis forklares med bakgrunn i at det generelt er flere menn som driver med frikjøring, og dermed er det også flere menn som drar litt mer på, hopper litt høyere og kjører litt fortere.

sponset. For mange er dette en drivkraft som kan muliggjøres gjennom frikjøringsmediene. Det er likevel ikke en grunnleggende drivkraft, men det finnes som en mulighet på grunn av at en har stor glede av å kunne handle i og med elementet snø, og mediene kan realisere denne muligheten.

Vi ser også tendensene til at frikjøring blir en del av mainstreammediene, hvor det blir presentert som en distinksjon til idrettsfeltet. Frikjøring presenteres nærmest som noe eksotisk når Sportsrevyen viser bilder fra frikjøringsverden, men det er interessant å se at det finnes flere frikjøringsklipp i NRK 2s "Svisj-programmer" (i kategorien sport).

Spørsmålet er i hvilken grad frikjøring er interessant i forhold til mainstreamkulturen? Snowboardprogrammene på slutten av 1990-tallet ble ingen seersuksess, noe som av snowboarderne selv ble forklart med at det ble for mainstream. Det er klart at subkulturelle fenomen også medialt må presenteres som subkulturer for at det skal få gjenklang. Problemet for mainstreammediene er da at for "resten" av befolkningen er dette lite interessant, fordi de ikke har forutsetning for å skjønne bevegelsene, kodene, normene og væremåten.

I en slik sammenheng tror jeg en kan forklare Fri Flyts popularitet som submassemedie. De favner om både skikjørere, snowboardere og andre former for bratt friluftsliv. Det gjør at ikke bare frikjørere, men også andre grupper aktive friluftslivsutøvere i norsk natur finner magasinet interessant.

Et annet aspekt ved Fri Flyt er at de har en seriøs vinkling på hva de gjør. Denne profesjonaliteten har ikke alltid vært en del av såkalte submassemedier, men en slik vinkling gjør at en tar bladet og dets innhold på alvor. Det innebærer også at frikjøring som fenomen blir tatt på alvor. Det er ikke tvil om at magasinet i seg selv har vært en viktig bidragsyter i forhold til at frikjøring som aktivitet og kultur har fått en plass i den norske vinterkulturen. Av den grunn kan magasinet karakteriseres som et "lite stykke (globalt) Norge".

Det visuelle er essensen i frikjøringsmediene. De kroppslige, ekspressive uttrykkene som fremstår på filmerretet eller i magasinene fungerer som bevegelsessurrogat for seeren. En blir på denne måten i stand til å stadig utprøve nye kroppslige "krumspring". Gjennom Internets inntreden foregår denne kommunikasjonen mellom "heltene" og "grasrota" av frikjøringsmiljøet ennå raskere. Den mediale frikjører har til en hver tid full kontroll på hva de

ulike "frikjøringsheltene" foretar seg. En slik enorm kommunikasjonshastighet innebærer også at hva som til en hver tid gir "kred" er under stadig endring. Derfor må en også være dedikert for å kunne følge med i de endringene som skjer, noe som er en forutsetning for å få "kred".

"Kred" er i seg selv en kulturell kapital ved vårt fenomen, en kapital som utvikles gjennom frikjøringsmediene på grunn av at det er i mediene denne kapitalen vises frem. Dette er et generelt trekk ved mediens rolle. De definerer den kulturelle kapital, og dermed definerer de også hvilke kroppslige uttrykk som gjelder. Det medfører at kunnskap om hva som rører seg i frikjøringsmediene også blir en kulturell kapital, som igjen kan være en måte å få "kred" på.

Frikjøringsmediene er selvfølgelig viktig for andre kommersielle aktører, i form av annonsering for sine produkter. Christensen (Ibid:267) peker på hvordan skillet i snowboardmedier mellom annonsører og redaksjonelt stoff er mindre tydelig enn hva det tradisjonelt har vært. Annonsørene forholder seg ikke bare til et subkulturelt meningsunivers, men de er aktivt med å skape og opprettholde det. Dette er et viktig element i den kommersielle tilknytningen frikjøring har, men det betyr likevel ikke at det er fritt frem for kapitalinteressene. Christensen hevder at eksistensen av en subkultur bestående av ulike parter som balanserer sine interesser i en løpende kommunikasjonsprosess, sikrer en viss ivaretagelse av interne verdier (Ibid).

Avslutningsvis vil jeg peke på en overordnet funksjon ved frikjøringsmediene, nemlig det å skape et forestilt kulturelt fellesskap. Dette fellesskapet er globalt i sin utstrekning, og er basert på kroppslige handlinger og opplevelser. De visuelle frikjøringsmediene viser bilder som alle frikjørere kan identifisere seg med. Bildene blir dermed kommunikasjonsformen mellom frikjørere, på tvers av landegrenser. Frikjøreren kommuniserer ved handling, ikke verbalt. Og på grunn av mediene kan denne kommunikasjonen foregå i en global målestokk. Den ekspressive handlingen er en kommunikasjonsform som skaper tilhørighet til et kulturelt fellesskap, hvor frikjøringsmediens funksjon er å definere den kulturelle kapital som gir "kred" og tilhørighet i dette fellesskapet.

Oppsummerende sosiokulturelle betraktninger om frikjøring

Frikjøring er et sosiokulturelt fenomen som må forstås i lys av den sosiale og kulturelle verden. I denne forståelsen har jeg valgt visse perspektiver som følgende kan oppsummeres slik:

- Det moderne samfunns dynamikk innebærer at individet fristilles fra tradisjonens grep. Refleksiviteten overtar tradisjonens rolle som norm for hvordan individet skal forholde seg til en tilværelse hvor hun er fri til å velge sitt eget liv, men denne friheten medfører også utrygghet. Tradisjonelle fellesskap er i stor grad oppløst, og det enkelte menneske eksisterer i en verden hvor "alt er mulig", og hvor en må velge. Individualisme er en kulturell norm ved det moderne samfunn, men samtidig søker en etter fellesskap som kan gi bekreftelse på ens identitet. Disse fellesskapene kan være globale i sin utstrekning, og kollektive identiteter baseres på det enkelte individs individualistiske uttrykk i en global og kommersiell verden.
- Frikjøringskulturen innbefattes av en slik "verdensforståelse". Uten disse aspektene ved det moderne samfunnets dynamikk kunne ikke aktiviteten og kulturen eksistert slik den gjør. Disse aspektene er bakgrunnen for at frikjøring kan sees som en subkultur med normer og vaner som er et alternativ til mainstreamkulturen.
- I forklaringen av frikjøring som subkultur har jeg tatt utgangspunkt i Bourdieus begreper habitus, kulturell kapital, felt og distinksjon. Disse begrepene har gitt gode forklaringer på deler av frikjøringskulturen og meningsdimensjoner ved denne.
- Jeg har definert frikjørerens habitus gjennom uttrykket "dra på". Denne kulturelle normen ved frikjøring gjennomsyrrer hele frikjøringskulturen. Frikjørerene, frikjøringsmedier og utstyrslleverandører "dyrker" alle dette "mantraet", og det er ved "å dra på" at frikjøringskulturen uttrykker seg selv. Uttrykket kan karakteriseres som den sentrale meningsdimensjonen ved frikjøring i en (sub)kulturell kontekst.
- "Å dra på" blir også et element ved den kulturelle kapital og det distingverer frikjøring fra andre kulturelle felt. Frikjørereren er ikke frikjører hvis hun ikke kan "dra på". Det betyr også at "å dra på" er den viktigste faktoren for å oppnå "kred", som er et annet sentralt kapitalelement ved frikjøring. "Kred" er også helt sentralt i frikjøringens kulturelle mening.
- Frikjøring er en ekspressiv kultur, hvor ens egne bevegelsesuttrykk viser for omverden hvem en er. En slik kulturform passer som "hånd i hanske" på kommersielle

interesser, som dermed kan omgjøre frikjøringens kulturelle kapital til økonomisk kapital. Frikjøringsmediene setter dagsorden for hvilke kapitalelementer som til enhver tid er førende og gir ”kred”. Dermed spiller mediene inn utstyrproducentene og utstyrsløvere gjennom at de får annonsert og dermed solgt sine produkter.

- Ekspressiviteten viser også den sentrale meningsdimensjonen frikjørers handlinger har. Det er gjennom ens kroppslige bevegelsesuttrykk at en definerer sin frihet og identitet. Med de kroppslige handlingene som utgangspunkt vokser det frem kulturelle symboler, normer, verdier, koder og spilleregler, som alle danner en kulturell pakke. Den kulturelle pakkens funksjon er å skape en global kulturell identitet som uttrykker seg som masseindividualistiske prosjekter i nær tilknytning til en kommersiell verden.

Dette siste punktet viser tilbake til det fenomenologiske aspektet ved frikjørers og frikjøringens meningsdimensjoner, og med det som avslutning og som utgangspunkt passer det fint å bevege seg inn i avslutningskapittelet, hvor dette perspektivet vil trekkes litt videre.

***Kapittel 6* Avsluttende betraktninger**

Det er nå på tide å forsøke å konkretisere de mange antagelsene og forklaringene av frikjøringsfenomenet og dets meningsdimensjoner. Selv om todelingen i henholdsvis fenomenologiske og sosiokulturelle perspektiver ikke skal forenes i en form for overordnet forklaring, vil jeg i starten av dette kapitlet peke på noen sammenhenger dem i mellom som er relevante for forståelsen av frikjøringens og frikjørerens meningsdimensjoner.

I tillegg vil kapitlet selvfølgelig fungere som en sammenfatning av det jeg har kommet frem til i løpet av oppgaven med tanke på oppgavens problemstilling. Avslutningsvis vil jeg forsøke meg på noen fremtidsperspektiver ved vårt fenomen. Ikke at jeg gjør krav på å kunne si noe sikkert om fremtiden, men noen høgttenkende betraktninger om hvordan frikjøringsfenomenet vil eksistere videre utover det 21 århundre kan være på sin plass. Ut fra dette løftes også noen aktuelle forskningstema frem i lyset.

”Broen” mellom frikjørerens fenomenale og kulturelle verden

Jeg har forsøkt å tydeliggjøre at frikjøring er et mangfoldig fenomen, som derfor kan forstås i lys av flere teoretiske perspektiver. Fenomenet viser en moderne og global aktivitetsform, som henvender seg til et kulturelt fristilt individ. Denne henvendelsen skjer blant annet gjennom kommersielle interesser, som dermed også får innvirkning på hvordan fenomenet ter seg. Dette uttrykkes ved at frikjøring er en tydelig subkultur, med en klar definerbar kulturell identitet. Det interessante i denne forbindelse er likevel at denne identiteten utspringer fra de kroppslige bevegelsene. Det er altså her vi må lete etter kjernen i meningene ved aktiviteten, og det er hva jeg har gjort med bakgrunn i den fenomenologiske teorien.

Forståelsen og meningen med frikjøring kan primært søkes i dette fenomenologiske ”landskapet”. Handlingene, det vil si prosjektene, konstituerer mening i den enkelte frikjørers livsverden. De iboende kvalitetene og opplevelsene ved å drive med frikjøring er derfor helt sentrale for å kunne forstå frikjøreren og frikjøringsfenomenet.

De sosiokulturelle elementene blir derfor i ”mitt” frikjøringsfenomen en form for underordnet forklaring. Selv om frikjøreren i en fenomenologisk verden også tilhører den sosiokulturelle verden, er jeg av den oppfatning at i handlingene er frikjøreren grunnleggende fri. Når en

kaster seg utfor bratte fjellsider, oppleves det naturlige i det situasjonelle øyeblikket, hvor en er ”kulturen fraværende”. Jeg opplever ikke en kulturell verden når jeg kjører på ski ned fra en fjelltopp, men derimot opplever jeg en verden av det Sartre kaller naturlige handlingsfelt.

Csikszentmihalyi har gjennom sin forskning funnet at flowopplevelser inntreffer uavhengig av kulturelle betingelser som sosial klasse, alder og kjønn, og kanskje peker dette på at fenomenologiens ”muligheter” finnes. Det forutsetter likevel at aktiviteten har en så klar autotelisk verdi at en er i stand til å frigjøre seg fra de ”trege” sosiale og kulturelle handlingsfeltene. Det er ikke slik å forstå at frikjøreren kan frigjøre seg fra en sosial verden, men det peker i retning av at de umiddelbare opplevelsene frikjøreren får når hun står på ski eller snowboard er de viktigste i denne forbindelse.

Grunnlaget er den situerte frihetens intensjonelle handling. De situerte prosjektene gir ulike opplevelser: Skiopplevelser, mestringsopplevelser, naturopplevelser, opplevelsen av kontroll, improvisasjon, lekopplevelser osv. Jo flere av disse opplevelseselementene som virker sammen og samtidig, desto sterkere blir den totale ”nytelsen”, som jeg har karakterisert som flow. Disse opplevelsene danner mening for den enkelte, i og gjennom aktivitetens ”sanne natur”. Det er i prosjektene at mening dannes og fremstår i frikjørerenes umiddelbare livsverden. En verden som i de bestemte situasjonene fremstår som uavhengig av de sosiale og kulturelle aspektene ved tilværelsen.

Det er nå på tide å nyansere denne forståelsen. Den sosiokulturelle verden omgir oss på alle bauger og kanter, så er det virkelig mulig å unnsnippe tilværelsens kulturelle aspekter? Dette mener jeg er et både/og spørsmål. Frikjøreren er både et fenomenalt og kulturelt individ, og derfor må mening forstås med bakgrunn i begge disse dimensjonene ved frikjørerenes tilværelse. Det er helt klart at de sosiale og kulturelle elementene innvirker på hvordan mening konstrueres og dannes, men denne meningen er ikke det samme som meningen i de umiddelbare opplevelsene.

Den hele og fulle meningen i de umiddelbare opplevelsene krever at en kan gå så inn i og opp i aktiviteten at den blir selve virkeligheten. Aktiviteten må for frikjøreren være av sterk autotelisk karakter. I denne virkeligheten vil en i tråd med Csikszentmihalyi oppheve selvet. Et selv som er sosiokulturelt konstruert og uttalige ganger rekonstruert gjennom vår omgang med den sosiokulturelle verden.

I denne opphevelsen av selvet overskrider en i tråd med Sartre sin egen faktisitet. En faktisitet som også er sosialt og kulturelt betinget.¹⁰⁹ På denne måten viser Sartre at mennesket er et sosiokulturelt individ, men at hun også er i stand til å overskride denne sosiokulturelle "gittheten" ved tilværelsen. Gjennom opphevelsen av selvet og overskridelsen av faktisiteten, finner jeg altså en teoretisk forklaring på at det er mulig å være "fri" fra den sosiokulturelle verden.

Det er imidlertid klart at dette skjer bare i de bestemte situerte opplevelsene, hvor refleksjon og bearbeiding av opplevelsene i ettertid gir opplevelsene en annen dimensjon enn den prerefleksive og umiddelbare fenomenologiske opplevelsedimensjonen. Refleksjon og bearbeiding tilfører de umiddelbare opplevelsene sosiale og kulturelle betingelser. Opplevelsene går da gjennom det en kan kalle et sosiokulturelt filter, som innebærer at opplevelsene og deres mening får betydning i en sosiokulturell kontekst.

Et (endelig) forsøk på en meningsfull oppsummering av mening

Frikjøringens meningsdimensjoner opererer på ulike "plan", som jeg har delt inn i et fenomenologisk og et sosiokulturelt perspektiv. Jeg skrev i forrige delkapittel at selv om frikjøring er en subkultur som må forstås nettopp i denne konteksten, er det de kroppslige bevegelsene, handlingene (prosjektene), som er utgangspunktet og kjernen for subkulturen. Dette uttrykkes blant annet ved at frikjørernes kulturelle identitet baseres på handlingene, hvor handlingene og identifikasjon med disse er grunnlaget for frikjøringens kulturelle "livsstilpakke".

¹⁰⁹ Jeg ber nå leseren om å se forbindelseslinjene mellom Sartres faktisitetsbegrep og Bourdieus habitusbegrep. Habitus er de strukturer som organiserer vår omgang med verden, det vil si at habitus organiserer vår praksis. Faktisiteten er betingelser for hvordan vi kan velge prosjekter, hvor prosjektet og faktisiteten må være i samsvar. Både faktisitet og habitus handler, slik jeg ser det, om de samme perspektivene i menneskets møte med verden. Begge begrepene er sosialt og kulturelt betinget, og viser hvilken betydning dét har for å handle i en sosiokulturell verden. Både faktisitet og habitus er mulig å overskride. For Sartre dreier det seg om å overskride faktisiteten gjennom å velge seg situerte prosjekter, og for Bourdieu er det overskridende element å gå fra doxa til episteme (som henspeler på å gå fra det gitte ved tilværelsen, til en tilstand hvor en erkjenner sin egen plass i samfunnet). Forskjellene i denne overskridelsesdynamikken mellom Sartre og Bourdieu mener jeg ligger i at Bourdieus habitusbegrep er mer omfattende enn Sartres faktisitetsbegrep. For Sartre er det å overskride faktisiteten en nødvendighet for det frie mennesket i verden, hvor en havner i vond tro hvis en ikke overskrider gittheten, mens habitus mer er en "tilstand" hvor bevisstheten om ens egen plass i samfunnet er viktigere. Denne forskjellen kan også uttrykkes med at for Bourdieu er det viktig for mennesket å være bevisst hva en er, mens det for Sartre var et ideal at menneske skal være hva det ikke er, forstått som at mennesket skulle søke seg mot en fremtid. For det var her friheten kunne realiseres.

”Kred”

Frikjøreren som ”drar på” er også den som får ”kred”. Disse elementene ved det jeg i tråd med Bourdieus terminologi har kalt habitus og kulturell kapital kan forstås som en helt sentral kulturell ”meningsbærer” ved frikjøring. ”Å dra på” som et sentralt aspekt ved frikjøringens habitus, viser i seg selv den koblingen som finnes mellom en kulturell og fenomenal verden. Det å være i stand til ”å dra på” er et fenomenologisk utgangspunkt, noe som oppleves i de bestemte situasjonene, men samtidig er det også en kulturell norm som ligger implisitt i hva frikjøreren må gjøre for å være frikjører. Det blir dermed et element ved den kulturelle kapital, gjennom at det er på denne måten at ”kred” best kan oppnås.

Dette bidrar videre til å trekke skillelinjer til andre kulturelle felt, for gjennom de subkulturelle kapitalelementene dannes distinksjoner til ”resten av verden”. I denne prosessen virker kommersielle aktører inn i meningsdannelsen. Dette har sammenheng med at medier og utstysprodusenter leverer premisser til - og definerer hva som gir ”kred” i frikjøringskulturen. Frikjøreren er underlagt den kommersielle verden. Et viktig aspekt i denne forbindelse er at å være oppdatert på den kommersielle verden i seg selv er et element som kan gi ”kred”. For eksempel hvilket utstyr som til enhver tid er det som er ”riktig” å bruke og hvilke aktivitetsformer som er ”kult” og gir ”kred” akkurat nå.

”Dra på”

Frikjørerenes habitus er en individuell norm, som først og fremst kan uttrykkes gjennom at den enkelte kan ”dra på”. Når en ”drar på”, ytrer en samtidig frikjøringens implisitte bevissthet. Det er altså et individuelt prosjekt, men som også viser til en form for rasjonalitet eller en selvforståelse ved frikjøringsfenomenet. I denne selvforståelsen ”leses” meninger og verdier inn i frikjøringen. Dette gjelder både for den enkelte aktør, for ulike frikjørmiljøer og for premissleverandører.

”Å dra på” er den ”kulturelle kjernen” i frikjøringskulturen. Det blir en norm for den enkelte frikjører, det blir et sentralt element i den kulturelle kapital, det gir frikjøringsfeltet sine særegne koder og spilleregler og distingverer dermed frikjøring fra andre kulturelle felt. Sagt i en litt generalistisk vending, så forholder en seg til den kulturelle meningen med frikjøring når en ”drar på”.

Individualistisk ekspressivitet og kulturelt fellesskap

Bakgrunnen for ”å dra på” som sentral meningsdimensjon ved frikjøring finnes i den fristillingsprosessen det moderne, globale frikjørerindividet er en del av. Det moderne individ er fristilt fra tradisjonens ”grep”, og er i utgangspunktet sosialt og kulturelt fri til å forme sitt eget liv. Individualisme er en kulturell norm ved dagens samfunn, men denne normen innebærer også utrygghet. Derfor tilkobler en seg til fellesskap hvor individualisme er en norm, hvor ens ekspressivitet i møtet med den sosiale verden uttrykker hvem jeg er, men som samtidig også gir en trygghet. Frikjøreren er dermed en individuert individualist, hvor en blir en del av et kulturelt fellesskap som gir muligheten for identifisere seg med andres individuelle uttrykk. Denne identifiseringen skjer også i en global målestokk. Muliggjort ved kommunikasjonsteknologiske ”duppedingser” og globale nisjemedier som viser, konstruerer og rekonstruerer uttrykket ”dra på” som frikjøringens kulturelle norm.

Iboende kvaliteter

Disse meningsdimensjonene ved vårt fenomen må likevel ikke tåkelegge de verdiene som finnes i aktiviteten selv, for når alt kommer til alt er det de iboende kvalitetene i aktiviteten, som gjør at en kan kalle en ski- eller brettkjører for en frikjører. Å være frikjører krever en dedikasjon som ikke er mulig uten at egenverdien ved aktiviteten er veldig sterk. Derfor blir det noe annet enn bare statusjag eller noe mer enn (bare) kulturell identifikasjon. Å forstå frikjøringsfenomenet og frikjøreren krever at en forsøker å forstå aktivitetens kvaliteter. Disse kvalitetene henspeiler på de umiddelbare opplevelsene som frikjøreren får når hun handler i og med snøens egenskaper, hvor disse handlingene danner mening i den enkeltes livsverden.

Umiddelbare opplevelser

Dette handler blant annet om skiopplevelse, en opplevelse som aldri kan sammenlignes. Noen dager er det snø til livet, andre dager er det hardt eller fokksnø. Uansett forhold skal en mestre. En mestring som handler om å la kroppen spille samme melodi som utstyr, terreng og snøforhold. Dette handler om å ha kontroll i et naturlig handlingsfelt, som ikke kan kontrolleres. Derfor er samspeillet mellom utøver og omgivelsene en nødvendighet, hvor kunnskap om og erfaring i de samme omgivelsene danner den nødvendige kompetansen. Elementene (for eksempel fjellet) stiller krav til utøveren. De krever at en konsentrert og de gir en utfordring som må mestres. Det er derimot viktig å understreke at det er frikjøreren selv som oppsøker elementene, og derigjennom møter deres krav. En dedikerer seg ikke bare til aktiviteten, men også til de elementene som muliggjør aktiviteten. Det blir dermed et

eksistensielt forhold mellom frikjører og elementene, hvor frikjøreren er bevisst at elementene er hennes verden.

Dermed handler det om nærhet til og kanskje også forståelse av en natur som muliggjør aktiviteten, men i denne sammenheng tror jeg det er viktig å skille mellom ulike former for frikjørere. Nærhet til natur er nok først og fremst et aspekt for de som kjører mye i fjellet, og gjelder i mindre grad for de som oppholder seg i alpinanleggene. De forskjellige grupperingene av frikjøringen er et perspektiv som i større grad kunne vært tydeliggjort i oppgaven. Dette gjelder både i forhold til en fenomenal og en kulturell verden, men selv om det kan være store forskjeller mellom ulike frikjørere, er det samtidig mange kryssende interesser, verdier og meninger mellom for eksempel kjørere og jibbere.

De umiddelbare opplevelsene og dannelse av mening i livsverden har uavhengig av aktivitetsuttrykk vært en spennende tilnærming i forsøket på å forstå frikjøringsaktiviteten. Bevegelsene, leken, improvisasjonen, kvalitetene ved flowopplevelsene, mestringen, naturopplevelsen, opplevelsen av å ha kontroll osv har alle gitt dimensjoner til oppgaven som ikke kunne blitt ervervet uten en slik tilnærming.

Noen betraktninger om frikjøringens fremtid

Etter en forholdsvis lang reise i jakten på en forståelse av frikjøringsfenomenet og frikjøreren, er det på tide å løfte frem noen betraktninger om hva fremtiden kan bringe for vårt fenomen. Først og fremst tror jeg det er en aktivitet og en kultur som vil få et stadig sterkere uttrykk i en samfunnskontekst. Årsakene til en slik antagelse er at frikjøring ikke er et rent ungdomsfenomen og at det ikke er noe en slutter med fordi en ”vokser ut av tjueårene”. Det er klart at til eldre en blir, desto større er muligheten for at en i større grad trekker seg ut av den ”typiske” kulturelle konteksten, som tydeligere tilhører en global ungdomskultur. Det innebærer derimot ikke at en slutter med frikjøring, en bare driver aktiviteten i en annen kulturell sammenheng.

Dette gir i seg selv noen interessante antagelser. Et bredere aldersspekter innen frikjøring kan gi frikjøringen et ennå mer mangfoldig uttrykk, som dermed kan bidra til at stadig flere meninger og verdier kan leses inn i aktiviteten. Kan det for eksempel bidra til at far og/eller mor drar med seg sine barn ut i bratte renner og sosialiserer dem til denne typen friluftsliv?

Dette er et perspektiv som bare fremtiden kan gi svar på. For en kan i dag i liten grad se konturene av et slikt perspektiv, fordi barna av dagens frikjørere ikke er gamle nok til å ennå bli en del av fenomenet.

En annen relevant antagelse er hvordan forholdet mellom de ulike aktivitetsformene vil forandre seg. Vil jibbingen og kjøringen stadig nærme seg hverandre? Jibbere søker seg i dag i større grad til landskapet bak alpinanleggenes tilrettelagte områder eller ut i fjellet. Hvorfor gjør de det? Er det på grunn av en mangel ved de tilrettelagte parkene, hvor utfordringene blir for små fordi området er tilrettelagt nettopp for deres aktivitet? I det naturlige landskapet handler det i stedet om å selv kunne definere prosjektene, fordi en i langt større grad svarer på de krav omgivelsene (terrenget og snøen) stiller til deg. Tendensen til at jibberne trekker ut i fjellet tror jeg er en utvikling som vil fortsette, og det har en sammenheng med at de også vil mestre alle frikjøringens elementer.

Hvordan kan dette utvikle verdiene ved frikjøring? Jibbere og kjørere har i utgangspunktet en ulik kulturell bakgrunn, men som nå viskes ut nettopp fordi ”alle driver med alt”. Hva en blir sosialisert til er i dag likevel forskjellig. Det er mange unge som blir sosialisert til frikjøringsaktiviteten og frikjøringskulturen gjennom alpinanlegg og leking og triksing i piper og parker. Hvis en ikke har det jeg har kalt en mer tradisjonell tilnærming til aktiviteten med å gå turer i fjellet, i hvilken retning kan dette i så fall føre ulike aspekter ved frikjøring? En kan tenke seg en større gruppe frikjørere som har bakgrunn fra jibbekulturen, og som dermed kanskje ikke har den kompetansen som kreves i å ”mestre fjellet”? Dette kan også være en betraktning som kan gjelde for forholdet mellom ”anleggsfrikjørere” og ”fjellfrikjørere” generelt.

En ting som er helt sikkert er at fenomenet frikjøring vil forandres i tråd med samfunnet og kulturen for øvrig. Stadig nye aktivitetsuttrykk blir en del av frikjøringsfenomenet, og dermed vil også nye dimensjoner av blant annet mening, handlinger og verdier bli tilført. Det vil helt sikkert gjenspeiles også i forhold til ulike grupper utøvere. En videre forståelse av frikjøring bør ta utgangspunkt i forskjeller og likheter mellom aktører innen de ulike aktivitetsformene.

Forandringer i frikjøringsaktiviteten kan også medføre endring i kulturelle normer, verdier og symboler. Jeg har karakterisert det ”å dra på” som en viktig faktor i frikjøringens og frikjøreres rasjonalitet. Det er ikke sikkert at en ny undersøkelse om frikjøringsfenomenet gir

det samme resultatet. For mange frikjørere er det i dag en drivkraft å kjøre stadig nye linjer i fjellet. En kan tenke seg en videre utvikling som innebærer at standardisering og konkurransemomenter blir en stadig sterkere del av frikjøringsaktiviteten. Kanskje blir det en aktivitetsform hvor det å kjøre linjer raskest mulig blir en norm. For det blir stadig vanskeligere å få et "navn" innen frikjøring. Det krever stadig mer av frikjøreren for å få "kred", og det er sannsynlig at dette vil medføre noen synlige konsekvenser i fremtidens frikjøringsaktivitet og frikjøringskultur.

Er det noen der ute som skal skrive en masteroppgave eller har et brennende ønske om å skrive en doktorgrad om frikjøring er dette et særdeles relevant perspektiv. I dette perspektivet ligger det også mulighet for å kunne se nærmere på de interessante aspekter som ligger i frikjøringens ulike spenningsfelt, blant annet mellom individualisme og fellesskap, mellom subkultur og mainstreamkultur, mellom kommersialisme og idealisme osv. Her finnes det et uttall av distinksjoner som bare venter på å bli nærmere fortolket og forklart, og forhåpentligvis ligger også snøen og venter.

Dra på!

Kilder og litteratur

- Anderson, Benedict (1996):** *Forestilte fellesskap. Refleksjoner omkring nasjonalismens opprinnelse og spredning.* Spartacus Forlag AS, Oslo.
- Barnes, Hazel E. (1966):** Translator's introduction. I: Sartre, Jean-Paul: *Being and Nothingness.* Washington Square Press, New York.
- Beauvoir, Simone de (2000):** *Det annet kjønn.* Pax Forlag A/S, Oslo.
- Beck, Ulrich (1997):** *Risikosamfundet. På vej mod en ny modernitet.* Hans Reitzel, København.
- Bengtsson, Jan (1993):** *Sammanflätningar. Husserls og Merleau-Pontys fenomenologi.* 2. utgave. Daidalos AB, Göteborg.
- Biemel, Walter (1967):** *Om Sartre.* Cappelen Forlag, Oslo.
- Bischoff, Annette og Odden, Alf (2002):** Nye trender i norsk friluftsliv. I: FRIFO (2003): *Rapport fra konferansen forskning i friluft.* Øyer, 19-20 november 2002.
- Bourdieu, Pierre (1984):** *Distinction. A social critique of the judgement of taste.* Routledge & Kegan Paul, London.
- Bourdieu, Pierre (1995):** *Distinksjonen. En sosiologisk kritikk av dømmekraften.* Pax Forlag A/S, Oslo.
- Caillois, Roger (1961):** *Man, play and games.* Free press of Glencoe, New York.
- Christensen, Olav (2001):** *Absolutt snowboard. Studier i sidelengs ungdomskulturer.* Dr. art. avhandling. Det historisk-filosofiske fakultet, Universitet i Oslo.
- Csikszentmihalyi, Mihalyi (1991):** *Flow – Optimalopplevelsens psykologi.* Munksgaard, København.
- Dreyfus, Hubert L. & Dreyfus, Stuart E. (1986):** *Mind over machine. The power of human intuition and expertise in the era of the computer.* Basil Blackwell, Oxford.
- Donnelly, Peter (1981):** Toward a definition of sport subcultures. I: Hart, M & Birelli, S (red): *Sports in sociocultural process.* Dubuque, Brown.
- Duesund, Liv (1995):** *Kropp, kunnskap og selvoppfatning.* Universitetsforlaget AS, Oslo.
- Eiberg, Steen og Nedergaard, Vivian (1985):** *Den franske eksistensialisme. Introduction à Sartre, Beauvoir, Camus.* Forlaget Systime A/S, Herning.
- Engler, Martin (2001):** *Die weisse Gefahr – Schnee und Lawinenen. Erfahrungen. Mechanismen. Risikomanagement.* Verlag Martin Engler

Ese, Jo (2004): *Helsar ein enno på framande i fjellet. Nye trendar i den norske naturen.* Hovedfagsoppgåve i sosiologi. Universitetet i Oslo, Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi.

Fessler, Doug & Fredston, Jill A (1994): *Snow sense. A guide to evaluating snow avalanche hazard.* Alaska mountain safety center, Anchorage.

Fjell og Vidde 1-2002: *Fjellsportens unge superhelt.* Anders Waage Nilsen, reportasje, s 12-16. Den Norske Turistforening, Oslo.

”Focused” (2003): A film by Matchstick Productions.

Fri Flyt - ski, snowboard og bratt friluftsliv. Featureforlaget AS, Bergen:

Fri Flyt 1-1998: *Bratt journalistikk.* Eivind Eidslott, lederartikkel, s 6-7.

Hva er galt med Erik Aalde. Anders Waage Nilsen, reportasje, s 14-19.

Fri Flyt 1-2000: *Det er lek det handler om.* Anders Waage Nilsen, lederartikkel, s 11.

Steep steeper Stian. Anders Waage Nilsen, reportasje, s 64-68.

Fri Flyt 11-2001: *For mye annonser.* Reaksjonsside, s 8.

Usivilisert. Anders Waage Nilsen, lederartikkel, s 11.

Fri Flyt 13-2001: *Tom for visjoner.* Anders Waage Nilsen, lederartikkel, s 9.

Fri Flyt 14-2001: *Satser på sponning.* Mette Nygaard, reportasje, s 21.

Fri Flyt 16-2002: *Hodestups.* Erlend Sande, reportasje, s 46-54.

Fri Flyt 18-2002: *24 drømmer i sekundet.* Anders Waage Nilsen, reportasje, s 70-76.

Fri Flyt 19-2002: *For farlig med freeride i Hemsedal.* Mette Nygaard, reportasje, s 18-19.

Råtass. Erlend Sande, reportasje, s 64-70.

Fri Flyt 20-2002: *Motorsport.* Anders Waage Nilsen, lederartikkel, s 13.

Søta bror. Endre Løvaas, reportasje, s 64-72.

Fri Flyt 21-2003: *En fransk en.* Anders Waage Nilsen, reportasje, s 36-40.

Fri Flyt 22-2003: *Forbudt å falle.* Erlend Sande, reportasje, s 26-31.

Fri Flyt 24-2003: *Made in helvete.* Anders Waage Nilsen, lederartikkel, s 15.

En annen planet. Endre Løvaas, reportasje, s 40-47.

Fri Flyt 27-2004: *Hollekim syndromet.* Anders Waage Nilsen, reportasje, s 28-34.

Fri Flyt 29-2004: *Manuell fokus.* Anders Waage Nilsen, lederartikkel, s 15.

Frønes, Ivar (1994): *De likeverdige. Om sosialisering og de jevnaldrendes betydning.* Universitetsforlaget AS, Oslo.

Giddens, Anthony (1976): *New rules of sociological method. A positive critique of interpretative sociologies.* Basic Books, New York.

Giddens, Anthony (1990): *The consequences of modernity.* Polity press, Cambridge.

Gilje, Nils og Grimen, Harald (1993): *Samfunnsvitenskapens forutsetninger. Innføring i samfunnsvitenskapens vitenskapsfilosofi.* Universitetsforlaget AS, Oslo.

Goksøyr, Matti (1996): Vi gir alt for Norge. Rapport nr 13 i Loland, Sigmund (red): *Idrettens betydning for individ og samfunn.* Norges Idrettsforbund og Norges Idrettshøgskole.

Guneriussen, Willy (1999): *Å forstå det moderne. Fremskrittstro, rasjonalitet, ambivalens og irrasjonalitet i duskursen om modernitet.* Tano Aschehoug, Oslo

Hangaard Rasmussen, Torben (1996): *Kroppens filosof. Maurice Merleau-Ponty.* Semi-forlaget, Brøndby.

Helliesen, Gro (2003): *Friluftsliv, myter og mening. En kvalitativ studie av unges fritidsbruk av naturen.* Hovedfagsoppgave i sosiologi. Universitetet i Bergen.

Holme, Idar Magne og Solvang, Bernt Krohn (1991): *Metodevalg og metodebruk.* 2. utgave. TANO A.S.

Holter, Harriet (1990): Data, tolkning og sosiale relasjoner i forskning. I: Holter, Harriet og Kalleberg, Ragnar (red): *Kvalitative metoder i samfunnsforskning.* 5. opplag. Universitetsforlaget, Oslo.

Heidegger, Martin (1993): *Varat och tiden.* Daidalos AB, Göteborg.

<http://www.alpinanleggene.no>

<http://www.friflyt.no>

<http://www.dagbladet.no/nyheter/2001/02/20/242804.html>

<http://www.snoskred.no>

Huizinga, Johan (1950): *Homo Ludens.* Roy Publishers, New York.

Jørgensen, Svein-Halvard (2004): *På sporet av improvisasjonens potensiale.* Dr. art. avhandling. Det historisk-filosofiske fakultet, Institutt for musikk, Norges teknisk naturvitenskaplige universitet; Trondheim.

Kalleberg, Ragnar (1990): Kvalitative metoder i sosiologisk forskning. I: Holter, Harriet og Kalleberg, Ragnar (red): *Kvalitative metoder i samfunnsforskning.* 5. opplag. Universitetsforlaget, Oslo.

Kränge, Olve (2004): *Grenser for individualisering. Ungdom mellom ny og gammel modernitet.* Dr. polit. avhandling. Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitet i Oslo.

- Krogh, Thomas m fl (2003):** *Historie, forståelse og fortolkning. Innføring i de historisk-filosofiske fags fremvekst og arbeidsmåter*. 4. utgave. Gyldendal akademisk, Oslo.
- Kunnskapsforlaget (1986):** *Fremmedordbok*. Ved Bjarne Berulfsen og Dag Gundersen. Kunnskapsforlagets blå ordbøker. Femtende utgave. Kunnskapsforlaget. H. Aschehoug & Co (W. Nygaard) A/S og A/S Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.
- Kvale, Steinar (1996):** *Interviews. An introduction to qualitative reasearch interviewing*. Sage publications, London.
- Kvale, Steinar (1997):** *Det kvalitative forskningsintervju*. Ad Notam Gyldendal, Oslo.
- Landrø, Markus (1999):** *Snøskred. Et mønster til hjelp i vurdering av skredfare*. Hovedfagsoppgave. Norges Idrettshøgskole.
- Landrø, Markus (2002a):** *Skredfare. Snøskred, risiko og redning*. Featureforlaget, Bergen.
- Landrø, Markus (2002b):** Gå rundt eller full gass under alle forhold? I: Kristensen, Krister (red): *Snøskred og friluftsliv*. Konferanserapport. Stryn, 24-27 oktober, 2002.
- Langseth, Tommy (2003):** *Bidrag til forståelsen av fjellturens meningsfulle oppbygging – En hermeneutisk-fenomenologisk undersøkelse av det å gå alene i fjellet*. Sosiologisk institutt, Universitetet i Bergen.
- Mangset, Marte (2003):** *Selvreflekterende reformatorer eller retoriske racere? En sammenlignende studie av utdanning av byråkrater i Norge og Frankrike*. Cand. polit.–oppgave. Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitet i Oslo.
- Melucci, Alberto (1992):** *Nomader i nuet. Sociala rörelser och individuella behov i dagens samhälle*. Daidalos AB, Göteborg.
- Merleau-Ponty, Maurice (1962):** *Phenomenology of perception*. Routledge, London.
- Merleau-Ponty, Maurice (1994):** *Kroppens fenomenologi*. Pax Forlag A/S, Oslo.
- Meyer, Ronny (1994):** *Friluftsområder – mer enn funksjon og estetikk. Om friluftsliv og affektive bånd til steder*. I: *Friluftsliv. Effekter og goder*. DN-notat 1994-7, Direktoratet for naturforvaltning, Trondheim.
- Moe, Sverre (1994):** *Sosiologi i hundre år. En veileder i sosiologisk teori*. Universitetsforlaget AS, Oslo.
- Münter, Werner (1997):** *3x3 Lawinen. Entscheiden in kritischen Situationen*. Agentür Pohl & Schellhammer, Garmisch-Partenkirchen.
- Mytting, Ivar (2000):** *Snøskredulykker. En studie av snøskredulykker som involverer utøvere av friluftsliv*. Hovedfagsoppgave, Norges Idrettshøgskole, Oslo.
- Mytting, Ivar (2002):** *Med viten og vilje; er risikoatferd hos skiløpere villet?* Innlegg skredseminar, Tromsø, 23-24 november, 2002. <http://home.no.net/skredsem/ivar.html>

Norges Røde Kors Hjelpekorps (1992): *Snø, snøskred og redningstjeneste*. Norges Røde Kors Hjelpekorps, Oslo.

Nygaard, Trygve (1995): *Den lille sosiologiboka – Innføring i sosiologisk handlingsteori*. Universitetsforlaget AS; Oslo.

Næss, Arne (1980): *Filosofiens historie 2. Fra renessansen til vår tid*. 6. utgave. Universitetsforlaget, Oslo.

Olsen, Søren Steen (2000): Masseindividualisme - og andre ideer og fremtidens forbrug. I: *Fremtidsorientering*, nr 3, s 4-9. Institutt for fremtidsforskning, København.

Odden, Alf (2002): Frikjøring i Norge. En studie av aktivitetens mønster og omfang, samt utøverens bakgrunn og motiver for friluftslivsutøvelse. I: Kristensen, Krister (red): *Snøskred og friluftsliv*. Konferanserapport. Stryn, 24-27 oktober, 2002.

Odden, Alf og Aas, Øystein (2002): Motiver for friluftslivsutøvelse. I: FRIFO (2003): *Rapport fra konferansen forskning i friluft*. Øyer, 19-20 november 2002.

Odden, Alf (2004): *Tabelloversikt fra HITs ungdomsundersøkelse om friluftsliv*. (Upublisert notat).

Rosenlund, Lennart (2000): *Social structures and change. Applying Pierre Bourdieu's approach and analytic framework*. Dr. grads avhandling, Universitetet i Bergen.

Sartre, Jean-Paul (1964): *Eksistensialisme er humanisme*. Cappelen, Oslo.

Sartre, Jean-Paul (1966): *Being and Nothingness*. Washington Square Press, New York.

Sartre, Jean-Paul (1972): *Kritik af den dialektiske fornuft. Teori om de praktiske helheder*. Vinten forlag, Stjernebøgerne, København.

Sartre, Jean-Paul (1976): *Væren og intet – i utvalg*. Utvalg av Bernt Vestre. 2. opplag. Pax Forlag AS, Oslo.

Schaanning, Espen (2000): *Modernitetens oppløsning. Sentrale skikkelser i etterkrigstidens idéhistorie*. Spartacus Forlag AS, Oslo.

Skogen, Kjetil (1995): Ungdom og natur. Postmoderne identitetskonstruksjoner eller reproduksjon av klassestruktur. I: *Friluftsliv, kultur og samfunn*. Kompendium, Studium i friluftsliv, kultur og naturveiledning, 2. år, Høgskolen i Telemark, 1999.

Skogen, Kjetil (1999): Friluftsliv som seismograf for sosial endring. Jegere og snowboardere i det seinmoderne. Prøveforelesning til dr. polit graden, UIO. I: *Kompendium for Hovedfag idrett, fordypning i friluftsliv 2002 – 2003*, Høgskolen i Telemark, 2002.

Skårderud, Finn (2001): *Uro. En reise i det moderne selvet*. 4. opplag. H. Aschehoug & Co (W. Nygaard), Oslo.

Smith, Mark J (1998): *Social Science in question*. Sage publications, London.

Sørensen, Øystein (1998): Hegemonikamp om det norske. I: Sørensen, Øystein (red) *Jakten på det norske. Perspektiver på utviklingen av en norsk nasjonal identitet på 1800-tallet*. Ad Notam Gyldendal, Oslo.

Tangen, Jan Ove (1997): *Samfunnets idrett. En sosiologisk analyse av idrett som sosialt system. Dets evolusjon og funksjon fra arkaisk til moderne tid*. Dr. philos. avhandling. Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitet i Oslo. Trykt: Høgskolen i Telemark, avdeling for allmenne fag, Bø i Telemark.

”Tb 7. North and Heaven” (1998): A 16 mm film by Mike Hatchett.

Tigerstedt, Christoffer, Roos, J. P. og Vilkkko, Anni (1992): *Självybiografi, kultur, liv. Levnadshistoriska studier inom human- och samhällvetenskap*. Brutus Östling Bokförlag Symposion, Stockholm-Skåne.

Tordsson, Bjørn (2003): *Å svare på naturens åpne tiltale. En undersøkelse av meningsdimensjoner i norsk friluftsliv på 1900-tallet og en drøftelse av friluftsliv som sosiokulturelt fenomen*. Dr. scient avhandling. Norges Idrettshøgskole, Institutt for samfunnsfag, Oslo.

Vestre, Bernt (1976): Innledning. I: Sartre, Jean Paul: *Væren og intet – i utvalg*. Utvalg av Bernt Vestre. 2. opplag. Pax Forlag AS, Oslo.

Vorkinn, Marit, Aas, Øystein og Kleiven, Jo (1997): *Friluftsliv blant den voksne befolkningen – utviklingstrekk og status 1996*. ØF-rapport nr 07/1997. Østlandsforskning, Lillehammer.

Wacquant, Loïc J. D. (1995): The pugilistic point of view: How boxers think and feel about their trade. I: *Theory and Society*, 24 – 1995, s 489-535. Kluwer Academic Publishers, Printed in Netherlands.

Wadel, Cato (1991): *Feltarbeid i egen kultur. En innføring i kvalitativt orientert samfunnsforskning*. Seek A/S, Flekkefjord.

Weber, Max (1981): *Den protestantiske etikk og kapitalismens ånd*. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.

Waage Nilsen, Anders (2002): *Når snøskred blir underholdning*. Innlegg skredseminar, Tromsø, 23-24 november, 2002. <http://home.no.net/skredsem/waage.html>

Ziehe, Thomas og Stubenrauch, Herbert (1983): *Ny ungdom og usædvanlige læreprocesser. Kulturel frisættelse og subjektivitet*. Politisk revy, København.

Ödman, Per-Johan (1977): *Tolkning, förståelse, vetande. Hermeneutikk i teori och praktik*. AWE/Gebers, Stockholm.

Østerberg, Dag (1990): Det sosio-materielle handlingsfelt. I: Deichman-Sørensen, Trine og Frønes, Ivar (red): *Kulturanalyse*. Gyldendal Norsk Forlag A/S, Oslo.

Østerberg, Dag (1993a): *Jean-Paul Sartre – Filosofi, kunst, politikk, privatliv.* Gyldendal Norsk Forlag A/S, Oslo.

Østerberg, Dag (1993b): *Fortolkende sosiologi I. Almenne emner og metodologi.* Det blå bibliotek, Universitetsforlaget AS, Oslo.

Østerberg, Dag (1995): Innledning. I: Bourdieu, Pierre: *Distinksjonen. En sosiologisk kritikk av dømmekraften.* Pax Forlag A/S, Oslo.

Østerberg, Dag (1997): *Fortolkende sosiologi II. Kultursosiologiske emner.* Det blå bibliotek, Universitetsforlaget AS, Oslo.

Østerberg, Dag (1999): *Det moderne. Et essay om Vestens kultur 1740-2000.* Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.

Østerberg, Dag (2003): *Sosiologiens nøkkelbegreper og deres opprinnelse.* 6 utgave. Cappelen Akademisk Forlag, Oslo.

Aarø, Leif Edvard og Rise, Jostein (1996): *Den menneskelige faktor. Kan ulykker forebygges gjennom holdningsendring?* SF-rapport 5/96. Skadeforebyggende forum, Oslo.