

Håvard Haugum

Tatt av snøskred

Kjennetegn, opplevelser og erfaringer.

Masteroppgave i idrettsvitenskap
Seksjon for kroppsøving og pedagogikk
Norges idrettshøgskole, 2014

Sammendrag

Det har skjedd en endring i hvordan frikjørere ferdes i vinterfjellet de siste 10 – 15 årene. Det har tidligere vært en tydeligere tradisjon å gå på homogen vårsnø, kontra lagdelt vintersnø. I nyere tid har frikjørere søkt mer mot lagdelt snø. Dette har blant annet ført til større eksponering for snøskred (Norges Geotekniske institutt, 2011).

Det er gjennomgående hos informantene at de har vært dyktige på ski og snowboard da de opplevde et snøskred. Problematikken har oppstått da de har valgt ubevisst eller bevisst å ikke ta vurderinger eller avgjørelser på skredvurdering. De har hatt et subjektivt perspektiv på sin egen risiko for å bli tatt av et snøskred.

Opplevelsen av å bli tatt i et snøskred beskrives av informantene som at de i skredet ikke kunne bestemme så mye selv. Flere av dem ble overrasket da de ble tatt av snøskredet og hadde en oppfatning av at dette ikke kunne skje dem på det tidspunktet hendelsen fant sted. Av de informantene som ble begravd, beskriver de en følelse av å være redde, panikk, eller følelsen av å få problemer med å puste.

I ettertid tyder det på at opplevelsen har endret holdningen til flere av informantene. De tør å si i fra i en gruppe på tur dersom de føler seg usikre på sikkerheten. Alle har valgt å fortsette med frikjøring, men søker aktivt etter ny kunnskap for å redusere sin egen risiko for å bli tatt av et snøskred. De har fått en bedre forståelse av å se det store bildet i et skredterreng.

Nøkkelord: Menneskelig faktor, snøskred, frikjøring, risiko, kjennetegn, opplevelse, læring, erfaring.

Innhold

Sammendrag	3
Forord	7
1. Tema og perspektivet for forskningsprosjektet	8
2. Teori – Det menneskelige perspektivet i frikjøring	12
2.1 Tidligere forskning	12
2.2 Problemstilling	16
2.3 Biografisk perspektiv.....	16
2.4 Et fenomenologisk perspektiv	20
2.5 Et sosialt læringsperspektiv.....	22
3. Metode	25
3.1 Vitenskapelig tilnærming.....	25
3.2 Forskerens forutsetninger	26
3.3 Utvalg.....	28
3.4 Det etiske aspektet i forkant av intervjuene	29
3.5 Intervjuguide.....	29
3.6 Framgangsmåte av intervjuene	30
3.7 Transkribering.....	32
3.8 Tolkning av transkriberingen	33
3.9 Etske aspektet i etterkant.....	34
4. Resultater	35
4.1 <i>Ingrid – Nå har jeg veldig stor respekt for fjellet og tar de forholdsreglene jeg kan ta</i>	35
4.1.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?	35
4.1.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?	36
4.1.3 Hva har frikjøreren lært?	38
4.2 <i>Jarle – Ja. Jeg er som nordmenn flest, må kjenne det på kroppen før jeg handler</i>	41
4.2.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?	41
4.2.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?	45
4.2.3 Hva har frikjøreren lært?	47

4.3 Magnus- Altså vi visste jo at det var litt skredfarlig.....	51
4.3.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?	51
4.3.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?	54
4.3.3 Hva har frikjøreren lært?	57
4.4 Morten – Må jo å tenke risiko, Konsekvens ganger sannsynlighet.	62
4.4.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?	62
4.4.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?	64
4.4.3 Hva har frikjøreren lært?	66
4.5 Alex – Mangel på beslutning er også en feil beslutning.	68
4.5.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?	68
4.5.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?	71
4.5.3 Hva har frikjøreren lært?	74
4.6 Jens – Man må være 100 prosent tilstede.	76
4.6.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?	77
4.6.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?	81
4.6.3 Hva har frikjøreren lært?	84
4.7 Roger – Frikjøringen er en nødvendig glede.....	87
4.7.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?	87
4.7.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?	91
4.7.3 Hva har frikjøreren lært?	93
5. Funn og diskusjon.....	99
5.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?	99
5.1.1 Unge.....	99
5.1.2 Lagdelt snø.....	100
5.1.3 Risikovillighet.....	100
5.1.4 «Det skjer aldri meg»	100
5.1.5 Ureflekterte lokalkunnskaper	101
5.1.6 Forhåndsbestemte planer	102
5.1.7 Ønske om å bli sosialt akseptert.....	102
5.1.8 Ukvalifisert leder	103
5.1.9 Sosial tilrettelegging	103
5.1.10 Mangelvaren	104
5.1.11 Utstyr – en falsk trygghet.....	105
5.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?	106
5.2.1 I det snøskredet går	106
5.2.2 Begravd under snøen.....	107
5.2.3 Tiden etterpå.....	107
5.2.4 Utfordringer ved kameratredning	109
5.3 Hva lærer de som blir tatt av snøskred?	109
5.3.1 Risikolinjen	109
5.3.2 Tørre å si i fra i en gruppe.....	111
5.3.3 Se det store bildet	111
5.3.4 Hell kontra uhell?	112
5.3.5 Holdninger.....	112
5.3.6 Familie og venner	114
6. Oppsummering	115

8. Referanser..... 119

Forord

Jeg vil rette en spesiell takk til min veileder Kirsti Pedersen Gurholt som har gitt meg konstruktive og grundige tilbakemeldinger underveis. Det har vært mange nedturer og noen oppturer hvor hun har hjulpet meg så godt det lar seg gjøre. Denne masteroppgaven har tatt to år å skrive, og det er ikke på grunn av min veileder, men på grunn av min prioritering av tur framfor skolebenken. Heldigvis er oppgaven endelig ferdig og fokuset kan igjen rettes mot tur!

Jeg vil også rette en takk til mine informanter som gjorde denne masteroppgaven mulig for meg. De har gitt meg ny forståelse av frikjøringsfenomenet og gjort meg mer bevisst på egne valg i fjellet.

Jeg takker også Bjørn Olsen, Vegard Hillestad, Linn Torgersen, Sverre Enitch og min mor Jorun Hagelund for gjennomlesing og tilbakemeldinger. Dette hadde ikke gått uten hjelp fra de rundt meg.

God lesning!

Sogndal, mai 2014

Håvard Haugum

1. Tema og perspektivet for forskningsprosjektet

Tema for forskningsprosjektet er tresidig. Jeg ønsker å undersøke hendelsesforløpet forut for at frikjørere blir tatt av skred, hvordan de opplever det å bli tatt av skred og hva de lærer av skredopplevelsen. Frikjørere og snøskred er et viktig tema i et samfunnsperspektiv fordi stadig flere frikjørere rapporteres å bli tatt av snøskred (Norges Geotekniske institutt, 2013). Dette har blant annet en høy kostnad både for enkelt individer og for samfunnet. Ikke sjelden er utfallet fatalt, med de påkjenninger det er for den enkelte og deres nærmeste. For samfunnet sin del er det store utgifter når redningsoperasjoner igangsettes fordi helsepersonell må rekvireres for øyeblikkelig hjelp og eventuelt mer langsiktig rehabilitering. Frikjørere får i dagens samfunn mye oppmerksomhet blant annet i media fordi de oppsøker potensielle snøskredområder (Odden, 2002). Samtidig som de utsetter seg for fare, representerer de noe som i mange miljøer tilskrives høy verdi; mot, utholdenhet, dristighet og spesifikk kompetanse. Frikjøring er en relativt ny friluftslivsaktivitet i Norge og som innebærer at antallet som blir tatt av skred øker. For å kunne forebygge snøskredulykker er det behov for å øke kunnskapen om frikjøring som fenomen og hvordan frikjørere begrunner sine valg. Det er viktig å forstå hva deres kompetanse, erfaringer, verdier, kunnskaper og vurderingsevne består av, for å danne et bedre grunnlag til å forstå frikjøring (Atkins, 2000). Samt drive skadeforebyggende arbeid, og meningsfull opplæring (Odden, 2002). Man kan bevisstgjøre frikjørere om den reelle risikoen og gi mennesker som ferdes i skredterreng bedre forutsetninger ved å gi dem relevant kursing og informasjon. Bedre opplæringsmetodene inne for skredkurs som vil forhåpentligvis redusere antall mennesker som blir tatt av snøskred. Ved å redusere antall tatt i snøskred kan vi som samfunn spare store utgifter ved å minke utgiftene på antall redningsaksjoner. Når det ofte debateres i media om hvem som skal ta regningen ved redningsaksjoner i snøskred så kommer det fram at Sosialistisk Venstreparti er det eneste partiet som sier klart nei om skredtatte eventuelt skal ta regningen hvis de har oppført seg uaksomt (Meirik, 2013).

Etter å ha tilnærmet meg temaet vil jeg nå ta for meg det teoretiske perspektivet. Jeg vil først tydeliggjøre det teoretiske perspektivet gjennom å ta for meg et biografisk perspektiv hos skredtatte. Videre vil jeg anvende et fenomenologisk perspektiv på hvordan et utvalg skredtatte har opplevd det å være tatt av og være i snøskred. Til slutt i

det teoretiske kapittelet vil jeg gjøre rede for læringsperspektivet og hvordan informantene har erfart og lært av skredhendelsen. Jeg har valgt en metode i min forskning og da er det på sin plass å konkretisere denne ved å redegjør for forskjellige aspekter av metoden som styrker og eventuelt svekker oppgaven. I resultatkapittelet komme jeg til å presentere funnene mine som informantene har fortalt meg i intervju situasjon. Jeg kommer til å ta med meg resultatene inn i diskusjonskapittelet. I diskusjonskapittelet vil jeg reflekter og begrunne mine funn som kan forklares ut i fra teorien jeg har brukt. Til slutt vil jeg å oppsummere hva som har kommet ut av dette forskningsprosjektet og hva det eventuelt kan brukes til i et samfunns perspektiv.

Frikjøring er et omfattende begrep og i denne oppgaven befatter begrepet utøver som står på ski utenfor preparerte løyper, enten det er på telemarkski, alpinski eller snowboard (Telseth, 2005). Landrø (2008) har brukt skredforskeren Gunnar Ramslis definisjon på snøskred; som også synes meningsfull for dette prosjektet: «Hvis snø som ligger i hellende terreng settes i bevegelse med hastighet større enn sig- og glidebevegelse, vil det dannes snøskred» (Landrø, 2008, s 14).

I 2001 gjorde Odden (2008) et samarbeid med Statistisk sentralbyrå om en levekårsundersøkelse som omfattet frikjøring. Resultatene forteller at frikjøring omfatter ca. 6,2 % eller 200.000 utøvere i Norge i 2001. Frikjøringsutøverne består hovedsakelig av unge menn i alderen 16-24 år som kommer fra større byer. Utøveren skiller seg ut fra andre utøvere som driver med vinteraktiviteter fordi de legger større vekt på spenning og mestring. Denne gruppen friluftslivsutøvere øker både i omfang og størrelse. (Odden, 2002). I 2004 omfattet frikjøring 8,4% av befolkningen som er en økning på 2,2% på tre år fra 2001 (Odden, 2008). Odden (2002) deler frikjøring opp i to mindre grupper. En gruppe kommer fra off-pist kjøring i nærhet til alpinanlegg. Frikjørerne i fjellet er den andre gruppe. Frikjøringsgruppen i fjellet har større fokus på naturoplevelsen enn gruppen som er tilknyttet alpinanleggene (Odden, 2002).

Vinterhalvåret 2010/2011 ble den verste snøskredvinteren i Norge siden 1986 (Norges Geotekniske institutt, 2011). En av årsakene til at vinteren 1986 hadde flere omkommende i snøskred en vanlig var på grunn av ulykken i Vassdalen der 16 soldater ble tatt av snøskred under en militærøvelse. Årsaken til ulykken var en kombinasjon av skredvær og svikt i kommunikasjon mellom soldatene og befalet/snøskrekspertene.

Norges Geotekniske institutt (NGI) kom med to forklaringer på økningen av skredulykker vinteren 2010/2011. I motsetning til 1986 der en stor ulykke spilte inn handlet økningen i skredulykker i 2010/2011 om at det fra naturens side var lite nedbør på forvinteren i store deler av Norge. Dette førte til dannelse av rennsnø. Rennsnø dannes når vannmolekyler fra en snøkrystall fordamper og avsetter seg på en annen snøkrystall. Dette skjer for eksempel når snødekket er relativt tynt. En av grunnene til at rennsnø betegnes som ustabil er fordi snøkrystallene har gått fra å være runde i formen med mange kontaktpunkter til å bli kantete og hule med få kontaktpunkter imellom snøkrystallene (Landrø, 2008). Siden rennsnøen er hul og har få kontaktpunkter mellom snøkrystallene tåler ikke rennsnø så stor belastning før den kollapser og kan forårsake et snøskred. Den andre faktoren NGI påpeker er en endret menneskelig adferd i vinterfjellet de siste 10-15 årene. Antall mennesker som går topptur i Norge har økt betydelig de siste årene. Det viser seg at mange av de turene folk gjennomførte tidligere i hovedsak ble foretatt på ikke lagdelt vårsnø. I dag er dette forandret; folk bruker i økende grad hele vintersesongen, ikke minst tidligere på vinteren hvor det fortsatt er lagdelt snø, hevder NGI (Norges Geotekniske institutt, 2011). Vårsnø er homogen snø som betyr at det er den samme type snø i hele snødekket på bakken (Landrø, 2008). Lagdelt snø er betegnelsen på snøen som ikke er temperaturpåvirket i hele snødekket. I denne snøen er det ofte forskjellige lag med snø. De forskjellige lagene gjør at snøskred lettere kan løses ut, slik som rennsnø (Landrø, 2008).

En kombinasjon av mye ustabil snø og endret adferd hos mennesker i vinterfjellet har resultert i at flere omkommer i fjellet om vinteren. NGI anbefaler frikjørere som velger å oppsøke terreng som er brattere enn 30 grader, å skaffe seg skredkunnskap på egenhånd eller gjennom diverse skredkurs. Mennesker som likevel velger å ferdes i bratt terreng på vinterstid, bør også være klar over at fjellsport er forbundet med risiko uansett (Norges Geotekniske institutt, 2011).

Jeg ønsker å studere frikjøring på bakgrunn av mine personlige erfaringer med frikjøring, men også for å bidra med økt kunnskap på feltet. Forhåpentligvis kan denne oppgaven være med på å forebygge, samt bidra til å redusere farene for at flere skal bli tatt av snøskred i fremtiden. Jeg har opplevd at folk - inkludert meg selv har kommet

opp i farlige situasjoner på grunn av menneskelig feil i fjellet. Da jeg startet med frikjøring var generell manglende skredkunnskap fraværende både hos meg og turfølget og i seinere tid har mine positive erfaringer på topptur noen ganger gitt meg en falsk trygghet på topptur i skredutsatt terreng. Med positive erfaringer mener jeg at vurderingene våres som regel har vært gode.

Dette forskningsprosjektet har blitt til gjennom min interesse for snøskred og frikjøring. Det har blitt fokus på frikjørere fordi de oppsøker potensielt snøskredområder (Odden, 2002). Etter min mening har det ikke blitt forsket nok på feltet frikjøring og snøskred i Norge. Jeg ønsker derfor å studere nøyere fenomenet frikjøring og snøskred. Hva skjedde den dagen frikjøreren ble tatt i et snøskred. Hvorfor ble utfallet at noen ble begravd av snøskred. For å komme i dybden ønsket jeg å intervju frikjørere som har opplevd et snøskred. Enten på kroppen selv eller at noen i deres turfølge opplevde et snøskred. Jeg kunne ha valgt en kvantitativ tilnærming, men da mener jeg det ville vært vanskelig å få fram erfaringer og holdninger, de tykke beskrivelsene ville ikke kommet fram i for eksempel en spørreundersøkelse. Gjennom flere intervjuer håper jeg at mine informanter vil åpne seg og fortelle om sine erfaringer og holdninger av å ha opplevd et snøskred på nært hold (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010). Ut i fra dette utgangspunktet valgte jeg en hermeneutisk-fenomenologisk tilnærming på mitt forskningsprosjekt. Dette vil jeg gå nærmere inn på i metode kapittelet.

For det emnet jeg har valgt er det viktig å kunne sette seg selv inn i den sosiale situasjonen snøskred kan være. Gjennom min egen erfaring med frikjøring kan jeg lettere få forståelse av fenomenet og mennesket i fokus i et snøskred. Samtidig er det viktig at jeg systematisk beskriver den prosessen jeg har gjort i forskningsprosjektet for å kunne dokumentere hvorfor jeg har gjort mine valg og beslutninger i prosjektet (Thagaard, 2009). Ved å dokumentere prosessen kan jeg bedre kvalitetssikre mitt endelige produkt gjennom problemstillingen, teorien, metoden og resultatene.

2. Teori – Det menneskelige perspektivet i frikjøring

2.1 Tidligere forskning

En del av tidligere forskning har lagt vekt på forskjellige sider av frikjørings som et fenomen. Eller årsaken til hvorfor frikjørere blir tatt i snøskred. Jeg vil gå mer i dybden på dette feltet i dette kapittelet.

Frode Telseth (2005) prøver å forstå, beskrive og fortolke frikjøringsfenomenet i Norge og de meningsdimensjonene frikjøringen har. Frikjøringen beskrives og fortolkes ut fra to forskjellige perspektiv: Et fenomenologisk og sosiokulturelt. Selv om frikjøring kan ses på som en subkultur er det de kroppslige handlingene som definerer subkulturen og handlingene gir grunnlag for en «livsstilspakke» (Telseth, 2005, s. 146). Livsstilspakken kan tolkes som usikker fordi de velger en utradisjonell livstil. Derfor søker de sammen som individualisert i et fellesskap. Fenomenet fremstår på sin måte gjennom kulturelle og sosiale føringer. Telseth poengterer at det ikke bare handler om en subkultur. Det handler om opplevelser, og om å mestre puddersnø eller hard skare. For Telseth (2005) er frikjøring, kjøring på brett og ski utenfor preparerte alpintraseer eller lettere sagt det å ferdes der ikke alle andre kjører.

Masteroppgaven til Magnus Arntzen Østvoll (2009) undersøker motivasjonsklimaet, de psykologiske behovene innenfor frikjøringsmiljøet og om teorien «flow». Østvoll (2009) sitt utvalg av frikjørere er opptatt av å lage et mestringsfokuset motivasjonsklima som kan øke kompetanse, tilhørighet og autonomi som igjen kan styrke sannsynligheten for «flow». Flow-teorien beskriver en tilstand der mennesker opplever en følelse av meningsfullhet og optimal opplevelse (Østvoll, 2009). En følelse av at aktiviteten flyter samtidig som det er kun aktiviteten som står i fokus. Fokuset på «flow» og aktiviteten i seg selv kan redusere fokuset på egen sikkerhet. Et økt fokus på opplevelsen kan føre til at sikkerhet kommer i andre rekke.

Ane Skaugen Ødegården (2010) Har gjort en analyse av kvinnelige frikjørere sin oppfatning av skikjøringens kultur, og hva som driver kvinner til å holde på med frikjøring. Ødegården (2010) legger fram at det finnes en sterk hierarkisk kultur innen frikjøringsmiljøet. Det er oftest menn som dominerer miljøet, men blant kvinnelige

frikjørere finnes også et hierarkisk system. Det at det finnes hierarki i frikjøringsmiljøet kan gi en bedre forståelse av eventuelle valg frikjørere har tatt i forkant av et snøskred fordi de har fulgt en naturlig leder i gruppen som ikke har hatt tilstrekkelige skredkunnskaper eller vurderingsevne, men har de tekniske ferdighetene til å kjøre bratt. Eller hvorfor en evt. lar seg «rive med av et opplevd gruppepress»,

Synnøve Eikeland (2008) skrev en oppgave om ekstremsport og kjedsomhet gjennom dybdeintervju. Formålet med oppgaven var å se om ekstremsport som telemark og alpint er aktiviteter individer holder på med for å bryte kjedsomheten som kanskje finnes i dagens samfunn. Eikeland (2008) kommer ikke fram til et tydelig svar fordi kjedsomhet er subjektivt. Det kommer frem at frikjøring gir spenning og en lykkfølelse. Frikjørere våger å være litt annerledes en andre og viser samfunnet ellers at vi ikke trenger å være like alle sammen. Frikjørere er klar over at et velfungerende samfunn gjør det mulig for frikjørere å være litt annerledes (Eikeland, 2008). Det at frikjørere velger å gå egne veier kan tyde på at frikjørere er villig til å oppsøke større risiko en andre i områder med snøskredfare.

I 2008 kom Ingrid Kristine Berntsen med en oppgave som omhandlet å kartlegge typiske trekk for norske frikjøringsutøvere og miljøet frikjørere er tilknyttet til. Berntsen har i oppgaven kategorisert de i konkurranse, film og foto, og de som kjører fritt. Frikjørere som kan kategoriseres i gruppen konkurranse, film og foto hører til i et miljø hvor det kommersielle markedet benytter og utnytter frikjørere samtidig som frikjørere gjør det samme for å leve ut sine drømmer med å ha frikjøring som et arbeid. Den siste gruppen frikjørere har et større fokus på fri kjøring og har et mindre fokus på den kommersielle delen av frikjøring. Det begge gruppene har til felles er fokuset på frihetsfølelsen, mestingsopplevelsen og naturopplevelsen de får gjennom frikjøring (Berntsen, 2008). Berntsen tar for seg kjønnsaspektet og hva som driver de enkelte utøverne til å holde på med frikjøring. Berntsen (2008) påpeker at mange av utøveren søkte mot frikjøringsmiljøet fordi de ønsket et mindre konkurranseorientert miljø. De ønsket heller et sosialt miljø med større fokus på lek. Motpolen til denne delen av miljøet er utøveren som har søkt mer mot kommersialiseringen av aktiviteten hvor konkurranse og materialistiske verdier står sterkere (Berntsen, 2008).

Camilla Ianke (2010) gjennomførte et forskningsprosjekt på forsvarets tre skredulykker siden 1986 med dødsfall. Ianke tar for seg psykologien og skredvurderingen i forsvaret i forbindelse med skredulykker. Målet med oppgaven var å belyse hvordan en militærkontekst kan påvirke skredrelatert beslutningstaking. Andre del av oppgaven ser på utfordringer og muligheter forsvaret står ovenfor med tanke på deres forebygging av skred. Resultatene fra oppgaven tyder på mangelfull kunnskap og erfaring noe som fikk betydning for grensesetting. Grensesettingen i Forsvaret kan se ut til å være tvetydig fordi Forsvaret har en nulltoleranse på snøskredrisiko i fredstid, men en prestasjonsorientert kultur med målfokus kan påvirke hvor de virkelige grensene blir satt for hvor villig de er til å utsette seg for skredrisiko i krigstid (Ianke, 2010). Teorien om grensesetting og en prestasjonsorientert kultur kan sammenlignes i noen deler av frikjøringsmiljøet med at frikjørere ønsker å være første person på fjelltoppen eller ha først nedkjøring i en renne.

Ivar Mytting (2000) gjorde et masterprosjekt på skredulykker relatert til friluftsliv. Formålet med prosjektet var å kartlegge omfanget, mønsteret og utviklingstrekk i snøskredulykker i forbindelse med friluftsliv. Mytting ønsket å kartlegge hva som er typisk ved snøskredulykker i friluftsliv. Han identifiserte hva som kunne være mulige tiltak for å forebygge snøskredulykker og hvordan skader i snøskredulykker kan reduseres. Resultatene til Mytting viser at snøskredulykker som oftest skjer på dager med snøskredvær (Faregrad 4/5) og de påfølgende 1-3 dager etterpå. Snøskredvær defineres her som store mengde med nysnø ved tett snøvær, mye vind i «riktig» retning slik at nysnø legger seg i lesider, samt hurtig temperaturstigning (Bakkehøi, 2010). Faregradskalaen er tatt fra den europeiske skredfareskalaen. Faregrad 4 betyr at den generelle skredfaren er stor. Snødekket er dårlig festet i de fleste bratte hengene. Snøskred kan utløses selv ved liten tilleggsbelastning. I disse forholdene bør man holde seg unna området. Årsaken er ofte store nedbørmengder, vind og at snøen bruker tid på å sette seg skikkelig. Faregrad 5 defineres som at snødekket har generelt svake bindinger og er svært ustabil (Norges Geotekniske Institutt, 2010) Unge menn i alderen 17- 29 er overrepresentert og ¼ av snøskredtatte var med i organiserte turer og kurs. Dette er noe å merke seg siden grupper ledes av instruktører, guider og lærere som man burde anta i disse tilfellene har kvalifisert skredopplæring (Mytting, 2000). Av de resterende ¾ av de skredtatte besto over 80 % av tilfellene av grupper på mellom 2 til 4 personer. I tilknytting til heistraseer var det vanligere at en og en blir tatt av skred, mens

i fjellet var det større mulighet for flere skredtatte i samme skred. Mennesker i turfølget med skredsøker, søkestang og spade vil øke overlevelsesmulighetene til den skredtatte. Det beste tiltaket for å drive forebyggende tiltak mot snøskredulykker er å stenge av områder, sprengte ut snø for å hindre ufrivillige snøskred. Dette er nesten umulig i stor skala i Norge og ansvaret vil forflytte seg fra individet til samfunnet. Et alternativ er å undervise om risikominimalisering ved å lære bort enkle tiltak for å redusere risikoen. Tiltak kan være å ferdes i mindre grupper, kjøre en og en og redusere eksponeringstiden (Mytting, 2000).

Markus Landrø (1999) ønsket å prøve ut en snøskredvurderingsmodell for å se om den kunne anvendes for personer med liten forkunnskap om snøskredfare. I Landrøs masterprosjekt (1999) konstruerte han en vurderingsmodell for snøskredfare og brukte den på 12 snøskredulykker. Vurderingsmodellen vurderte i tre stadier; under turplanlegging, i turområdet og i enkelt heng. I disse tre stadiene vurderte Landrø (1999) faktorene snødekket/været, mennesket og terrenget. I hver faktor vurderte han faregradpotensialet med fargekodene grønt, orange og rødt. Grønt representerte ikke fare, Orange representerte mulighet for fare og rødt representerte stor potensielt fare. Landrø sin modell på de 12 snøskredulykkene viste at i 11 av 12 snøskredulykker var modellen effektiv og ga faregrad rød som betyr stor potensiell fare for snøskred (Landrø, 1999). Landrø (1999) mener at flere var villig til å utsette seg for risiko uten å ha nødvendig kunnskap om snøskred eller å ferdes i vinterfjellet. Disse trenger å få kunnskap om snøskred og vurderingsarbeid. Det at folk ikke har kunnskap nok til å ferdes i vinterfjellet trekker Fredston, Fesler, & Tremper (1994) også frem som et argument for hvorfor frikjørere blir skredofre.

Tommy Langseth (2012) deler sosiologisk forskning og teorier opp i to perspektiver i fenomenet risikosport. De to sosiologiske perspektivene kan forklare hvorfor frikjørere velger å utsette seg for snøskredfare. Det ene kalles kompensasjon perspektivet og ser på risikosport som en mulighet til å flykte fra den moderne samfunnets begrensninger. Det andre perspektivet er tilpasningsperspektivet der risikosport ses på som en et valg mennesker tar i dagens samfunn som er usikkert og farlig. Fordi risikosporter kan ses på som farlige og usikre kan risikosport bli sett på som anerkjennende (Langseth, 2012). Siden samfunnet forventer at individet skal oppsøke det ukjente og usikre blir

risikosport dyrket frem som noe positivt. Det er mulig at frikjøring blir sett på samme måte fordi det kan kalles risikosport.

2.2 Problemstilling

Intensjonen med mitt forskningsprosjekt er å beskrive hva som kjennetegner situasjoner der frikjørere har opplevd å bli tatt av et snøskred, hvordan de oppfatter situasjonen de har vært i. Jeg ønsker også å beskrive hvordan et snøskred oppleves i virkeligheten; hvordan skredtatte beskriver det å være tatt av og være i skredet. Dessuten ønsker jeg å undersøke hva informantene har lært av hendelsen. Ut i fra dette ståstedet har jeg utformet tre delproblemstillinger:

«Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?»

«Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?»

«Hva gjør snøskredopplevelsen med frikjøreren?»

Med utgangspunkt i delproblemstillingene ovenfor vil jeg i teorikapittelet gjøre rede for en biografisk, fenomenologisk og sosial læringsteori.

2.3 Biografisk perspektiv

Med bakgrunn i den første av i alt tre problemstillinger velger jeg å gjøre rede for tidligere skredofre i Norge i perioden 2002/03 til 2012/13 for å danne et teoretisk grunnlag i forhold til mine informanter. Jeg skal også gjøre rede for typiske menneskelige faktorer som kan påvirke frikjørere til å bli tatt i snøskred. Til slutt vil jeg forklare hvordan mennesker kan oppfatte risiko på en subjektiv måte selv om risikoen burde blitt vurdert på en objektiv måte.

Snøskredulykker fra 2002/03 til 2012/13

De siste 40 årene fram til 2013 har 217 mennesker omkommet i snøskred i Norge (Norges Geotekniske institutt, 2013). I denne oppgaven vil jeg sammenligne situasjonene til mine informanter og de omkommende i perioden. Begge gruppene har opplevd tilnærmet like situasjoner og dermed vil det være mulig å trekke paralleller. I snitt har 5,4 personer omkommet i året hvis man fordeler omkommende per år. 80 % har omkommet i forbindelse med ferdsel i fjellet på fritiden eller på jobb. Altså 4.2

omkommende i året innen friluftslivrelevatn aktivitet. De resterende 20 % fordeler seg slik at 11 prosent har omkommet i bil og 9 % i bebyggelse. Hvis man ser på de siste 10 årene er snittet 5.6 omkommende i året. 95 % av de omkommende har vært personer som har vært i fjellet på fritiden eller i jobben (Norges Geotekniske insitutt, 2013).

Hvem de skredomkommende er har Kjetil Brattlien (2013) lagt fram gjennom statistikk fra NGI. Fordelingen av kjønn hos de omkommende de siste ti årene viser at menn er overrepresentert i forhold til kvinner. 83 % av de døde var menn og 17 % var kvinner. Snittalderen på de omkommende det siste tiåret er 39 år gammel. Det er flere andre aldersgrupper som er representert ved å se på tall over døde. 21 % var i alderen 20-29 år, 28 % i alderen 30-39 år, 28 % var i alderen 40-49 år og 21 % var i alderen 50-59 år. Det var kun 15 % som var alene på tur da de ble tatt av snøskred mens hele 85 % var på tur sammen med andre (Brattlien, 2013).

Hva de omkommende i snøskred drev med da de ble tatt er fordelt over fem forskjellige kategorier. 47 % av de skredtatt drev med skikjøring. Snøskuterofre står for 19 %. Skigåing 15 %. Snowboard 8 % og 11 % er lagt under andre aktiviteter. 70 % var de skredtatte drev med bratt friluftsliv da de ble tatt kontra 30 % som drev med friluftsliv i slakt terreng. I den sammenheng er det viktig å understreke at bratt friluftsliv foregår i mer enn 30 grader helning. Hvis man ser nærmere på hva ski og snowboardkjørere holdt på med så viser det seg at majoriteten som er 76 %, omkommende på topptur. 24 % drev med heisbasert ski og snowboardkjøring. Kun 15 % som omkom var på tur med guide mens 85 % var uten guide. Det kan se ut til at kunnskap og erfaring reduserer dødsfall (Brattlien, 2013).

Tallene viser at flakskred som er den vanligste typen snøskred som dreper skredtatte i Norge perioden 2002/03 til 2012/13. 77 % av snøskredene var flakskred, mens sørpeskred stod for 9 % og 13 % var skavlbrudd. Menneskelig utløste snøskred sto for 81 % av dødsulykkene mens naturlig utløste snøskred sto for 19 % (Brattlien, 2013).

Det er noen regioner i Norge som skiller seg ut i forhold til hvor mange som har omkommet i snøskred de siste 10 årene. 62 % av de omkomme døde i Nord-Norge. En av årsakene til så mange dødsfall i Nord-Norge kan forklares ut i fra klima, der det er stor variasjon i temperatur og store nedbørmengder (Meteorologisk institutt, 2012). Det

var ingen som ble tatt når det var faregrad 1 eller 5 på den europeiske skredfareskalaen. Mens 28 % ble tatt da det var faregrad 2, 55 % ble tatt ved faregrad 3 og 17 % ble tatt ved faregrad 4 (Brattlien, 2013). Årsaken til at ingen blir tatt ved faregrad 1 er på grunn av stabile forhold med homogen snø. Grunnen til at ingen har omkommet ved faregrad 5 kan være fordi faresignalene er så tydelige at folk ikke kan eller ønsker å være ute på tur eller i et heisanlegg.

Dødsårsaken til at de omkommende i snøskred de siste 10 årene har blitt kategorisert i fire typer av Brattlien(2013)De fire kategoriene går til dels i hverandre, men de gir en oversikt over antatt dødsårsak. Asfyksi alene har antatt å stå for 40 % av alle dødsulykker i snøskred de siste ti årene i Norge. Asfyksi er kvelning enten ved karbondioksid eller fordi den skredtatte fikk snø i luftveiene (Westgaard, 2006). 23 % antas å ha omkommet av traumer og Asfyksi. Traumer betyr skader på kropp som fører til dødsfall (Landrø.2007). 36 % av de omkomne antar man har dødd av traumer. Kun 2 % har død av hypotermi. Hypotermi inntreffer når kroppen blir kraftig nedkjølt, og skjer som oftest når man opplever ulykker i kaldtvann, snøskred eller personer utendørs i vinterhalvåret (Opdahl, u.å.). med personer utendørs menes personer som blir nedkjølt av temperatur, vind og dårlig bekledding over tid. En av grunnene til at få mennesker dør direkte av hypotermi er fordi de skredtatte som oftes dør av asfyksi og traumer før de blir påvirket av hypotermi. Av de 56 som døde i perioden 2002/2003 -2012/2013 ble 83 % funnet av letemannskaper og bare 17 % ble funnet gjennom kameratredning. Kameratredning innebærer redningshjelp av andre i turfølget kort tid etter skredet har gått blant annet ved hjelp av for eksempel spade, søkestang og Sender/mottaker(S/M). 43 % av de omkommende hadde S/M mens 57 % hadde ikke S/M (Brattlien, 2013). Tallene her tyder på hvor avgjørende det er for skredtatte at turfølget har kameratredningsutstyr med seg. Ved å øke antall som har kameratredningsutstyr kan man redusere antall skredomkomne.

Brattlien (2013) oppsummere de siste årene ved å trekke fram at de omkommende har vært for nær bratt terreng når skredfare har vært stor, altså faregrad 4 på den europeiske skredfareskalaen (Norges Geotekniske institutt, u.å.) At mange eksponerer seg for farlig terreng kan forklare hvorfor en tredjedel av de skredtatte døde på grunn av traumer og så mange som 83 % ble funnet av organisert personell (Brattlien, 2013). Når organisert personell er de som finner skredtatte innebærer dette ofte at de skredtatt er døde på

grunn av tiden personelle bruker for å nå frem i ulendt terreng. Enten asfyksi, traumer eller nedkjøling eller en kombinasjon. Det kan også trekkes fram at de siste fire vinterne i denne perioden Brattlien fokuserer på enten har vært høyere eller lavere gjennomsnittstemperatur en normalt. Dette kan tyde på uvanlige klimasituasjoner medfører til annerledes snødekke enn det som er vanlig i de ulike regionene av Norge (Brattlien, 2013).

Persepsjon og kunnskap hos skredofre

Menneskers ureflekterte og naturlige måte å tenke på usikkerhet, risiko og sjanser er et perspektiv som kan kanskje forklare resultatene jeg får ut i fra mine informanter (Thelle, Breivik, Enebakk, Skolbekken, & Teigen, 2001). Det finnes en subjektiv og en objektiv måte å se risiko på. Begge måtene ser på hvor alvorlige en konsekvens er og hvor sannsynlig det er for at konsekvensen inntreffer. Forskjellen på subjektiv og objektiv risiko er at objektiv risiko er den matematiske sannsynligheten for konsekvenser inntreffer mens den subjektive risiko er hvor farlig en aktivitet oppleves av individet. Grunnen til at mennesker har en subjektiv risikovurdering er fordi de ikke har oversikt over hvor små eller stor sannsynligheten er for snøskred. Når dette skjer er det lett å overvurdere eller undervurdere risikoen (Thelle, Breivik, Enebakk, Skolbekken, & Teigen, 2001). Dette kan også frikjørere gjør enten fordi de vurderer sine egne ferdigheter bedre en hva de faktisk er. Det viser seg at mennesker som har opplevd trygghet i fortiden antar at fremtiden deres også vil være trygg (Thelle, Breivik, Enebakk, Skolbekken, & Teigen, 2001). Det er vanskelig å se for seg at en ulykke slik som snøskred kan skje dem hvis de ikke har opplevd et snøskred selv.

Det er to årsaker til skredulykker utløses av mennesker ifølge Bruce Tremper (2008). Den første er uvitenhet. Uvitenhet kan reduseres gjennom utdanning av mennesker slik at de behersker kunnskap om skred. Gjennom kunnskap kan mennesker unngå skredusatte områder eller i det minste redusere risikoen til et akseptabelt nivå. Den andre årsaken til skredulykker er mennesker som er klar over farene. I snøskredulykker hvor personer er klar over risikoen overser menneskene risikoen eller så overvurdere de sin egen evne til å håndtere situasjonen (Fredston, Fesler, & Tremper, 1994) En tredje årsak til skredulykker forårsaket av mennesker, og som Tremper ikke nevner handler om uflaks. Det finnes alltid en mulighet for at selv om mennesker har kunnskap og tar de riktige avgjørelsene så er ikke ferdsel i vinterfjellet 100 % sikkert.

Variabler som medfører at frikjørere havner i risikoutsatte situasjoner kan være gruppepress, holdninger, ukorrekte antagelser, dårlig kommunikasjon i gruppen, dårlig planlegging, fornektelse, sauesyndromet (følge flokken uansett hvor den går), tidspress, trøtthet, utslitt og ønske om å være første person opp på en topp eller kjøre første linje ned en fjellside (Fredston, Fesler, & Tremper, 1994). Mange av disse variablene kunne vært unngått hvis folk ikke tok feilvurderinger basert på antagelser og følelser eller menneskelig svakhet (Fredston, Fesler, & Tremper, 1994).

Dale Atkins (2000) mener at det ikke finnes nye former for snøskred bare variasjoner innenfor de samme temaene. Emperien Atkins (2000) bygger sine påstander på er studier av 10 år med ulykkesrapporter fra USA, media rapporter og intervjuer samlet inn av Colorado Avalanche Information Center. Det trekkes fram at i 9 av 10 tilfeller av snøskredtatte er det den skredtatte selv eller en i turfølget som har utløst snøskredet. Atkins trekker frem et eksempel med en mann som ble drept i et lite snøskred. Mannen tok en avgjørelse dagen før sammen med en kamerat om å ikke ferdes utenfor alpinløypene fordi det var stor snøskredfare. De valgte derfor å ikke ta med snøskredutstyr. Dagen ulykken inntreffer velger de likevel å gå ut i ferske nysnøen hvor de opplever at snøen kollapse og sprekkdannelse i snøen oppstår. De utløste selv snøskredet som drepte en av de to kameratene. Atkins ønsker ikke å vite hvorfor folk blir tatt i et snøskred, siden dette allerede er blitt forklart av andre (Landrø, 2007, Tremper, 2008). Det Atkins ønsker å finne ut av er hvorfor valgte de to kameratene å kjøre i snøskredfarlig område selv om de var klar over risikoen.

2.4 Et fenomenologisk perspektiv

I mitt forskningsprosjekt velger jeg å fokusere på fenomenologi gjennom søken etter den enkeltes subjektive beskrivelse og opplevelse av hva det vil si å bli tatt av snøskred. Da tenker jeg spesielt på det å bli begravd og «våkne» opp under eller delvis under snøen. I tillegg ønsker jeg å få perspektivet til mennesker som har overlevd et snøskred og om de har tatt lærdom av hendelsen.

Fenomenologi er en felles betegnelse for en mengde samfunnsvitere og filosofer. De tar et metodisk utgangspunkt fra den tyske filosofen Edmund Husserls arbeid. Husserl (1859-1938) var en professor som fikk en stor innvirkning i sin tid. Fenomenologien

fikk stor innvirkning i starten av det 20 århundre, spesielt innenfor filosofien og den la grunnlag for den filosofiske revolusjonen som påvirket vitenskapsteoretikere innen for humaniora, naturvitenskap og samfunnsvitenskap. Maurice Merleau-Ponty (1908-1961) utviklet den franske kroppsfenomenologien som fikk stor innflytelse på erkjennelsesteori og psykologi. Merleau-Ponty bygget sin kroppsfenomenologi på Husserls idé om livsverden som grunnleggende erfaringen vi har av verden. Dette synt mener jeg kan hjelpe meg med å forklare erfaringene frikjørere har av snøskred. Merleau-Ponty trakk fram at det er kroppen som sanser verden og derfor er kroppen sentral i meningen som danner menneskets livsverden (Fuglsang, Bitsch Olsen, & Rasborg, 2013). I dette forskningsprosjektet vil dette være den kroppslige erfaringen av å bli tatt av et snøskred. Merleau-Ponty poengterer at bevisstheten er ikke utenfor kroppen, men en del av vår kroppslige erfaring av verden rundt oss (Fuglsang, Bitsch Olsen, & Rasborg, 2013).

Fenomenologi som metode, er studie av den levde opplevelsen av noe. Dette betyr hvordan vi opplever verden rundt oss. I fenomenologien ønsker man å få en dypere forståelse av mening av en aktivitet i hverdagen. Max Van Manen (1997) sier at fenomenologi som vitenskap skiller seg fra nesten alle andre former for vitenskap. Årsaken mener Van Manen er at man i fenomenologi ønsker å få en vier forståelse av hvordan vi opplever. Uten klassifiseringer, abstrahere og andre former for forurensing av opplevelsen i seg selv. Det er denne vide forståelsen av frikjørere som har opplevd et snøskred jeg søker. Alt som blir presentert foran vår bevissthet kan være av interesse for feltet fenomenologi. Van Manen sier «*Consciousness is the only access human beings have to the world.* » (Van Manen, 1997, s. 9). Vår bevissthet er vår tilgang til verden rundt oss. Det er da viktig å være klar over at bevisstheten i seg selv er ikke fenomenologien ute etter. Et eksempel som blir brukt er at det er vanskelig å reflektere over sitt eget raseri mens man er sint. Det er lettere da å fortelle om opplevelsen i ettertid. Hvordan opplevde du å være sint? Hvis man skulle reflektert over sinne når man er sint ville sinne allerede da ha endret seg på grunn av din egen refleksjon. En slik måte å se på en opplevelse vil alltid være i et retrospektiv. Videre mener man at fenomenologi er en menneskelig vitenskap som studerer fenomenene som for menneskers del betyr opplevde erfaringer. Gjennom forskning av mulig meninger av våres levde erfaringer kan vi lettere forstå helheten av hvordan det er å leve i vår verden som en kvinne, mann eller frikjører. Det å forstå hvordan det er å være en frikjører som

opplever et snøskred kan også forstås i en fenomenologisk hermeneutisk tilnærming. Dette kan gjøres ved å prøve å forstå hvordan fenomenet oppleves på bakgrunn av hvordan en frikjører er i forhold til sine kulturelle og sosiale strukturer. En helhetlig forståelse av hvem vi er og hvordan det oppleves står dermed sentralt i mitt møte med informantene mine. Fenomenologi er derimot ikke en vitenskap som kvantifiserer. Det er ikke et fokus på hvem gjorde hva? Under hvilke forhold skjedde det? Eller hvor mange gjorde det? Fenomenologi har heller ikke et problembasert fokus. Det er ikke en fasit eller et korrekt svar (Van Manen, 1997).

Det fenomenologiske intervjuet kan ha to formål. Det først er å bruke et intervju til å utforske og samle inn erfaringer. Disse kan brukes til å utforme en dypere og rikere forståelse av menneskelige fenomener. Det andre formålet er å starte en samtale i intervjuet om forskjellige meninger bak opplevelser. Utfordringen med en slik tilnærming er at det kan ende opp med korte svar eller for lange svar som er vanskelig bearbeide i ettertid. Det er derfor viktig å tydeliggjøre for seg selv som forsker hva man er ute etter. Ved korte svar kan man bli fristet til å overtolke og spekulere i informantenes levde erfaringer, noe som ikke er ønskelig. I den andre enden av spekteret har man få for store intervjuer hvor man ender opp med for mye informasjon. Dette kan lede til usikkerhet hos forskeren om hvordan man skal tilnærme seg analysen av transkriberingen (Van Manen, 1997).

2.5 Et sosialt læringsperspektiv

Under læringsperspektiv vil jeg ta opp hvordan frikjørere kan ha tilegnet seg ny erfaring og hvordan de har lært fra sine opplevelser med snøskred som medlemmer av en gruppe. Et sosialt læringsperspektiv anlegger et bredt syn på læring. Det legges ofte fokus på individets læring gjennom deltakelse og samvær med andre, i kombinasjon med deres egne bidrag i form av å skape innhold og mening i det de gjør og deltar i. Forstått slik tillegges læring både en individuell og en sosial og kontekstuell dimensjon. Sosial læring kan ha mye til felles med konstruktivistisk læringsteori som vektlegger at læring er noe den enkelte skaper og gjør personlig meningsfylt. Sosial læringsperspektiv fremhever at læring ikke er tilfeldig konstruert men skapes gjennom den enkeltes deltakelse og samhandling med andre i konkrete sosiale settinger (Woolfolk, 2004). Det finnes med andre ord stor variasjon av hva som legges i begrepet konstruktivisme innen forskjellige fagmiljøer slik som psykologi, pedagogikk og filosofi. For å tydeliggjøre

dette kan mvi dele konstruktivisme opp i en individuell og en sosial dimensjon. Innen for den individuelle dimensjonen fokuserer man ofte på forskjellige individuelle oppfatninger, selvbylde og kunnskap. Hvordan mennesket danner seg kunnskap i det indre psykologiske liv. Her kan individet danne seg egne oppfatninger og kunnskap gjennom en aktivitet. På denne måten ser man på verden som en kilde til kunnskap og læring konstrueres inne i hjernen til individet. Innenfor sosialkonstruktivismen fokuserer man mer på at læring skjer i sosiale og kulturelle kontekster. Dette vil skje når individet deltar i forskjellige aktiviteter, for eksempel gjennom deltakelse i frikjøring. Lev Vygotsky som spiller en sentral rolle innenfor konstruktivisme fokuserer på det indre og det sosiale når det kommer til å konstruere kunnskap. Kunnskap reflekteres av hvordan mennesket påvirkes av samhandling med andre, språk, kultur og oppfatning, deres tilbakemelding gjennom øvelse, undervisning. I tillegg så vil individet lære gjennom sin egen forkunnskap, tankegang og oppfatninger. Alle disse kombinert sammen, konstruerer kunnskap hos individet (Woolfolk, 2004). Videre innenfor konstruktivisme vil læringen vanligvis ikke skje i enkle former, men i komplekse og sammensatte situasjoner. Dette betyr at det ikke nødvendigvis finnes en fasit, men heller flere endelige svar og løsninger. Dette er også ønskelig at læringen skal skje i den virkelige verden hvor læring skjer i kontekster som kan anvendes i framtiden (Woolfolk, 2004). Vygotskys mente videre at den kognitive utviklingen skjer gjennom at barnet kommuniserer og samhandler med andre individer som tilhører en kultur. Dette kan også være voksne eller mennesker som er jevnaldrende og dyktige. Disse menneskene sitter på essensiell informasjon som er nødvendig for barnets intellektuelle vekst. Vygotsky mener at barnet ikke er alene i verden om å oppdage kunnskap. Tilegnelsen blir formidlet og tilrettelagt av lærere, jevnaldrende og voksne. Barn bruker denne hjelpen til å danne seg en forståelse som gir de muligheten til å løse problemer på egenhånd. Dette kalles stillasbygging eller «scaffolding» på engelsk (Woolfolk, 2004). I sammenheng med frikjøring og snøskred blir stillasbygging brukt gjennom at andre frikjørere som er dyktige på å vurdere skredfare hjelper de med mindre skredkunnskap med å forstå skredvurdering. Ved å få en forståelse for hvordan man vurderer snøskredfare kan frikjører gjøre det på egenhånd i framtiden.

Praksisfelleskap og situert læring

I et praksisfellesskap er det en kontekst eller en sosial setting som tilsier at man har en felles formening eller oppfatning om hva som er nyttig eller riktige. Dette innebærer for eksempel en falsk trygghet der med å si at det går aldri skred eller at frikjører som er gode på ski eller brett ikke har like god kunnskap om snøskredfare. Et praksisfelleskap kan tilpasses eller til og med forkastes hvis det skulle skje en stor forandring. I et situert læringsperspektiv poengteres det at den virkelige verden ikke nødvendigvis er lik den som er i undervisning på skole. En måte å forklare situert læring på er at vi tilegner oss adferden, holdningene, normene og språket til et visst felleskap. For eksempel er frikjøringsfellesskapet hvor pudderkjøring er gøy og man ønsker å kjøre mest mulig ski. Dette kan gå på bekostning av vurdering eller å unngå valg som fornekter deg en gode. I en slik setting ses kunnskap ikke på som noe individuelt kognitivt strukturert, men som noe som skapes over tid i felleskap. Individet skaper ikke ny kunnskap helt alene, men danner det sammen med andre. I den reneste formen for situert læring kan man strekkes det så langt og si at det man lærer er spesifikt for den situasjonen man lærer det i (Woolfolk, 2004).

3. Metode

Jeg skal i metode kapittelet gå igjennom hvordan prosessen av kunnskap har blitt til. Jeg vil beskrive og vurdere hvordan jeg har kommet fram til resultatene og fortolkninger jeg har gjort av resultatene. For å kunne vurdere kunnskapsprosessens pålitelighet og troverdighet ønsker jeg å beskrive fremgangsmåten i mitt forskningsprosjekt. Dette vil jeg gjøre ved å forklare den fenomenologisk hermeneutiske tilnærmingen jeg har valgt. Hvilke forutsetning jeg har som forsker. Hvordan og hvorfor jeg har valgt utvalget mitt. Jeg vil også gjøre rede for hva slags etiske aspekter jeg har måtte ta i vurderingen og utformingen av intervjuguiden. Jeg vil også gå nøye igjennom hvordan jeg gjennomførte intervjuene før jeg vil forklare analyseprosessen gjennom transkribering og tolkning. Til slutt går jeg igjennom det etiske aspektet i etterkant av de gjennomførte intervjuene og bearbeidingen av transkriberingen.

3.1 Vitenskapelig tilnærming

Jeg forstår at gjennom et teoretisk ståsted i postmodernismen eller et konstruktivistisk perspektiv skaper jeg kunnskap gjennom relasjoner mellom meg som forsker og informanten. Det vil også si at det ikke nødvendigvis er mulig og overføre kunnskapen til en annen situasjon. Veien jeg går i mitt forskningsprosjekt er formet gjennom mine problemstillinger, den forkunnskapen jeg har og de teoretiske og metodiske kvalifikasjoner jeg har tilegnet meg. Det er samtidig viktig å være klar over styrkene og svakhetene i denne tilnærmingen for å kunne forklare eller ta disse med i tolkningen for å styrke resultatene og vurderingen (Thagaard, 2009).

Fenomenologi i et vitenskapssyn tar utgangspunkt i informantens ståsted eller subjektets ståsted i en opplevelse. Det er gjennom en fenomenologisk tilnærming viktigere med hvordan informanten erfarer situasjonen mens kulturen og verden rundt blir mindre viktig (Thagaard, 2009). Problemstillingen ”hvordan oppleves det å bli tatt i et snøskred?” fører til subjektets levde opplevelser av å bli tatt eller oppleve det står mer sentralt og deres brede og umiddelbare beskrivelse av opplevelsen (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010). Fordi jeg ønsker å beskrive informantenes subjektive opplevelse av hendelsen og derfor kan jeg ikke danne et objektivt fellesdannende bilde av fenomenet frikjørere som er tatt av snøskred eller opplevd et i sitt turfølge. Det jeg

vil prøve å gjøre gjennom en fenomenologisk tilnærming er å forstå informantenes handling og opplevelser gjennom deres øyne for å forstå sammenhengen den oppsto innenfor (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010).

Hermeneutikken tar utgangspunkt i å fortolke menneskers handlinger gjennom å studere det som ikke er umiddelbart opplagt ut i fra det som blir gjort eller sagt. Thagaard (2009) mener at hermeneutikken ikke fokuserer på at det finnes en absolutt sannhet i fortolkningen, men at man som forsker kan tolke fenomener på forskjellige plan. Et fenomen kan ikke ses på i sin enkelhet, men som en del av en større helhet. Samtidig som vi kan kun forstå helheten ved å se på delene av helheten. En fortolkende runddans som aldri slutter. Dette kan tolkes som en ond sirkel eller den hermeneutiske sirkel. Den slutter egentlig aldri fordi man ser på helheten i deler og delene i den konteksten de er i og motsatt (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010). En form for avrundning på den hermeneutiske sirkel kan forklares som når man til slutt ender opp med en felles enighet i teksten som ikke har noen logiske motsetninger i seg (Kvale & Brinkmann, 2009). Kritikkk til hermeneutikken er at det finnes bare en sannhet i en uttalelse i for eksempel et intervju. Mens i hermeneutikken anerkjenner man et fortolkningsmangfold (Kvale & Brinkmann, 2009). I min fortolkning av frikjørere som har opplevd et snøskred er det viktig at jeg prøver å legitimere min fortolkning gjennom å og argumentere tydelig hvorfor jeg har valgt å fortolke resultatene på den måten jeg gjør i oppgaven (Kvale & Brinkmann, 2009). Det er samtidig viktig at jeg er klar over at jeg kan utgjøre en partisk subjektivitet i fortolkningsprosessen som innebærer at jeg kun ønsker å finne det jeg leter etter og ikke andre fortolkninger som ikke støtter opp under mine konklusjoner. Men ved å være klar over dette aspektet i prosessen bør det være lettere å styrke min oppgave ved å reflektere over farene for partisk subjektivitet og berike analysen gjennom og se på andre sider av teksten (Kvale & Brinkmann, 2009).

3.2 Forskerens forutsetninger

Jeg er en del av miljøet som holder på med frikjøring i Norge og har derfor en hvis aksept og har ofte lettere for å forstå terminologien som brukes innen frikjøring. Det at jeg har forståelse av meninger og holdninger fra informantene kan hindre at det oppstår misforståelser og uutforskede emner innenfor problemstillingene mine. Det gir meg også som forsker et bedre grunnlag til å forstå fenomenet som skal forskes på i dette

forskningsprosjektet (Thagaard, 2009). utfordringene rundt mine egne forutsetninger er også viktig å belyse. Som en del av frikjøringsmiljøet har jeg en god forståelse av meninger og holdninger i miljøet om temaet. Men dette kan også bidra til at jeg tolker uttalelser i den retningen jeg allerede er en del av. Andre forskere uten min bakgrunn ville kanskje ha gjort det motsatte. Problematikken rundt det å være en del av det miljøet som man forsker rundt er noe jeg har vært opptatt og klar over gjennom hele oppgaven. Dette har bidratt til at jeg flere ganger har reflektert over utsagn nøye for å avgjøre min egen subjektive forståelse.

Etter at jeg utarbeidet prosjektskissen for dette forskningsprosjektet prøvde jeg å samle nok informanter tidlig i skisesongen for å gjøre tilgangen på informanter lettere kontra når skisesongen var i gang da de ville komme til å være mindre tilgjengelig grunnet andre prioriteringer som frikjøring. Jeg gjorde forbedringer av intervjuguiden og tok etiske vurderinger på forhånd før intervjuene ble gjennomført. Under dette feltet kom også søknad til Norsk samfunnsvitenskapelige datatjeneste (NSD) inn hvor prosjektplanen og intervjuguide ble sendt inn for godkjenning. Intervjuguiden som ble utformet har blitt utarbeidet på forhånd ut i fra mine problemstillinger som jeg har satt opp i den ferdig utformede prosjektplanen. Det negative med at jeg har forkunnskap om frikjøring miljøet er at jeg har en rekke holdninger og formeninger om hvordan miljøet er som gjør at jeg ikke ser helheten eller ikke får med meg alle detaljene.

Etterprøvbareheten kan være problematisk fordi det er vanskelig å gjennomføre nøyaktig den samme forskningen jeg har gjort. I kvalitativ forskning spiller forskerens faglige kvalifikasjoner og menneskelige egenskaper en avgjørende rolle. Derfor er det viktig å reflektere over hva dette kan bety for kunnskapen som skapes i dette prosjektet. Å gjennomføre den samme forskningen kan også være vanskelig fordi «Ingen andre har samme erfaringsbakgrunn som forskeren, og ingen andre kan derfor tolke på samme måte.» (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010:229). Det betyr at jeg tolker informasjonen jeg har fått på bakgrunn av min bakgrunn som frikjører, student, forsker, enkelt individ og de erfaringer jeg har tilegnet meg gjennom mine opplevelser og samfunnsposisjon.

3.3 Utvalg

Valget av informanter i forskningsprosjektet er basert på et strategisk utvalg (Thagaard, 2009). Det betyr at mine informanter har visse egenskaper og innehar visse kvalifikasjoner som er strategisk viktige i forhold til mine problemstillinger.

Rekruterings metoden jeg brukte var snøballmetoden (Thagaard, 2009). Jeg kontaktet personer som jeg hadde kjennskap til fra før av som hadde egenskaper og kvalifikasjonene som kunne være relevante for mine problemstillinger. Kriteriene for utvalget mitt var at de måtte være frikjører og ha opplevd en ulykke i et snøskred.

I forskningsprosjektet definerte jeg ulykker i snøskred som hvor ingen har omkommet og personer som har vært i nærheten av et snøskred og blitt påvirket av det enten psykisk eller fysisk. Eksempel på dette er personer som har blitt begravd helt eller delvis i et snøskred, eller at andre i turfølget til frikjørere har blitt tatt av et snøskred.

I dette forskningsprosjektet representerer tid en begrensning om prosjektet skal kunne gjennomføres på normalt tid av et masterstudie. Økonomisk fantes det også begrensninger fordi det var kun jeg som skulle gjennomføre dette studiet uten finansiell støtte fra andre. Utvalget skulle derfor bestå av 6-9 personer. Maks 9 informanter på grunn av tid og økonomiske begrensninger og minimum 6 for å få en validitet i resultatene (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010). I min innsamling av informanter fikk jeg 7 informanter. Jeg mener jeg har fått en bredt nok utvalg da jeg har informanter med tilhørighet fra Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag, Oppland og Oslo.

Antall av informanter er preget av hva jeg ønsker å studere. Et stort antall informanter ville ikke gitt meg muligheten til å gå i dybden på vært enkelt intervju etter innsamling mens et for lite utvalg ville gjort utvalget for lite representativt for den gruppen mennesker jeg ønsker å studere. Utvalg ble derfor på 7 informanter. 6 menn og 1 kvinne. Jeg gjennomførte også et test-intervju på forhånd for å kvalitetskontrollere intervjuguiden og for å få kunnskap om hva slags fremgangsmåte på intervjuet som ville fungere mest mulig optimalt. Gjennomsnittsalderen på utvalget var rett under 23 år.

3.4 Det etiske aspektet i forkant av intervjuene

I forkant av gjennomføringen av intervjuene var det noen etiske aspekter jeg måtte vurdere. En av utfordringene var å skaffe nok informanter som ønsket å prate om sine opplevelser. Temaet er sårt for noen. Jeg ønsket heller ikke å intervju noen som hadde opplevd at noen i deres turfølge døde i deres opplevelse av snøskred. Årsaken til at jeg ikke ville intervju noe som hadde opplevd et dødsfall er fordi det ville blitt for nært og personlig og vanskeliggjort prosessen med å skaffe nok informanter.

I forkant av intervjuet ble informantene innført i prosjektets overordnede mål og hovedtrekk i utformingen av prosjektet. Informanten fikk også vite om eventuelle ulemper som de kunne få gjennom å delta i forskningsprosjektet. En skriftlig samtykkeerklæring ble utformet for å forklare informantene om sine rettigheter. Ved gjennomgang av samtykke erklæringen fortalte jeg at de kunne trekke seg når som helst uten grunn og at det ikke ville bli noen konsekvenser. Jeg søkte også Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste(NSD) på forhånd om godkjenning til å lagre personinformasjon på en passordbeskyttet dataenhet. Årsaken til at jeg måtte søke NSD er fordi jeg ønsket og lagre personinformasjonen til mine informanter og jeg er pliktet til å beskytte informantenes privatliv ved å bruke en passordbeskyttet dataenhet.

NSD mottok min søknad om behandling av personopplysninger den 27.6.2012. Den 19.7.2012 fikk jeg svar. Forskningsprosjektet fikk nummeret 30974 og ble registrert under "Tatt av snøskred: Menneskers erfaringer og opplevelser av snøskred". Datamaterialet mitt fra intervjuene skulle anonymiseres innen 30. Mai 2014 og alle lydopptak slettes.

3.5 Intervjuguide

Før gjennomføringen av intervjuene utformet jeg en intervjuguide som skulle hjelpe meg når jeg gjennomførte intervjuene. Den skulle hjelpe meg med å belyse problemstillingene jeg hadde bearbeidet og laget i forkant. Intervjuguiden skulle også hjelpe meg med å komme innom alle temaene jeg ønsket å skaffe informasjon om. Det å dekke alle temaene jeg hadde ønske om å skaffe informasjon om ville hjelpe meg med å belyse mine problemstillinger.

Intervjuguiden ble utformet før jeg samlet inn dataene. Jeg ser i ettertid at forarbeidet mitt kunne vært nøyere. Hvis jeg hadde jobbet mer med emnet før gjennomføringene av intervjuene av informantene kunne jeg ha unngått noe overflødig informasjon som ikke ble relevant i forhold til mine problemstillinger. Det har også kommet opp nye spennende spørsmål i prosessen som kunne vært aktuelt å gå videre med i framtiden.

Jeg hadde noen enkle spørsmål i begynnelsen av intervjuet for å bygge tillit og lette stemningen litt før jeg gikk inn på mer omfattende spørsmål. Avslutningsvis fulgte jeg også opp med noen enkle konkrete spørsmål sånn at informanten ikke skulle føle at de ble hengende igjen etter å ha fortalt om en hendelse som ofte var omfattende og som noen ganger hadde preget dem i ettertid. Jeg har utformet intervjuguiden slik at jeg har unngått ledene spørsmål og muligheten til å svare med ja eller nei. Det var noen tilfeller hvor jeg aktivt brukte oppfølgingsspørsmål som var ledene. Årsaken til dette var fordi jeg antok at informanten bevisst holdt tilbake informasjon som var relevant, men på dette tidspunktet var jeg også ekstra bevisst på å gi tilbakemelding på at informasjon informanten tilslutt ga fra seg var helt legitimt å si. Kvale og Brinkmann (2009) sier at intervju er et håndverk. Jeg forstår at det å gjennomføre en intervjuundersøkelse krever mye av meg og at slik som alle håndverk så må man øve for å bli dyktig i faget. Det at jeg gjennomførte testintervju først gjorde at jeg fikk øvd på håndverket før jeg gjennomførte intervjuundersøkelsen. Denne prosessen jeg har hatt gjennom intervjuene har gitt meg en bratt læringskurve og har gjort meg mer bevisst på hvordan prosessen har utartet seg.

3.6 Framgangsmåte av intervjuene

Intervjuene ble gjennomført i perioden august til desember 2012. Pilotintervjuet ble gjennomført på Norges idrettshøgskole. Et ble gjort hjemme hos informanten i Midt-Norge. Et på arbeidsplassen til en informant på Vestlandet og de resterende ble gjennomført på Campus til Høgskolen i Sogn og Fjordane i Sogndal. Jeg stilte meg fleksibel til hvor intervjuene kunne bli gjennomført. Det var ingen eller få avbrytelser i gjennomføringene av intervjuene.

På forhånd av intervjuene sendte jeg et informasjonsbrev og samtykkeerklæring til alle informantene på mail. Ved de avtalte intervjuene begynte jeg med å presentere meg selv

og gikk igjennom informasjonsbrevet og samtykkeerklæringen en gang til. Jeg forklarte at det er kun jeg som kommer til å vite deres identitet og jeg forklarte hvordan deres anonymitet vil bli beskyttet. Vi gikk også igjennom hvorfor og hvordan jeg skulle bruke lydopptaket som ble gjort under intervjuet. Jeg fikk underskrift på samtykkeerklæringen av samtlige informanter før intervjuet.

Jeg brukte intervjuguiden som jeg utarbeidet på forhånd i alle intervjuene. Intervjuguiden ble endret på etter pilot intervjuet fordi jeg merket at deler av intervjuguiden ikke var godt nok formulert eller relevant nok. Jeg endret også på gjennomføringen etter pilot intervjuet. I pilotintervjuet gikk jeg slavisk gjennom intervjuguiden spørsmål for spørsmål. Jeg erfarte at det var bedre for flyten og for å skaffe de tykke beskrivelsene å la informanten fortelle om hendelsen som en historie i stede for at jeg som intervjuer stilte enkelt spørsmål. Jeg fulgte heller opp med spørsmål fra intervjuguiden hvis det ble utelatt av informanten i deres gjenfortelling av hendelsen deres. Intervjuguiden var derfor nyttig for å hjelpe meg med å få med alle temaene jeg ønsket og eventuelle oppfølgingsspørsmål. Guiden gjorde det lettere for meg også når jeg trengte framdrift i intervjuet når informanten mistet flyten i sin gjenfortelling.

Jeg har valgt ikke å ta med test-intervjuet i mitt forskningsprosjekt. Årsaken til dette er at jeg hadde ikke planlagt å bruke det. Test - intervjuet var ment som en test for å kvalitetskontrollere intervjuguiden. Utformingen og gjennomføringen var også noe annerledes.

Et av intervjuene velger jeg bevist ikke å bruke i resultatdelen. Årsaken er at det oppsto en misforståelse mellom meg og informanten om hva slags bakgrunn som var ønskelig fra min side hos informantene. Informanten opplevde et snøskred som ungdom og ble ikke tatt selv. I tillegg så fikk hun med seg lite av hendelsen. 7 informanter mener jeg også er nok til å belyse mine problemstillinger.

I de to første intervjuene følte jeg at jeg fikk fulgt med i informantenes fortelling, men jeg merket under transkriberingen at jeg burde ha fulgt opp tettere på noen temaer fordi informanten var motsigende eller til dels utydelige på deres holdninger for eksempel. Dette ble jeg klar over og ble flinkere til å følge opp i de resterende intervjuene når det

dukket opp. Bruk av diktafon var veldig nyttig fordi omfanget av informasjon som kom fram var enorm til tider i intervjuene. Diktafonen var synlig på bordet under alle intervjuene og det virker ikke som noe av informanente ble betydelig stresset av at intervjuet ble tatt opp på diktafon.

Jeg følte at jeg var klar over mitt eget kroppsspråk og hvordan jeg fulgte opp deres fortelling om hendelsene. Jeg prøvde å være oppmuntrende både verbalt og kroppslig. Intervjuene hadde en variasjon i hvor lang tid de tok. Majoriteten av intervjuene varte i mellom 50 minutter og 1 time og 20 minutter. Under intervjuene følte jeg at det kom veldig godt med at jeg hadde forkunnskaper om temaet slik at det ble minimalt med misforståelser og eller uforståelig terminologi.

3.7 Transkribering

Transkriberingen ble gjort fortløpende. Hoveddelen ble transkribert i desember 2012 og januar 2013. Ved å gjennomføre transkriberingen relativt fortløpende når intervjuene fortsatt var frisk i minne gjorde det lettere for meg å bygge meg et helhetlig bilde av intervjuene. Transkribering er prosessen av å omvandle lydopptak av intervjuer til tekst. Det er gjennom transkriberingen av lydopptaket man gjør informasjon tilgjengelig for analyse (Kvale & Brinkmann, 2009). I fremgangsmåten jeg har hatt i transkriberingen har det vært viktig å være klar over at det er en forskjell mellom en samtale mellom to individer som et intervju er som omhandler kroppsspråk, verbaltale og undertoner kontra tekst som transkribering av et intervju ender opp som i et sluttprodukt (Kvale & Brinkmann, 2009). Det er vanskelig og krevende å få med seg hele bildet i teksten i forhold til selve interaksjonen som har funnet sted mellom informanten og meg som intervjuer.

Fordi informantene hadde et vidt spekter av dialekter så har jeg valgt å bruke noen bokmål ord i stedet for dialekt uttrykk, men jeg har beholdt det nødvendig eller beholdt de ordene som er allmenkjente. Jeg har på denne måten beholdt informantenes mening selv om jeg har noen ganger fjernet uhensiktsmessige dialekt ord og pauseord ("Ikke sant, liksom og hmmm") Før gjennomføringen av intervjuene var jeg klar over at noen av informantene hadde særegen dialekt som kunne ha nye ord og uttrykk for mitt vedkommende. Derfor valgte jeg bevisst og eliminere mest mulig av potensiell

bakgrunnsstøy slik at dette elementet ikke skulle bli et potensielt problem i transkriberingsdelen av prosjektet (Kvale & Brinkmann, 2009). Måten jeg eliminerte bakgrunnsstøy på var ved å gjennomføre intervjuene unna mennesker i bakgrunn eller andre avledende lyder. Jeg spurte også informantene om å sette mobiltelefoner på lydløs så lenge det var i orden for deres vedkommende før vi startet intervjuet. Kvale & Brinkmann (2009) sier at helst så bør to personer transkribere et intervju for å kunne sammenligne de forskjellige tekstene og gjøre relabilitetsjekk, men dette er det dessverre ikke økonomisk eller tidsmessig rom for i mitt forskningsprosjekt. Det argumenteres også for at det er viktig å være klar over hva som er viktig å fokusere på når man transkribere et intervju (Kvale & Brinkmann, 2009). I mitt tilfelle var det meningsinnholdet i samtalen som var relevant. Jeg trakk derfor sammen noen av teksten ved å kutte ut pauser og ord som ble gjentatt for å gjøre teksten mer håndterlig. Samtidig fokuserte jeg på at ikke meningen i teksten ikke skulle forsvinne i bearbeidingen av materialet. Ved transkriberingen har fortolkningen også begynt allerede ved at jeg har bestemt hvor det høres naturlig ut å plassere kommaer og punktum i intervjuet (Kvale & Brinkmann, 2009).

3.8 Tolkning av transkriberingen

Analyse og fortolkningen i forskningsprosjektet har vært en del av prosessen fra starten av oppgaven. Under utformingen av intervjuguiden startet en form for analyse. Jeg valgte med vilje ut spørsmålene i intervjuguiden for å skaffe meg informasjon om temaet mitt i oppgaven. Jeg gjorde notater under gjennomføringen av intervjuene som var med i fortolkningsprosessen og analysen av transkriberingen. Det ble naturlig å dele opp temaene i intervjuene i forskjellige seksjoner som var kjennetegn, opplevelsen og erfaringene. Her har jeg analysert informasjonen til å være i tre deler, før opplevelsen, selve opplevelsen og etter opplevelsen. Før selve analysebiten som kommer etter transkriberingen gjorde jeg også et valg å fjerne informasjon som jeg mente var overflødig i forhold til problemstillingene og temaet for å gjennomføre en meningsfortetting. Kategorisering av intervjuene ble gjort delvis før intervjuene ble gjennomført. Etter å ha lest transkriberingen av hvert intervju i sin helhet har jeg dannet meg et helhetlig bilde av den informasjonen informantene har kommet med. I denne delen har jeg bevisst unngått å fokusere på detaljene for å få et helhetsbilde (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010). I neste steg i prosessen av analysen har

jeg kategorisert de temaene som har utpreget seg som tydelig samtidig som jeg har prøvd å ha en minst mulig ikke forutinntatt innstilling til emnene som har kommet fram i transkriberingen. Jeg har også brukt meningsfortetning for å få fram hva informantenes historie er og fordi noen av informantene har bidratt med store mengder informasjon på visse emner (Kvale & Brinkmann, 2009).

Meningstolkningen streker seg over flere nivåer i tolkningsprosessen. Det går mer i dybden enn det som bare blir sagt av informanten. Det er ønskelig gjennom tolkningen å finne strukturer i innholdet og betydningen forskjellige aspekter kan ha i teksten som ikke kommer fram åpenlyst (Kvale & Brinkmann, 2009). Det kan hende at mine tolkninger av informantenes mening kun er en måte å tolke informasjonen på, men det betyr ikke at den er mindre riktig. Det er bare at min tolkning belyser mine problemstillinger, mens andre tolkninger av resultatene kunne gitt andre like legitime tolkninger av andre problemstillinger (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010)

Som Kvale & Brinkmann (2009) sier så er det ikke en trinn for trinn oppskrift i den hermenutiske tradisjon. Siden jeg har en postmodernismisk tilnærming til meningstolkningne så finnes det ikke noe endelig sannhet som man kan lete etter. Det er heller en sannhet vi skaper i mellom oss (Thagaard, 2009). Ut i fra dette ståstedet er gyldigheten av tolknigen avhengig av en grundig regjering for mine slutninger som har blitt gjort ut i fra meningstolkningen (Kvale & Brinkmann, 2009).

I sammenfatningen til slutt har jeg gått tilbake til det opprinnelige materialet for å forsikre meg om at sammenfatningen står i samsvar med det som kom fram tidligere i fortolkningsprosessen (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010).

3.9 Etiske aspektet i etterkant

Jeg har med vilje gitt informantene fiktive navn fordi jeg ikke ønsker å vise hvem informantene er. Frikjøringsmiljøet er ikke veldig stort i Norge. Fullt navn ville ha ført til at informantene ikke ville blitt anonyme. Stedsnavn har jeg også bevisst valgt ikke å bruke for å unngå å plassere informanter til et spesifikt sted, men heller bruke regionen informanten har tilhørighet til som referanse. For å vise forskjell mellom mine meninger og informantenes meninger så har jeg valgt og bruke *kursiv* på informantenes meninger.

4. Resultater

4.1 Ingrid – Nå har jeg veldig stor respekt for fjellet og tar de forholdsreglene jeg kan ta

Ingrid var 17 år da hun ble tatt av et snøskred. Hun hadde stått aktivt på snowboard siden hun var 13 år gammel. Ingrid hadde konkurrert i frikjøring siden hun var 15 år gammel. Hun hadde lite kunnskap med skredlære på forhånd. Hun var på topptur ut i fra et skianlegg sammen med en kamerat som var et år eldre en henne. De hadde begge to S/M, men kun Ingrid hadde spade og søkestang. De var lokalkjent i området og turen var på fritiden. De kjørte på lagdelt snø.

4.1.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?

INGRID. Det var mye vind og det var både puddersnø og hardpakka snø, is, - alle de der tegna som sier at du ikke skal dra. Ja, så kom vi til toppen, tok på oss utstyret med en gang fordi det blåste så mye. Kjørte nedover, og så kjørte vi inn i en renne, og han kompisen min kikket på meg før han kjørte ned, og når han kom ned så kjørte jeg.

Den dagen da Ingrid og kameraten hennes var på tur, var det veldig mye vind. Dette kan påvirke snøen ved å bygge opp større mengder med snø i le-heng. De tok ingen vurderinger av snøskredfare. De hadde liten kommunikasjon før de kjørte ned, noe som kan ha ført til mangelfull dialog om faresignaler eller snøskredrisiko. Det som var positivt, men som kan ha vært ubevisst, var at de valgte å kjøre en og en ned renna. Dette er positivt i følge boken Skredfare (Landrø, 2008) for å unngå at alle i turfølge skal bli tatt i et eventuelt snøskred.

Ingrid beskriver været og snøforholdene som veldig varierende denne dagen. «Så ikke noe skred i nærheten. «Men snøen var jo veldig så ulik. Så det brakte i snøen, og så plutselig så gikk vi på is, og så tråkket vi igjennom en meter.» Selv om de ikke så noen ferske snøskred, kan det, ut i fra hva Ingrid forteller om is og vind, ha vært store ansamlinger med vindtransportert snø i området.

Jeg spurte Ingrid om hva slag holdning hun hadde til snøskred på den tiden hun ble tatt av skred, og hun forteller at «Det ville jeg absolutt ikke skulle skje med meg. Jeg tenkte

på at, nei, sånne ting skjer ikke med meg». Det virket fjernt for henne på den tiden da hun ble tatt, at noe slik kunne skje henne. Dette kan kanskje ses i sammenheng med at hun ikke hadde opplevd noe lignede tidligere, eller hadde lite kunnskap om skred.

I tillegg til at hun tenkte at å bli tatt av et snøskred ikke kunne skje med henne, så svarer hun på mitt spørsmål om de valgte å gå en «trygg vei» opp da de forlot heisen for å komme opp til renna: *«Nei helt idiotisk veivalg. Rett opp»*, og at hun følte at det var et risikoområde hun gikk i. Det virker som om vurderinger rundt snøskred ikke ble gjort, fordi hun ikke hadde opplevd et selv tidligere og/ eller manglet kunnskap. De oppsøkte i tillegg en renne som lå i le for å kunne kjøre i pudder, noe som kan være potensielt farlig på grunn av vindtransportert snø i le- hengene.

Ingrid var begravd ca. en meter under snøskredet med hodet mens beina var over snøen. Selv om beina hennes var over snøen, måtte kameraten som reddet henne bruke S/M for å lokalisere henne på grunn av snø mengdene i snøskredet. Hun forteller at det på dette tidspunktet ikke var en kultur i lokalmiljøet å ha skredutstyr: *«Nei det er faktisk ikke det. Grunnen til at jeg hadde det var fordi at jeg har kjørt frikjørings konkurranser. Det begynte jeg vel med da jeg var 15.»*. Årsaken til at hun hadde det var fordi hun deltok i frikjøringskonkurranser og der er det påbudt å kjøre med S/M.

4.1.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?

INGRID. Og så da ble jeg tatt i skred da. Men jeg hørte ingenting. Det synes jeg var litt merkelig. Men jeg hadde altså veldig mye klær på meg. Jeg hadde lue og hjelm. Og så slo snøen meg i ryggen. Først trudde jeg at jeg hadde blitt påkjørt av en annen fyr på ski(litt latter). Jeg skjønnte ingenting. Jeg lå så fast og det skjedde så fort og ble slått i ryggen og så for jeg med hodet først. Jeg lå jo med hodet nede i snøen. Med hodet nederst og så beina opp og så tok det ikke så lang tid før jeg skjønnte at jeg hadde blitt tatt i skred. Og husker egentlig alt fra da jeg lå under.

Etter at Ingrid hadde kjørt inn i renna blir hun tatt av snøskredet. Det virker som om hun blir overrasket over snøskredet. Som om det ikke kunne være mulig for henne å bli tatt, men at det var mer sannsynlig at hun blir kjørt på av en annen person på ski. Hun får heller ikke gjort så mye med situasjonen. Dette er noe som flere av de andre informantene også beskriver som en erfaring. Ingrid husker alt fram til hun besvimer

under snøen. Hun anslår at det ikke tok mer en 2 minutter før hun besvimte under snøen.

INGRID. Men jeg husker at jeg tenkte. Ja, først så fikk jeg panikk når jeg skjønt at jeg var tatt i skred. Så begynte jeg å hyle og visste at han Magne, kompisen min ikke var langt i fra da. Men jeg hørte jo ingenting. Og så kjente jeg at det begynte å bli tungt å puste, og da tenkte jeg at nå må jeg roe meg ned. Ellers så trenger jeg så mye mer oksygen. Så klarte jeg og roen meg litt ned og prøvde å "han kommer snart, han kommer snart". Og så ja,, klarte jeg ikke å puste lengre så da svimte jeg jo avog lå kanskje besvimt i ca. 8 minutter før jeg var oppe fra snøen. Han fant meg med skredsøker. Så i løpet av 10 minutt så fant han meg og hadde fått gravd meg opp. Men han sleit litt med å få liv i meg. Han rista i meg og slo meg ned i snøen, slo meg i ansiktet. Og så våknet jeg da og ja, jeg syns bare alt var bare helt surrealistisk. Jeg skjønnte ingenting og hadde vansker med å puste. Og så kom det to snøscootere fra skisenteret. De hadde litt vanskelig med å komme til fordi det var veldig bratt. Så de måtte gå et stykke opp. Så ble jeg kjørt ned i bære ned til nærmeste hytte. Og da var det ambulanspersonell. Og så ble jeg henta av Sea King helikopter og kjørt til sykehuset. Så lå jeg der en natt. Jeg hadde veldig lav kroppstemperatur. 32 grader.

Ingrid visste at Magne som var med hadde S/M, og at hun kunne bli funnet ved hjelp av sin egen S/M. Hun gir uttrykk for at hun la all sin tillit i at Magne skulle redde henne. Det var den eneste muligheten hun hadde fordi hun ikke hadde noen mulighet til å komme seg opp selv. De andre som eventuelt kunne ha hjulpet henne var et stykke unna. I intervjuet får jeg inntrykk av at hele opplevelsen har påvirket henne fordi det er en veldig spesielt hendelsen, hvor hun har vært bevistløs og hadde en lav kroppstemperatur på 32 grader. Det har vært en skremmende opplevelse. Hun forteller også at skisenteret, og alt av redningspersonell, fikk skryt av hvordan de gjennomførte redningsaksjonen.

«Ja, det var tungt og han prøvde å rope at jeg måtte hjelpe han og det, men det var ikke. Han trudde jo. Så han trudde jo egentlig at jeg var død da.». Hele hendelsen framstår som dramatisk og stressende for begge parter siden det er stor usikkerhet om utfallet av hendelsen.

4.1.3 Hva har frikjøreren lært?

«Vi er jo enda tettere egentlig. Og dagene etterpå var det sånn at jeg måtte være med han. Jeg følte meg veldig trygg.» Hun fikk et tettere tillitsbånd med Magne siden han reddet henne fra snøskredet. Det at man får mer tiltro til sine turkamerater etter å ha opplevde et snøskred sammen og at det gikk bra, kommer også fram i intervjuet med informanten Magnus.

«Det var veldig mye vind den dagen. Så jeg kan si det at jeg kunne ikke så mye om skred og sånne ting på den tiden. Hadde det vært i dag hadde jeg aldri gått den dagen.» Den dagen Ingrid var på tur blåste det mye. I ettertid kan det virke som om opplevelsen har gitt henne nyttige erfaringer som hun har tatt med seg videre på en positiv måte:

INGRID. Ja begge hadde kjørt der tidligere. Flere ganger. Men han var nok flinkere enn meg. Med sender/mottaker og sånt. Jeg har jo sagt i ettertid at jeg var nesten glad det var jeg som ble tatt og ikke han... Ja da. Så etter det her så tok vi jo skredkurs og.

Hun sier selv i intervjuet at hun tok lærdom av å ha opplevd dette snøskredet. Det virker som om hun ønsker å vite mer om snøskred slik at hun i fremtiden har bedre kunnskap om hva hun bør gjøre for å unngå liknende situasjoner..

«Ja, nå har jeg veldig stor respekt for fjellet. Tar de forhåndsreglene jeg kan ta.»

Denne kommentaren hennes i intervjuet utdyper hun ikke noe på dette tidspunktet, men jeg oppfatter at den oppsummerer essensen av det hun har lært. Hun har fått en form for forståelse for hvordan fjellet kan være gjennom sin selvopplevde episode med snøskred og snøskredkurs som hun tok som en følge av å ha blitt tatt i et snøskred. I tillegg har hun blitt eldre og fått mer erfaring med det å kjøre løssnø i bratte fjell.

INGRID. I miljøet i skianlegget har det blitt veldig mye mer fokus på skred blant de som er der. Der har jeg opplevd at foreldre kommer samme med småtasser som driver og kjører oppe i der. 15 åringer som driver og kjører oppe i fjellsidene. Og så har jeg opplevd at foreldrene kommer og spør meg: «Vet du hva min sønn driver med oppe i der. Trenger han skredsøker?»

Det kan se ut til at skianlegget og lokalmiljøet også har blitt preget av hendelsen, eller av alt fokuset samfunnet har rettet mot frikjøring og bruk av sikkerhetsutstyr. Ingrid blir oppfattet som en som har en form for kompetanse på feltet, siden folk kommer til henne for å spørre om råd. Det kommer ikke fram om dette er på grunn av hennes opplevelse av snøskredet, eller fordi hun er en konkurransekjører og har skaffet seg kunnskap om emnet. Det som er helt tydelig er at det har blitt mye mer fokus på temaet i skianlegget etter hendelsen.

Under intervjuet så sier Ingrid «*Og jeg har jo og vært. Jeg hadde problemer etterpå så. Problemer med å være alene, og ja, egentlig klaus... Kunne ikke lukke døra hvis jeg var i et rom.*». Hun har blitt tydelig preget av hele opplevelsen av å bli levende begravd og har jobbet litt med dette i ettertid virker det som. Hun gir ikke uttrykk for at dette er et problem i dag. Det kommer heller ikke fram om hun har fått profesjonell hjelp til å bearbeide problemene med klaustrofobi, og det å være alene, gjennom oppfølgingsspørsmål.

Hendelsen preger henne også i måten hun kjører brett på i ettertid. Dette kommer tydelig fram i intervjuet. «*Ja først og fremst at jeg tar forhåndsregler. Altså kan jeg ha en dårlig følelse og da gjør jeg det ikke.*»

INGRID. *Jeg hadde to sesonger i Canada. Vi gikk en gjeng på tur. Også når vi kom opp der, så så du bare kantene hang over sida, og jeg tenkte at det her gjør ikke jeg. De kjørte ned og jeg gikk ned igjen samme vei.*

Det kommer fram at hun har holdt fast ved denne holdningen om at hvis det ikke føles rett for henne, så snur hun. Selv om andre velger å kjøre en linje så gjør ikke nødvendigvis hun det. «*Jeg syns det var idiotisk av dem å kjøre ned. Det sa jeg og, at det der gjør ikke jeg. Men de var jo flinkere enn meg, men uansett*» Hun har tydelig vokst på sin erfaring med snøskredet. Hun velger å ta egne valg når det gjelder å kjøre egne linjer og ikke kjøre andres linjer. Hun forteller at hun kanskje hadde kjørt ned hvis hun ikke hadde blitt tatt i snøskredet tidligere. Det at hun legitimerer deres valg med at de var flinkere, er litt interessant, fordi hun har lært at skavler som henger over kanter kan løses ut, men hun mener at det går greit for de andre fordi de er så flinke på ski at de kan kjøre unna et eventuelt snøskred.

INGRID. *Først og fremst så har jeg jo blitt mye mer interessert i skred og jeg tar de forhåndsreglene jeg kan ta. Og jeg har tatt skredkurs. Jeg har vært med på å ta masse snøprofiler. Jeg synes det er gøy. Også har jeg jo lært meg hva jeg skal gjøre hvis jeg kommer i en sånn situasjon igjen da. Og så følge ryggene hele tiden...»*

Hun nevner flere ganger igjennom intervjuet at hun tar forhåndsregler. Hun har ikke sluttet å drive med frikjøring, men det kan virke som om hun har endret litt fremgangsmåten for hvordan hun velger å gjennomføre aktiviteten: «*Jeg tenker jo at det her er jo en risikosport dette her. Og ja. Og at hvis uhell skulle skje så har jeg ingen sjans. Jeg skal ha veldig stor respekt for naturen.*».

Det går også igjen at hun er mer klar over risikoen i aktiviteten sin, og at hun har fått en stor respekt for naturen og fjellet generelt. Det har også påvirket henne i forhold til hvem hun drar på tur med.

INGRID. *Først og fremst så drar jeg ikke hvis ikke folk har skredsøker, søkestang og spade. Jeg spør om de vet hvordan de bruker det hvis jeg er usikker(Litt latter). Vi har alltid tester før vi kjører ned. Det er jeg veldig fokusert på at sånn skal det være.»*

Hun vil også være sikker på hva slags folk hun drar på tur med og om de eventuelt kan redde henne hvis uhell skulle skje. I tillegg sørger hun for å ta en kameratsjekk på S/M før de kjører ned en linje. Sånn sikrer hun seg at de kan gjøre det samme som Magne gjorde for henne da hun ble tatt i snøskredet.

INGRID. *Jeg tror egentlig at de synes det er mer ubehagelig en meg. Første han reagerte med når jeg kom fra sykehuset var å bli. Han var ganske sint og så sa han at. For tidligere så har jeg skadet meg mye på brett og vært litt propell. Så da sa han at nå er det nok Ingrid. Du skal aldri på det brettet igjen. Grunnen til at han var sint var jo at han var så redd.*

Hendelsen har også gjort et inntrykk på familien hennes. Ingrid forteller at faren mener at hun aldri skal så på brett igjen. Faren uttrykker dette gjennom sinne og frykt, noe som ofte oppstår i situasjoner der man er redd for å miste noen.

Ingrid hadde liten eller ingen erfaring med snøskred på forhånd. Hun følte at det ikke kunne skje henne. Etter å ha opplevd snøskredet har hun endret oppfatning om snøskred, holdninger i forhold til hvem hun kjører sammen med, og hvor hun kjører. Hun søker aktivt etter mer viten om snøskred og kunnskap knyttet til det å ferdes på tur i snøskredterreng. Hun har i tillegg blitt eldre, noe som kan ha bidratt til å gjøre henne mer trygg på seg selv og mer bevisst på egne valg. Ingrid har vokst på sine erfaringer med å bli tatt i snøskredet, noe som har ført til at hun aktivt tar mer ansvar for egen sikkerhet på tur.

4.2 Jarle – Ja. Jeg er som nordmenn flest, må kjenne det på kroppen før jeg handler.

Jarle var 20 år da han opplevde å bli tatt i et snøskred. Jarle står på snowboard og har gjort det siden han var seks år gammel. Han var i alpene sammen med tre andre kamerater, men da han ble tatt, kjørte han kun sammen med en av dem. Kameraten var jevn gammel. De hadde kjørt i området dagene før, men da var det isete og dårlig føre. I uken før hadde det vært sol, mye is, lite puddersnø og lite vind. Det var lagdelt snødekke. Det var såpass varmt at de kunne gå i T- Skjorte. De kommer over en ”knekk”, mest sannsynlig en konveks helling.

4.2.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?

JARLE. *Vi reiste egentlig for å kjøre pudde fordi vi hadde vært der to år før, og da hadde det vært kjempebra. Nei, året før, unnskyld. Og da var det kjempefine forhold. Så da håpet vi på det samme igjen, men det var bare hardt. Og så gikk vi egentlig hele uka og bare kjørte i bakken og kjeda oss, for det var ikke noe særlig snø. Det var et sted det var snø. Helt øverst i skisenteret på en bre der var det mulig å gå ut på en flanke å kjøre, og der var det på en måte veldig fine forhold. Det var jo ikke mye snø i det hele tatt. Og så ble det kaldt siste natta. Også begynte det å blåse og snø. Det som skjedde var at det kom et snøfall om natta med vind og vi hadde en dag igjen. Så da var det veldig fristende og gå ut å kjøre likevel da, selv om det- visste eller forsto vel ikke helt hvor farlige forholdene var. Vi var klar over at vindtransportert snø hadde vi hørt var veldig farlig. Vi kunne lite om snø egentlig på dette tidspunktet. Og da, siste dagen, utfordret vi litt. Vi reiste ut og kjørte i området hvor det var anbefalt å ikke være, å kjøre. For vi var så sugene på å få den pudde snøen før vi reiste hjem.*

Jarle og kameraten hans hadde forventninger til turen i Alpene om å kjøre pudder. Siden puddersnøen uteble helt til siste dagen, kan de ha følte et press om å våge seg ut i snøskredterreng for å få tilfredsstilt litt av sine forventninger, selv om forholdene tilsa at det kunne være risikofylt. Været hadde mest sannsynlig flyttet mye snø i løpet av natten og gjort lesidene potensielt ustabile.

JARLE. Du hadde et håp om at «å, fett, nå skal vi faktisk ha pudder i skjegget». Det var det som var forventningene da. Så vi hadde nok ganske høye forventninger i forhold til hva vi kunne forvente oss. Ja forventningene var høye til at det skulle være bra. Absolutt.

Utrykket «nå skal vi faktisk ha pudder i skjegget» sier mye om hvordan frikjørere håper at en perfekt pudderdag skal være. Det skal være så mye løssnø at du blir dekket av nysnø. Dette kommer ofte i konflikt med at snøskredfaren kan være stor ved store snøfall.

«Jeg veit at det var snøvær og tåke og vind, så det var ganske flatt lys, og ikke spesielt egnede forhold for å være på utsiden av løypa da.» Selv om Jarle var klar over at det ikke var gode forhold for å kjøre utenfor løypene, så velger de å kjøre utenfor allikevel. Begrunnelsen han oppgir er at det ikke hadde falt noe snø tidligere den uken de hadde vært i skianlegget, og at de var veldig lystne på å kjøre i pudder.

JARLE. Vi hadde møtt noen noen dager før. Da hadde vi møtt noen lokale. På en annen del av fjellet. Og da hadde de spurt «har dere skredsøker?», og «har dere utstyr med dere?» Og vi bare sa «nei det hadde vi ikke». Og da sa de, «da stopper dere her også kjører dere tilbake den veien dere kom». Men da trosset vi det. Fordi vi hadde kjørt der to turen før og vi hadde følelsen av at det var veldig «safet» (trygt) og vi hadde ikke gravd noen profil eller noen ting. Så hadde jeg hatt mer kunnskap så hadde jeg nok stoppa og snudd.

Ingen av dem hadde S/M, spade eller søkestang. Selv om de får beskjed av lokalkjente om at de ikke burde kjøre utenfor merket område, så velger de å gjøre det allikevel. De tar ikke til seg lokale råd, men tar i bruk sin egen vurdering på at det var trygt nok å kjøre utenfor løypene. Det kan se ut til at de lokalkjente har en kultur på at man kjører ikke utenfor løypene uten sikkerhetsutstyr, og heller ikke uten kunnskaper og erfaringer.

Oppsummert ser det ut til at gruppen manglet alt, bortsett fra rent tekniske ferdigheter på snowboard.

JARLE. *Nei fordi, akkurat der så var det ikke så bratt. Ruta vi valgte der var ikke bratt. Jeg hadde selvfølgelig ikke testa prosentene da (Bratthet) Jeg tror ikke det kan ha vært, jeg føler at det kan ikke ha vært over 30 grader, eller det man sier er en sånn smertegrense da.*

Ut i fra det han forteller her så kan det virke som om Jarle hadde litt kunnskap om snøskred, men ikke nok til å vurdere at risikoen endrer seg i forhold til været. I dagene før var det relativt stabile forhold, men så endret det seg betydelig siste natten da det kom nysnø kombinert med vind. Han gjetter på brattheten i stede for å måle den.

JARLE. *Da vi satt i gondolen så gikk mannskap med dynamitt i noen sider på en måte. Jeg vet ikke om det var nord eller vest, men hvordan det var for oss, i forhold til, på andre siden da mot venstre. Hvis vi tok heisen rett opp, også dro vi høyre. Det er vanskelig å forklare for det er så svært, men i det området mot venstre, da var det dynamitt og sperra og de holdt på å ordne.*

Det er tydelige signaler på at det er potensiell fare for snøskred i skianlegget den siste dagen. Selv om de visste at skianlegget sprengte ut snø i anlegget, så valgte de å kjøre utenfor løypene. Det kan hende at de stolte på at skianlegget «tok ansvar» for sine skigjester. At de ville stengt av eventuelle, potensielt, farlige skredbaner for sine skigjester. Jarle visste ikke om skianlegget hadde sprengt ut snø i den delen av skianlegget hvor han ble tatt i snøskredet. Mest sannsynlig så ville de ha sett sprengte områder som utløste skred, dersom dette hadde vært tilfelle.

JARLE. *Ja, der det var bratt, så vi det. Men den dagen var veldig blåsete og vindete og fokkete. Så det var litt vanskelig å ha full oversikt. Det var ikke klarvær så du så ikke opp på de største toppene. Du så ikke så godt rundt deg. Det var såpass grått, å ja.*

Selvutløste skred og dårlig sikt ville ha gitt Jarle og kameraten hans signal om at det kunne være potensielt farlig å kjøre utenfor løypene. Det kan være flere årsaker til at de ikke tok det med i vurderingen. Noen av forklaringen kan være at de hadde liten skredkunnskap på denne tiden, eller at de var villig til å legge vekk disse faresignalene

for å kunne kjøre i løssnø, -noe som de ikke hadde fått gjort hele den uken de hadde vært på ferie, men hadde hatt store forhåpninger om å få oppleve i løpet av oppholdet.

JARLE. *Nei, du hadde ikke hele bilde av området, så du kunne ikke liksom se om en lignende side var berørt da, eller rast. Så det var vanskelig å se. Jeg trur at noe av grunnen til at vi kjørte var at vi hadde kjørt der før. Ikke sant, vi hadde akkurat kjørt den delen der akkurat dagen før. Så vi følte at vi kunne veien, - ikke sant.*

Jarle forteller også selv hva som kunne vært årsaken til at de valgte å kjøre i det området hvor han ble tatt i snøskredet. Det kan være at de følte en form for trygget i å kjøre et sted hvor de var kjente. Det ville ikke komme noen store overraskelser i forhold til terrenget som kunne stoppe dem. Men snødekket hadde forandret seg veldig fra dagen tidligere. I tillegg så hadde de sett andre mennesker kjøre i det samme området som Jarle ble tatt i tidligere i uka. Noe som kan ha ført til en form for «falsk trygghet» gjennom at når det gikk bra for andre så går det bra for meg. Det som ikke blir reflektert over er at snøen kan forandre seg. Noe den også gjorde det siste døgnet før Jarle ble tatt i snøskredet. De var de første som kjørte i området den dagen skredet skjedde, så de ble ikke villedet av at det gikk gamle skispor inn i området.

Jarle forteller: «Jeg trur at vi pusher hverandre litt da. Han hadde litt lyst og jeg hadde litt lyst. Han turte ikke helt jeg turte ikke helt og okay, - vi gjør det.» Dette bygger litt på gruppedynamikk; at mennesker føler seg tryggere når de gjør noe sammen. Hvis kameraten synes det er greit så er det i orden at jeg gjør det også. Det kan være at de ikke hadde kjørt i det området hvis de ikke hadde kjørt sammen.

JARLE. *Nei. Tja hva skal men si om det, man hadde ikke, rett å slett. Jeg hadde ikke, lånte ikke, visste ikke at det fantes. Hverken bruke det eller hva det var for noe. Kunne ikke noe om det... Nei, det var ikke noe tema da. Da man kom fra en park. Da så det har aldri vært noe tema. Helt enkelt, - det trur jeg. Jeg visste at det fantes utstyr man kunne bruke, men det skjer jo aldri no.*

Ut i fra det Jarle sier så er sikkerhetsutstyr ikke så relevant fra den type kjøring han var vant med fra før. Han kjørte vanligvis i en snowboardpark hvor snøskredfare er ikkeeksisterende. Han hadde på denne tiden bakgrunn fra et miljø som ikke hadde, og

som ikke trengte, kunnskap om snøskred i deres aktivitet. I tillegg så bygger han opp under tanken om at det skjer veldig sjelden at et snøskred går.

JARLE. *Absolutt berørt av menneske ja. Ja veldig berørt av mennesker. Så du har på en måte naturlige terskler i sånne ski områder, renner, transport deler på en måte. Vi var klar over at det var en transport løype på nedsiden også. Og vi var klar over at vi var på den andre. Så vi skulle bare ned lite granne. Og det var et kult område. Så veivalget var på en måte fordi vi hadde kjørt der før og det virka utfordrende. Det var jo også områder vi ikke turte å reise til samme dagen.*

Det kan virke som de følte at det var en viss trygghet i det med at området lå imellom to pister i skianlegget. De hadde også vært der før, og syntes at det var et kult området å kjøre i. De områdene de holdt seg unna var steder der det ikke var snø, eller der skianlegget holdt på å sprengte ut snø.

JARLE. *Personlig så vil jeg si det er enklere å si vi "gunner" på og så får du litt "creds" når du kommer ned istedenfor å si "nei" å du på en måte ikke får "creds" for det da veldig ofte. For det å si nei, det å sette ned foten generelt på mange områder er vanskeligere og det gjelder sikkert i forhold til det å gå på tur også.*

Jarle forteller selv at han har en oppfatning hvorfor folk velger og ikke si nei på tur. Det er vanskeligere å stå alene og si nei mens det å bare gjøre uten å stå i mot kan gi «creds». For selv om ikke folk sier at det er kjipt å si nei så merker man på folk når de opplever at andre ikke vil. De blir litt skuffet over at noen sier at de ikke ønsker å fortsette på turen fordi de føler det er for risikofyllt.

4.2.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?

JARLE. *Ja jeg var førstemann. Og da går skredet bare. Jeg blir liggende ganske midt i. Jeg husker ikke bruddkanten den var ikke så høyt, men det var mye snø. Jeg trur at når vi så på bruddkanten så stakk vi av med 10 cm. Men det var ganske bredt og så ble det samlet mot midten. Jeg var på en måte i en skredfelle hvis man vil se det i etterkant. Og så var jeg heldig, jeg ble liggende oppå hele veien, jeg hadde ikke noe skredballong da. Jeg ble på en måte liggende å kave. Og da ble jeg med en 200 hundre meter. 300 hundre meter før jeg ble liggende... Ja det var langt, men det var ikke mye, var akkurat som om, hva skal man si for noe. Det trakk seg inn også ble det liggende sånn(Illustrerer at snøskredet breiet*

seg ut etter å ha samlet seg) Rett ned før det flatet ut. Så det var ikke så dypt da heldigvis. Der hvor jeg lå.

Jarle kjører først og blir tatt med snøskredet og hadde litt flaks føler han siden det var en form for terrengfelle hvor all snøen ble samlet sammen i en slags trakt. Men lengre nede i renna åpnet den seg og snøen ble fordelt utover. Slik at snøen ikke ble så dyp.

JARLE. Den hellinga ente opp i en slags annen løype, en transportetappe på tvers. Så man endte jo der. Så var det vel bare å skli tilbake til heisen der å til neste heis da. Rimelig «shaky» og rimelig stressa ja. Da var det rett hjem.

Det at de kunne nå en transportløype i bunn av snøskredet og komme seg tilbake til heisen såpass lett, kan kanskje gi en falsk trygghetsfølelse fordi området virker påvirket av menneske. De var tydelig preget av at Jarle var nettopp tatt i et snøskred. Hele opplevelsen satte en stopp for videre kjøring den dagen.

Jarle forteller her: *«Nei, jeg følte ikke at jeg ble trukket ned, jeg følte at jeg havnet i en jevn strøm. Jeg føler ikke at jeg ble sugd ned på noen måte annet en at jeg ble med strømmen.»* Han hadde ikke så store problemer med brettet han hadde på beina i forhold til å bli dratt under. Det kan ha noe med mengden snø som løsnet, men dette er usikkert. Han ble dratt med strømmen og fikk ikke gjort så mye selv.

JARLE. Jeg husker at jeg ble redd. Det var liksom det som, det var "å shit!" Nå sitter jeg i det. Nå sitter jeg i saksa. Også hadde jeg tenkt, det var ikke så mange andre tanker, først så prøvde jeg å se om jeg greide å kjøre noe sted, men i det øyeblikket. Nei. Det var bare å gi opp egentlig. Og så var det bare og, også var jeg redd. Også prøvde jeg å kave litt. Og så prøvde jeg å svømme. Men det var å shit jeg håper at det stopper snart.

Jarle hadde liten kontroll over sine egne bevegelser og følelser. Han prøvde i starten å komme seg ut av snøskredet, men merket fort at det var lite han kunne gjøre bortsett fra å prøve og holde seg på toppen av skredet. Selv om han ikke har mye kunnskap om snøskred på denne tiden, så virker det som det ligger i vår natur å prøve og svømme i et snøskred for å holde seg flytende og ikke å «synke». Det kan hende det er noe han har plukket opp blant venner eller gjennom annen informasjon.

JARLE. *Vi lo vel det litt bort i redsel på en måte. I stede for å ta det opp å tenke over det sammen så lo vi av det og bare «oaaa! Dette var farlig og skummel»*” også syns nok begge det var litt skummelt, men jeg trur ikke vi var modne nok til å ta det opp da å si at hei dette var faktisk en dårlig vurdering. Det trur jeg ikke vi var modne nok til på det tidspunktet.

Det virker som om Jarle har reflektert en del over hendelsen i senere tid, og det ser ut til at på det tidspunktet han ble tatt, så var opplevelsen litt for nært på han til at de kunne innrømme at kjørevalget deres kanskje ikke var trygt. Roger nevner også dette i sitt intervju at det å innrømme feil med gutta kan være litt problematisk.

Da snøskredet stoppet opp satt han i med snø i fanget og over beina, Jarle hadde snø helt opp til hoften. Han fikk hjelp av kameraten til å grave opp beina og brettet. Da de kom ned til heisen så spurte mannskapet i skianlegget om de hadde sett noen i skredet. Jarle forteller på det tidspunktet at de var i skredet, men ingen andre. Jarle og kameraten blir spurt ut, og får beskjed om å reise hjem etter at de er sikre på at det er ingen andre i skredet. Det var helt i orden å reise hjem etter den opplevelsen mener Jarle.

4.2.3 Hva har frikjøreren lært?

JARLE. *Det er litt gøy at du spør om fordi samme, eller litt seinere det året var det flere som jeg kjente som var borte i lignende forhold og som hadde hvert ute for skred. Jeg fikk egentlig kjempe respekt og jeg var ikke noe gira på å kjøre store fjell da i det hele tatt. Jeg hadde klump i mage og det var helt greit å reise hjem for å si det sånn. Så i etter tid har jeg kjemperespekt av det. Jeg husker da jeg kom hit i fjor og jeg var på et lokalt fjell. En ganske flat tur. Ikke spesielt bratt, ikke spesielt farlig. Jeg syns det var drit skummelt. Og være tilbake på en måte, kjente at det var løssnø. Det skjedde ingen ting men frykten var der.*

Opplevelsen av å ha blitt tatt i et snøskred ser ut til å sitte igjen hos Jarle ganske lenge. Han ville ikke kjøre store fjell, og det tok tid før han fikk tilbake den gode opplevelsen av å stå på brett. Det med snøskredet satt igjen, selv etter en lengre periode.

JARLE. *Ja det å føle på usikkerheten og kjente igjen ting. Så det var litt ekkelt. Det husker jeg og jeg har tenkt på det mye. Litt sånn skrekken. I ettertid trur jeg ikke at jeg har kjørt noe særlig brattere en 30(graders helling)... På annen en veldig gode vår forhold da. Så det sitter igjen det gjør det uten tvil.*

Snøskredet har påvirket han såpass mye at han holder seg unna kjøring som er over 30 graders helling, bortsett fra på ikke lagdelt vårsnø. Noe som tyder på at han har fått mer kunnskap om farene med lagdelt snø, og fordelene med å kjøre på ikke lagdelt snø som man får på våren

JARLE. Jeg fikk veldig respekt for storfjell. For jeg hadde vel sett på film at det kunne gå skred å nå plutselig erfart at det faktisk løsner. Selv om det ser så harmløst ut og trygt ut. Så det sammen med noen erfaringer ved senere år med noen venninner som ble tatt hvor en gikk bort av skred for et år siden vell. Så har det bygd seg opp en sterk respekt for det med fjell og skred. Så det er nok med på å bygge opp en hva skal man si ikke en barriere, men forståelse av hvor farlig det er og etter et sett med erfaringer.

Jarle har sett på film som mange andre frikjørere at det kan gå snøskred, men at det går greit virker det som. Filmer kan bli misvisende gjennom en fremstilling av snøskred som et naturfenomen som frikjørere kan kjøre ifra hvis det skulle komme. Det som kanskje ikke kommer direkte fram på en skifilm er at de har et omfattende team rundt seg til å hjelpe, og frikjørerne er de beste i verden på akkurat det de gjør. Men kombinasjonen av at han ble tatt i snøskredet og at ei venninne av han mistet livet i et snøskred ikke lenge etterpå har gjort det til at han har endret synet på storfjell, og muligheten til å bli tatt i et snøskred selv.

JARLE. Det som er veldig interessant er at jeg husker at da jeg flytta hit i fjor så var det kanskje den tingen jeg tenkte mest på da jeg var ute. Ikke det at jeg selv hadde havnet i et skred fordi det gikk på en måte fint, men det er jo det at venninnen min gikk bort som er det som kanskje har surra mest. Som er den mest seriøse grunne til å snu.

Han forteller selv hva som faktisk får han til å snu. Jarle har snakket om at etter å ha opplevd og bli tatt i snøskred, så var det skummelt og han var nervøs da han dro på toppturer og begynte med løssnø kjøring igjen. Det som virkelig har preget han til å snu noen ganger er venninnen hans gikk bort i et snøskred. Noe han sammenligner litt med sin egen opplevelse, men at med han så gikk det bra. Det gjorde det ikke for venninnen. Hadde det ikke vært for venninnen så hadde snøskredopplevelsen hans kanskje påvirket han mindre.

JARLE. *Hvis man bygger opp hvem man er når man er ung så har man ikke de fryktene og de som man har når man er voksen. Jeg kan tenke meg at sånne erfaringer har påvirket meg til der jeg står i dag da. I forhold til respekt til naturen og forhold til frykt og når jeg føler frykt. Og hvordan jeg føler på det. Det kan godt hende at det har på en måte.*

Jeg spurte Jarle om han hadde et annerledes forhold til det med andre aktiviteter og risiko. Han er ganske sikker på at hendelsen alene ikke har endret han i forhold til risiko og aktiviteter, men at den hendelsen med snøskredet har påvirket han sammen med andre ting og alder til at han har blitt den han er i dag. En litt roligere person, men at selve snøskredopplevelsen ikke har påvirket han i andre aktiviteter en selve frikjøringen.

JARLE. *... sånn som det har vært i år så gikk vi sammen en fast gjeng ganske mye. Og jeg var ofte den som satte foten litt ned, stoppa opp og stussa først da. Som gravde profil først og valgte å grave i stede for og bare gå. Jeg veit at jeg har gravd et par profiler mer en de andre nå.*

Jarle har blitt mye flinkere til å sjekke forholdene etter opplevelsen i å bli tatt i et snøskred. Mye likt som Ingrid forteller om hva hun har lært og hvordan opplevelsen har påvirket henne. Jarle har også fått den holdningen at det er greit å snu vis det ikke føles riktig å kjøre

Flere av informantene poengterer viktigheten med sikkerhetsutstyr slik som Jarle forteller her: «Vi har hatt et par turer hvor flere har hatt med seg et par nye og vi har gått igjennom søk før vi går opp. Det trur jeg vi har gjort en 2-3 ganger». Roger og Ingrid har litt av den samme oppfatningen etter å ha opplevd og bli tatt i snøskred. De har innsett viktigheten med at alle som kjører sammen bør ha sikkerhetsutstyr, slik at de kan bli funnet og eventuelt finne folk som er tatt av snøskredet. Derfor sjekker de med nye turkamerater om de har sikkerhetsutstyr, og at de faktisk kan bruke utstyret de har. Dette gjelder spesielt med nye turkamerater hvor de ikke har bygget opp tillit til hverandre.

JARLE. *Nei det er ikke noe jeg er stolt av så jeg veit at det var mine vurderinger som var dårlige og det var vi som ikke hadde alt på stell. Det er ikke noe som jeg*

syns er kult å nevne. Det er ikke akkurat "Credds» Det er en fryktelig dårlig vurdering fra starten av.

Han føler ikke at han får noe status i frikjøringsmiljøet av å ha blitt tatt i et snøskred. Det er heller det at han syns det er litt flaut at han har tatt en dårlig vurdering av snøskredfaren. I deler av frikjøringsmiljøet er det sett på som «credds» hvis du kan kjøre bratt, men samtidig vite når du skal la være å kjøre bratt. Det er ikke nødvendigvis «credds» å kjøre bratt og uforsvarlig.

JARLE. Det merker man med det første at man er litt kjepphøy når man kommer i løssnøen fordi jeg har i forhold til mitt kjøremessig da i forhold til brettet så har jeg så god kontroll i park og jeg kjenner, brettkontrollen er der. Så det er veldig lett for meg å utfordre den kanskje til større fjellsider og brattere. Jeg merker at når jeg kjører si 25-26 grader blir jeg ikke spesielt utfordret av det. Eller jeg koser meg da og tankene kommer «Å fadern jeg vil kjøre bratt altså» Fordi du veit at hvis du får blitt med på det så hadde du klart det med tanke på vanskelighetsgrad. Kanskje er det lurt? Foreløpig så har jeg ikke tatt den avgjørelsen på å gjøre det. Jeg har valgt å kjøre de safe turene å jeg har mange turer som er fine. Og hatt en som gikk dårlig.

Selv om Jarle har valgt å kjøre relativt konservativt i etterkant av snøskredopplevelsen, så ser han ikke bort ifra at i framtiden kommer han til å kjøre brattere, og dermed mer eksponert for snøskred. Det ser ut til at selv om han trives med å kjøre i hellinger under 30 grader så mangler han litt følelsen av å utfordre seg selv. Jeg får inntrykk av at Jarle er en stabil og dyktig brettkjører så det kan føles som han ikke får utprøvd hele sitt potensiale når han kjører litt tilbakeholdent.

«Nei! Mamma sa jeg ingenting til fordi hun visste jeg hadde blitt sint. Pappa nevnte jeg det for litt sånn pent. «Ja jeg havnet i et lite skred, men det var ikke noe» Jarle prøver å unngå å gå i detaljer om sin opplevelse med snøskred fordi han ikke ønsket en kjempediskusjon med moren sin som han sier. Han velger heller ikke å fortelle om hendelsen generelt, men på tur relatert til frikjøring kan han lettere ta opp hendelsen sin fordi den er relevant til situasjonen og kan kanskje forklare hans synspunkter som omhandler frikjøring og snøskred.

Helt mot slutten av intervjuet kommer Jarle med en setning som jeg kan relatere meg til. Jeg vet ikke om den er typisk norsk, men jeg føler den er typisk menneske generelt. «*Ja. Jeg er som nordmenn, man må kjenne det på kroppen før man tar handling.*». I ettertid har Jarle valgt og delta på Røde Kors skredseminar, skredkurs og i tillegg lest seg opp på relevant faglitteratur som omhandler frikjøring og snøskredproblematikk. Dette kan tyde på at Jarle har aktivt valgt i ettertid og skaffe seg den kunnskapen han trenger for å kjøre i snøskredterreng, noe han manglet den gangen han ble tatt i et snøskred.

4.3 Magnus- Altså vi visste jo at det var litt skredfarlig

Magnus var 19 år da han ble tatt i et snøskred i et skianlegg. Han hadde erfaring fra Røde kors på forhånd. De var fem stykker til sammen i gruppen, hvor flere var erfarne skikjørere. De sto på ski på fritiden som en vennegjeng som kjente hverandre fra før av. Magnus er aktiv i frikjøringskonkurranser gjennom vinteren og er i toppnivået i Norge når det kommer til frikjøringskonkurranser.

4.3.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?

MAGNUS. Altså vi var så vant med å stå på ski da at forberedelser, eller vi hadde vel en gruppesjekk på toppen før dagen starta tenker jeg. Vi pleier vel alltid å ha det... Ellers så kjørte vi ganske ofte sammen på ski å så det var ikke slike store forberedelser egentlig. Vi står jo litt på sia. Vi ser siden når man kjører opp i heisen. Så vi står to og to i T-kroken. Står du litt og prater litt om dine valg og slike ting da så det var litt prat om det.

De var godt kjent i skianlegget og hadde rutiner på sjekk av S/M. Alle i gruppen hadde S/M, spade og søkestang. De tok vurderinger på siden før de kjørte. Selv om de ikke tok noen stabilitetstester, så sto de i anlegget regelmessig og visste hvordan snøhistorikken var og hadde kunnskap om hvordan snødekket var. Sist gang de var i anlegget var helgen før.

MAGNUS. Det var i påsken. Kommet ganske mye snø. En del vindtransportert, det var sikkert en dag, to dager kanskje siden det kom. Meste parten. Så var det en siden på ja, 150 høydemeter. Ganske kort side som vi kjører ganske mye i. Ganske ofte, helt nærmere skiheisen. Vi tar heisen opp også bare sklir du bort egentlig og så kjører du ned. Siden er ikke så lang i seg selv men er ganske bratt

og konveks, på toppen og så fort du runder kulen på toppen så ser du ned. Så heile siden, hva skal man si a, hu er avrunda så går den rundt i 90 grader. Så går den rundt selve liksom på den ene kanten her. Litt renne formasjoner. Litt slike småtrær i sidene et par plasser. Kjørte nok på en av de litt mer usatte plassene.

De var lokalkjente i området og kjørte dette partiet ofte, så de hadde kunnskap om hvordan forholdene var. De visste også hvordan terrenget så ut på sommerstid. Partiet de kjørte i var konveks som gjør at det kan være lettere å løse ut et snøskred i toppen av hellingen fordi snøen på toppen holder igjen resten av snøen lengre ned. Så hvis for eksempel en skikjører bryter bindingene i snøen på toppen kan det løse ut et snøskred. Magnus er klar over at det er et potensielt utsatt området for snøskred.

MAGNUS. Det var vel en 50 cm, 60 cm bruddkant tenker jeg. Det var en ganske kompakt innblåst... det var ganske bra bruddkant, men den var ikke så lang så den var ikke så stor. Kanskje en 3-4 meter så tynnes det ned, men det ble vel en del snømengde av det.

Han forteller at det var spesielt mye snø denne sesongen i det området og at det ikke var et søkk der dette året, men en stor flate. Tidligere har vindtransportert snø blitt lagt i le siden. Selv om området snøskredet gikk i ikke var så stort, så ble det store nok mengder med snø til å begrave Magnus helt og dra han med nedover siden.

MAGNUS. Det hadde vært vind som hadde blåst, ikke rett ned i siden. Litt på skrå ned i siden, mens det var snøfall. Kanskje enn 6-7, 10 s/m. Forholdsvis greit snøvær egentlig så det kom inn litt ferskt. Det som løsnet når jeg kjørte var nok sannsynlig vis det som var kommet inn de siste 4-5 dagene kan jeg tenke meg. Det som lå under der satt ganske godt. Vi hadde ikke gravd noe snøprofil eller noe slikt selv men vi kjente til forholdene før så.

Magnus hadde god kunnskap om tidligere værhistorikk, men de hadde ikke tatt noe stabilitetstester i forbindelse med for eksempel en snøprofil. Dagen Magnus ble tatt i snøskredet var det litt bedre vær, han anslår 8-10 minus grader. Det var heller ikke noe nedbør denne dagen og to dager etter uværet som fraktet inn nedbør i snøskredet. De visste ikke, og hadde heller ikke vurdert faregraden den dagen i området. De anslo det

til å være 50/50 sjanse for at det slapp, men planen var ikke at han skulle bli dratt med ned sammen med snøskredet.

MAGNUS. Altså vi visste jo at det var litt skredfarlig. Kjørte han først og det løsnet litt så var det større sjanse for at han kom fint ut av det. Kjørt ut av det en heller at noen av oss skulle gjøre det. Mest for å sjekke egentlig. Vi visste at det var litt små skummelt, men vi var godt kjent der så vi veit litt hvor det slipper og hva som skjer. Og han hadde ganske god fart ned og han løsnet litt han og, men når han kom ned så. Det er ganske enkelt å komme ut av det. Problemet jeg hadde var at jeg hadde ikke fart, jeg tryna jo. Og da er du kjørt.

Han som kjørte først var 10 år eldre, og ble regnet som mer erfaren på ski enn de andre i gruppen. De var klar over faren i området mener Magnus, men at den var akseptabel og at førstemann var dyktig nok til at kunne kjøre unna på lett nærliggende områder. Magnus mener at det var mangel på fart som gjorde at han ble tatt, kombinert med at han falt.

MAGNUS. Vi visste vel egentlig snømengden så var der inne og vi visste at det var litt skummelt, men det var fint føre så vi tok sjansen da... Hadde det vært nå så skulle jeg man nok ha vurdert litt annerledes. 19 år og akkurat gått på skigymnas og hadde vært i Nord-Amerika i tre måneder og stått på ski. Så ble litt gira, men selve skredet i seg selv var nå greit nok. Det jeg ikke vurderte som skummelt nok var skogen i bunn.

Selv om de var klar over risikoen, valgte de å kjøre i pudder fordi forholdene var så fine med tanke på snøen. Han sier selv at han var nok litt ung. Og ut i fra det han selv sier om at han kom rett fra skigymnas og en tre måneders sesong i USA, så var han kanskje litt overmodig. Han så ikke det store bilde, men han visste at det kunne gå et skred der, men så ikke på det tidspunktet hva konsekvensene kunne bli hvis det gikk et snøskred på det området med tanke på terrengfellen i bunn av siden med tett bjørkeskog.

MAGNUS. Det er en plass som det er minst bratt på den siden som vi kjørte. Vi hadde kjørt opp det som ellers var i skianlegget som var noe særlig å kjøre. Og der vi kjørte var den plassen som var minst bratt, men og minst trær for så vidt så det var kanskje ikke det beste veivalget, men vi kjører ganske ofte akkurat der så det var mest fordi det er ganske artig å kjøre der. Du kan kjøre ganske raske svinger ned i motsetning til litt mer sånn stakkato andre plasser.

Gruppen hadde kjørt opp resten av anlegget og visste at det området de skulle kjøre inn i nå var kanskje det mest skredutsatte i skianlegget, men de valgte den minst bratte delen. Det er en reduisering av risiko, men de vurderte ikke og la være å kjøre i skredutsatt terreng.

4.3.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?

MAGNUS. *Kjørte ned på kanten der og så når vi står på toppen så ser du ikke de andre som har kjørt før. Dem er godt nedpå i skogen som er uthogget. Og vi kjørte dit. Vurderte det egentlig som greit nok. Vi visste at det var skummelt og at det kunne løsne, men vi kjørte en og en. Sendte vel den som var mest erfarende først egentlig. Han kjørte ned dukket opp nede i glenna. «Ja oka»* Kjørte nestemann. *Skjønte at det løsnet lite grand, men ikke slikt betydelig. Kom heilt ned. Min tur, jeg kjørte telemark den gangen. Og så kom jeg ut på kanten og jeg så at det hadde løsnet litt. Og så tenkte jeg at da «ok setter jeg bare en lang sving i stor fart og holder farten ned i si» Lå på en lang høyresving, telemarkssving. Og så hektet jeg innerskia så jeg datt inn på sia og var nedi med rompa. Så fort jeg toucher med rompa så bare kjente jeg at alt sammen løsnet. Da løsnet det vel mest rett rundt meg, men så når jeg hadde kommet litt lengre ned så løsnet det litt mer over og. Kom nok fra en ti meter over meg kan jeg tenke, kanskje litt mer. Så jeg satt på rompa og prøvde og flyte. Var ikke så fryktelig nervøs. Det var snømengder som føltes håndterbar ut. Satt på rompa så sklei ut en kant på 2 meter kanskje, landet på skia, da klatret jeg litt ut. Landet på skia. Tenkte at nå, nå er det i orden nå er jeg ute. Nå sklir jeg ut av det. Og så gikk det et sekund kom det bare en vegg bak som bare traff skikkelig hardt i ryggen. Og så gikk det over en kul og når den kulan er ferdig så er det skog. Bjørkeskog. Med to til tre meter mellom trærne. Ganske ung bjørkeskog men tett.*

Det er ofte ønskelig å se personen som kjører i utsatte heng, slik at man kan se om det skjer noe. De hadde ikke øyekontakt, men det kan forsvares med at bakken var liten, de hadde kjørt der før og de så personen som kjørte komme ut i bunn slik at man kan forsikre seg om at personen har kommet seg trygt ned. De var også klar over at det var en viss snøskredfare i området så de valgte å kjøre en og en for å redusere belastningen på snødekket. Det at de velger å sende den «flinkeste» på ski først er et håp om at hvis det først skulle gå et snøskred, så skal han være flink nok til å kunne kjøre i fra snøskredet eller komme seg raskt nok ut til siden. Det løsnet litt da førstemann og andremann kjørte så Magnus valgte som tredjemann og kjøre en lang høyresving mens han holder farten gjennom siden han kjørte. Han gjør dette for å unngå stor belastning

ved krappe svinger, og holder farten for også å minimere belastningen samtidig som han kan ha fart nok til å eventuelt prøve å kjøre unna et snøskred. Han får dessverre et problem med noe han ikke hadde forutsett, han hektet telemarkskien sin i seg selv. Noe som førte til et fall på rompa som ga nok tilleggsbelastning slik at han løste ut snøskredet. Han var ikke bekymret på dette tidspunktet fordi han følte at det ikke var så store snømengder. Han stopper opp etter et stykke og tror det skal gå bra. Det han ikke vet er at det kommer større mengder med snø som treffer han i ryggen. Han blir dratt videre nedover siden og kommer mot en bjørkeskog i bunn. En terrengfelle som er potensielt farlig og kan skade han.

MAGNUS. Og da skjønnte jeg at det ikke var noe vits i å prøve å ligge lengre. Da var det inn i fosterstilling og så hørte jeg at det skjedde ting rundt meg og at jeg ble kasta litt hit og dit. Og så stoppa det. Det er et par sekunder der som jeg ikke er helt med. Stoppa det. Da ligger jeg med beina oppover og hode nedover. Ser, åpner øya og da ser jeg lys, men det er snø over meg. Så jeg sitter ikke mer fast en at jeg får opp overkroppen. Får reist meg opp så jeg sitter i sittende stilling. Og ser oppover skogen, oppover heisen. Får opp, det første jeg får gjort. Eller først så sitter hjelmen ganske godt fast fordi den er face så den er helt full av snø. Så prøver jeg å røske av meg hjelmen uten å ta av stroppen og det var ikke så mye luft inne i den her. Men så gikk ikke det så av med stroppen og hjelmen så ropte jeg med en gang at jeg var i orden for å si fra til de to nede og de to som sto på toppen at jeg var okey. Ropte, la fra meg hjelmen og så går det 10 sekunder så roper dem tilbake "greit, kommer du seg selv ut?" Og så ropte jeg nei det går ikke for da hadde skia mi gått så langt ned i snøen at skia satt fast og foten min satt å dele vis og fast så jeg klarte ikke å løse ut bindinga. For skia sto rett opp og bindinga, telemarkbindingen sto der i spend. Så jeg fikk ikke tak i spenna. Pluss at føttene satt vel litt nedgravd dem å. Så jeg ropte at nei jeg trenger hjelp til å komme meg ut. Kjente ikke noe smerte eller noe slikt da. Alt var i orden og så. Ja nei de ville vente litt da for de var litt usikre på om det var over om det kunne komme mer. Så dem undersøkte litt og så oppe i sidene om det så greit ut. Og vurderte det til greit. Så kom dem opp til meg 5 minutter etter at jeg hadde ropt eller jeg trur ikke tok så lang tid heller dem sto nesten på samme høyde som meg. 50 meter til siden trur jeg. Litt lengre ned så dem brukte ikke så lang tid opp til meg. Kom opp. Hjalp meg ut. De spurte om det gikk greit? Det gjorde det. Fikk ut skia. Og så skulle jeg reise meg og gå litt til siden bare for å komme litt ut av skogen. Og ble jævlig svimmel. Og klarte ikke å stå. For da hadde jo hjertet mitt jobba så hardt og hatt så mye adrenalin den tiden jeg hadde nede der at jeg hadde ikke. Det fungerte liksom ikke. Jeg besvimte nesten da. Ned at og så «okay 5 minutter da». Så satt jeg der 5 minutter. Begynte å kjenne at jeg hadde litt vondt i kneet. Og så hadde jeg på meg skia. Mens jeg satt og så skulle jeg reise meg å kjøre ned at på ski. Var fortsatt like ille. Like

svimmel. Fikk ikke nok blod i systemet tydeligvis. Så «okay, nei». Det går vel en 10 minutter tenker jeg. Da var jeg i orden da. Og da kjente jeg at jeg hadde ganske vondt i kneet så. Så det er vel en 150 meter ned til varmebua eller noe slikt. Så jeg kjørte stort sett på den ene skia ned. Rett inn i varmebua så kommer jeg til at nå er det noe med kneet. Så av med skoa med en gang så jeg var sikkert på at de går av meg nå. Så jeg slapp og ta av de seinere. Av med skoa så gikk det egentlig greit. Kjent det så klart i kneet, men ikke noe mer eller vi stressa med det. Så jeg ble vel kjørt til legevakten trur jeg. Etter vært for å sjekke kneet og da visste dem ikke så mye da, men vi fant ut til slutt at det var en bein bit i kneet som hadde løsna.

Magnus skjønner etter som han nærmer seg bjørkeskogen at han ikke kommer seg unna så han prøver å beskytte kroppen ved å legge seg i fosterstilling. Han kjørte med maske på hjelmen sin. Den har nok beskyttet hodet og ansiktet hans, men den har også fungert som en oppsamler av snø slik at han fikk problemer med å puste. Kameratene hans tar en vurdering på om det er fare for at det skal gå flere snøskred, dersom de kjører ned til han. De vurderer det tilslutt som trygt. Magnus var helt begravd slik som Jens og Ingrid, men hadde lite snø over ansiktet slik at han kom seg opp med overkroppen alene. Beina sett fast i snøen og på grunn av telemarkskiene. Noe som ligner på Jens sin opplevelse med snøskred. Etter å ha kommet seg løs fra snøskredet er kroppen til Magnus såpass påvirket, at det kan tyde på at han ikke kan stå oppreist. Han har tydeligvis fått en kraftig smell, med tanke på at masken på hjelmen var knekt, at han ikke greide å stå oppreist, samt at han hadde smerter i kneet.

MAGNUS. ... det første jeg kjente var at jeg hekta og var på tur til å tryne tenkte jeg faen nå, nå går det på snørra. Nå kommer det til å løsne. Og det jeg setter meg på rompa så «å faen, slapp det ikke?» Så gikk det et halvt sekund så bare "faen,,," der kom det ja" Så satt jeg på rompa ned å «okay nei det her går greit» og så spredde jeg meg ut var ganske stor og prøvde å flyte. Og tenkte at ja det her går jo fint. Jeg flyter jo opp. Det her går helt fint. Ikke noe slik panikk eller noe sånt. Bare helt rolig. Okay nå ligger jeg her. Også visste jeg at den kanten på 1 meter, 2 meter kom. Så jeg prøvde å vri skiene mine å komme opp på beina før jeg kom så langt, men jeg klarte ikke å komme opp fordi jeg var jo bare med så det var ikke noe å trække imot på. Så visste jeg at kanten kom så når jeg nærmet meg kanten så kastet jeg meg litt fram for å komme over ski og da kom jeg over ski og landet på føttene, men der flatere det ganske mye ut så jeg fikk ikke noe fart og i tillegg så hadde jeg akkurat den samme farten som snøen under meg så jeg sto bom stille i forhold til snøen. Da står jeg på beina og så kom veggen og traff meg i ryggen. Da tenkte jeg bare «Faen nå, nå går det ille.

Nå går det inn i skogen» Og da begynte jeg bare så. Da begynte jeg å skjønne nå, det her kan bli vondt. Jeg så skogen og visste at okay jeg går dit. Jeg tenkte nok det og blir jeg begravd nå slår jeg meg. Så la meg i fosterstilling. Bare okay nå blir jeg begravd når har jeg ikke. Nå blir jeg ganske liten og så husker jeg så vidt et tre som forsvant framfor ansiktet mitt og husk. Og så var jeg litt borte og neste jeg husker er at jeg ligger også ser jeg at det er lyst over meg. Og så får jeg løs armen og får slått vekk litt snø og reiser meg opp. Og da er jeg slik. «okay det gikk bra jeg er i orden».

Magnus prøvde å flyte med snøskredet i starten, men når han skjønner at han kommer til å treffe bjørkeskogen så velger han heller å prøve beskytte seg selv i stede for å prøve å flyte. Han hadde ikke muligheter til styr vekk som jeg har nevnt tidligere og det kommer mye pga. det flate partiet han treffer etter troppe på 1-2 meter og at skredmassene og han hadde samme fart. Det var ingenting å styre i siden alt var i bevegelse.

MAGNUS. Jeg stoppa nok, jeg veit ikke om jeg hekta, men skiene mine lå inntil et tre, men det var ikke noe krysset eller noe i tre eller noe slikt så jeg har nok stoppa av meg selv. Sikkert vært borti litt trær for fullfacen min var knekt og bulka litt og sånn i fronten.

Han stoppet opp ved inngangen til bjørkeskogen, men sommeren etter fant han stavene sine ca. 25 meter inn i bjørkeskogen. Det kan virke som Magnus var heldig, selv om han fikk knust masken, bulket inn hjelmen og skadet kneet. Hadde han blitt dratt lengre inn i bjørkeskogen kunne han ha fått større fysiske skader.

MAGNUS. Nei, ja litt når det er kaldt, men ikke noe stort problem egentlig. Så pratet vi med dem i heisen. Eller det var en som kjørte ned ganske fort og sa at det hadde gått et skred og sa fra at alt var i orden sånn at heisen ikke begynte å mobilisere folk. Kom ned og så prata vi så vidt med han sjefen i heisen og at det var greit og at alt var i orden.

4.3.3 Hva har frikjøreren lært?

Magnus har reflektert over hendelsen i ettertid og har erfart at konsekvensene er potensielt mye farligere enn først antatt som han forteller i intervjuet: «men hadde det bare flatet ut der så hadde ikke skredet gjort noe skade på meg slik sett. Det er de terrengfellene i bunn som virkelig ga meg en oppvekker, med «okay det faen det er ting i bunn og».».

MAGNUS. *Så jeg er glad det skjedde den gangen og at det gikk bra. Jeg ble litt mer oppvakt og tenker litt mer over hva jeg gjør seinere. Så det er mange ganger i ettertid jeg har vært glad det skjedde. Jeg har vurdert at «nei jeg vil ikke kjøre der, vil ikke kjøre der» Og så viser det seg at folk kjører der. Att litt den samme gjengen faktisk i alpene et par år, tre år etterpå. Skulle kjøre ei siden og så, «Nei jeg har ikke lyst til å kjøre der. Jeg trur det løsner» De var ikke helt sikre de heller, men dem ville kjøre. Jeg sto på siden og da dem kjørte og da løste dem ut et mindre skred. Da var det godt at «yes jeg vurderte riktig» ... Det skjedde jo ikke noe og det var ikke noe stort skred, men det løsnet vært fall og jeg trudde det kom til å skje. Så godt å få bekreftelse på at man klarer å vurdere ordentlig.*

Magnus fikk en god erfaring ut av opplevelsen med snøskredet. Det har gjort han flinkere til å kunne ta vurderinger, og i tillegg si nei til å kjøre hvis han ikke føler at det er sikkert nok. Det kommer ikke fram i intervjuet om Magnus valgte og ikke å kjøre linjer før opplevelsen med snøskredet, men i ettertid så velger han noen ganger å si nei på bakgrunn av sine vurderinger. Dette har fellestrekk med hva Alex, Ingrid, Jarle, Roger og Jens forteller i sine intervjuer også.

MAGNUS. *Det kommer fryktelig an. Slik som nå, jeg er ikke noe redd for mindre, Hvis jeg veit at det er et lag som kanskje ligger 10 cm under sånn at det kan løsne 10 cm så trenger ikke det å bekymre meg så fryktelig. Hvis jeg veit at det er lett å kjøre ut av eller ingen terrengfelle i bunn og slike ting og at det ikke er stupbratt liksom og det er mulig å komme seg ut og om det skulle skje så. Så trur jeg det ikke går så ille. Og hvis det en bra dag og det er mye pudder så, du har jo alltid lyst til å kjøre, men er det ustabile lag langt under så er jeg veldig skeptisk til å kjøre større sider og slikt. Og man har blitt ganske forsiktig.*

Magnus har erfart at det store bilde spiller en større rolle. Terrengfeller slik som stup og skog gjør at risikoen øker, samt mengden med snø han kan løse ut. Om det er i dybden eller arealet. Han har blitt mer forsiktig, men han er fortsatt villig til å kjøre hvis forholdene er veldig gode. Det blir en vurderingssak om hvor mye risiko han aksepterer for å få gode skiopplevelser.

MAGNUS. *nei, på grunn av å ha lært mer tenker jeg. Jeg hadde jo vel kunnskap den gangen og. Gått en del skredkurs og vært med i Røde Kors og vært med og en del øvelser når det gjelder det før den gangen og. Har nok lært mer og våknet litt mer rundt skred kanskje og blitt litt eldre. Litt mer bevisst på hva som, risiko og hva man har lyst til. Kanskje ikke like gira på like stor risiko nå som den*

gangen selv om vi tar jo risiko nå og, men kanskje ikke i så stor grad. Kanskje litt mer gjennomtenkt hvilken risiko det er og hvor stor sjansen er for at det går ille. Å tenke på det at hvis man tryner så belaster man ganske mye mer en når man holder seg på ski. Så det er litt mer slike, «okay jeg kan kjøre ned her, men da må jeg ikke tryne. Tryner jeg så løsner det. Så klarer jeg å kjøre ned her uten å tryne?» Nå kjører jeg og konkurranse så er vant med å ta litt risiko og slike ting og er vant med det så det er litt slik fram og tilbake og så er det ofte slik når du kjører med en gruppe med folk som er dårligere så nei vi reiser ikke dit.

Magnus mener at alder ikke har så mye å si på hvordan hans holdninger var, men det kommer fram her at alderen spiller inn sammen med mer erfaring når det gjelder skiferdigheter og snøskredlære. Erfaringen har kommet gjennom mengdekjøring, og kursing gjennom kursholdere. Men det er også en forskjell på om han kjører konkurranse eller på fritiden. Det virker som han villig til å utsette seg for mer risiko i konkurranser. Det kommer ikke fram om det er fordi han er villig til å risikere mer for å vinne, eller om han stoler på arrangørene om at de har valgt et trygt område å holde konkurransen i.

MAGNUS. For du belaster ganske forskjellig i forhold til, du kan kjøre ganske lett på ski hvis du veit hvordan du gjør det, men du kan ikke gjøre det med en gruppe du ikke er trygg på. Da må du ha med deg folk som veit det samme og. Så kjøre samme med folk som er med på free rider cup som jeg kjenner godt. Kjell og den gjengen der så kan vi kjøre litt mer risiko for da har vi kontroll på og så veit du at folk skjønner at det er skummelt og veit risikoen og klarer å kjøre lett på ski og i tillegg så veit du at hvis du skal bli begravd så har du folk som er flinke med det som får deg fort opp igjen og slike ting da. Vi trener ofte en del i lag og særlig når vi er på skiferie og er borte en måned og slikt så har vi ofte en dag særlig en godværsdag da det ikke er noe pudde for eksempel og slik som så tar vi oss en halv dag og øver på sender/mottaker og graveteknikk og slike ting da bare for å ha gjort det. Holde seg oppdatert. Særlig når du er sammen med en gruppe så. Særlig tidlig når du er en gruppe så er du kanskje fire kjente og så er det en som er litt mer uten for gruppa som ikke har vært så mye mer før så kjører vi en slik dag og så ser du litt hva folk kan og du føler deg litt tryggere på gruppa. Veit litt mer hva du har til å redde deg hvis det være uheldig.

Han er tydelig på at han velger forskjellige linjer å kjøre, og hvor mye han er villig til å eksponere seg selv for fare i forhold til hvem han kjører sammen med. Han trekker fram det samme som Jarle og Ingrid forteller, om at det er greit å øve kameratredning

sammen med turfølge man ikke kjenner fra før. At man er sikker på at de kan kameratredning, hvis du blir tatt i et snøskred.

MAGNUS. Skrekken ofte det er og krasja inn i en stein, slike ting da. Og det verste som fins er vel for så vidt ikke å bli begravd hvis det er flatt og det ikke er noen terrengfeller. Hvis du veit at okay jeg blir liggende på en halv meter så klarer du deg på en halv meter i ti minutter når du veit at hjelpen er 2 minutter unna, mens treffer du et tre eller en stein så kan du være ferdig før du kommer ned eller er det en terrengfelle så kan du ligge på fem meter og da er du på samme hvis kjørt uansett hvor raske dem er.

Magnus har et litt annerledes syn enn noen av de andre informantene. Han er som nevnt ikke redd for å bli begravd under en halv meter med snø. Det han kanskje ikke er klar over er at hvis han er begravd under en halv meter med snø og den er hardpakket som den ofte er, så bruker turkameratene hans betydelig lengre tid enn to minutter på å søke han opp med S/M og deretter grave han ut. Det kan også være at han er klar over risikoen, men har valgt å akseptere den så lenge han føler han har tilstrekkelig kunnskap, ferdigheter, utstyr og likesinnet turvenner som har samme utgangspunktet.

MAGNUS. Der vi kjørte var den plassen som var minst bratt, men og minst trær for så vidt så det var kanskje ikke det beste veivalget, men vi kjører ganske ofte akkurat der så det var mest fordi det er ganske artig å kjøre der. Du kan kjøre ganske raske svinger ned i motsetning til litt mer sånn stakkato andre plasser. Oss valgte å kjøre inn ganske langt ski venstre på grunn av ski høyre var det mest ladet. Og kutt inn fra under egentlig å kjøre, du må kjøre ut ganske ski høyre men du må kjøre ganske langt inn ski venstre. Ikke å traversere, men du må liksom dra deg litt mer høyre. Så slikt normalt sett sa la oss si at jeg tar en høyresving, venstre, kort venstre så en lengre høyre og kanskje er det ut da eller kanskje et par svinger til så er du ute av hele området. Så vi valgte å kjøre inn på den siden for å unngå det største belastede området da for hadde vi kjørt inn 20 meter lengre ski høyre på toppen så hadde nok skavlen, kanten vært lastet med det dobbelte tenker jeg av snø. Vært fall der i mot og der er ganske mye tverrere knekk der når det ikke er snø så vi visste at det lå mer snø der en der vi kjørte inn så det var litt på grunn av det at vi valgte å kjøre der. Pluss at der vi kjørte inn så er det egentlig en liten rygg som ja det var vel så vidt antydning til rygg da vi kjørte der og, men den er mye mer markant ellers så vi visste da at det er mindre snø på den ryggen der vi kjørte inn en det da var lengre ski høyre da

Magnus er kanskje en av de som har et den mest særpregede måten å vurdere snøskredfare på av informantene. Med særpreget så mener jeg med terminologien og hvor detaljert han beskriver frikjøringen på. Som jeg har fortalt tidligere så er han ikke nødvendigvis redd for snøskredet. Han tar en veldig bred og analytisk tilnærming til skredproblematikken. Han vurderer hvordan gruppen han kjører med vurderer risiko og deres aksept av den. Han vurderer frikjøringsferdighetene til gruppen han kjører sammen med, samt sin egen. I tillegg legger han stor vekt på snødekket sammen med terrenget. Det kan virke som han har erfart disse kunnskapene om vurdering gjennom en kombinasjon av skiferdigheter, skredkurs, erfaring med snøskred og modning som kommer med alderen. Han har en veldig detaljert og omfattende måte å beskrive frikjøring på, som kan være en kombinasjon av frikjøringskulturen han tilhører, og fordi han har tilegnet seg en større mengde kunnskap gjennom årene. Dette kunne vært spennende å forske videre på om han prater sånn fordi han har veldig stor kunnskap om skredlære og frikjøring eller om det er på grunn av kulturen han tilhører.

MAGNUS. Det var ikke så mye pudder heller, men det var fint føre. Så det er en risiko som jeg ville nok ha tatt den risikoen nå. Litt mer forsiktig, men litt mer behersket. Litt mer kontrollert, hadde nok hatt mer peiling på kreftene og litt hvor det skjer nå. Hadde jeg sett på den siden den gangen med den erfaringen jeg har nå så hadde jeg kjørt lengre til venstre og kjørt roligere. Jeg skulle nok ha klart og kjørt den siden med ganske kraftige svinger nå uten at det hadde løsna ved og kjørt litt annerledes, ikke mye det hadde vært 10 meter så, jeg trur ikke det skulle så mye mer til. Jeg hadde nok ikke grua meg så mye for det nei. Men hadde lært en del på 4-5 år da. Mange skitimer sida da.

Ut ifra hva Magnus sier over så kan det virke som han ikke hadde så mye skredkunnskaper på den tiden han ble tatt av skred, men at det er noe han har fått med tiden. Han mener også at det hadde vært lettere og kjørt i ettertid med alpint, enn hva det var med telemark. Magnus trekker fram at man kan legge igjen ett mindre trykk på snødekket som igjen kan hindre at det løser ut et snøskred. Så han har endret sitt syn på risiko, men han har ikke endret kjøremønster.

Magnus forteller om hendelsen, spesielt i situasjoner hvor det er snakk om vurdering av snøskredfare. Når jeg spør Magnus om hva som kunne vært gjort for at han kunne unngått å bli tatt i skred, så svarer han litt annerledes enn noen av de andre. Han refererer ikke til skilting eller mer kunnskap om å holde seg unna området, men heller

om at han skulle hatt bedre skiferdigheter og kunnskap til å kjøre annerledes i området. Eksempel mindre trykk på skiene eller litt mer ski venstre. Det var skilt med advarsel på toppen.

Magnus reflekterer over at det blir flere og flere som driver med frikjøring, men at det er veldig forskjellig kultur fra miljø til miljø når det kommer til å vurdere snøskredfare. Det er ikke uvanlig at det kommer folk som kun følger sporene til hans turfølge, men som hverken har ferdighetene eller kunnskapen til å ferdes så bratt som de gjør. Han refererer til at butikker tidligere solgte frikjøringsski til hvem som helst uten å spørre kunden om de hadde skredkunnskap mens nå er butikkene litt mer fokusert på å bevisstgjøre kundene om at man trenger også skredkunnskap. Ikke bare breie pudderplanker.

4.4 Morten – Må jo å tenke risiko, Konsekvens ganger sannsynlighet.

Morten var 25 år da turfølget han var en del av, opplevde et snøskred. En kamerat ble tatt i flakskred. Hendelsen skjedde på topptur. De var tre stykker i turfølge og det var på fritiden. De hadde alle sammen sikkerhetsutstyr. På det tidspunktet hvor han opplevde snøskredet holdt han på med en friluftslivrelevant utdanning. Han hadde gått på skolen «Sommer som Vinter» tidligere. Har også jobbet som skiinstruktør og gjort sesonger i utlandet. Turen ble gjennomført på vinteren med lagdelt snø. Når de opplevde snøskredet var det den andre sesongen Morten hadde holdt på med frikjøring.

4.4.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?

MORTEN. En ting som er viktig som vi har reflektert en del over i etterkant er det at vi var jo samme plassen på toppen dagen før. Da var det kjempeføre og alt mulig. Det hadde da kommet nysnø, og da vurderte vi å kjøre den sia dagen etter, men vi tenke at vi tar den i morgen i stedet. Så vi hadde på en måte bestemt oss dagen før at vi skulle kjøre den sia. Så det er jo, litt sånn menneskelig faktor... Men dagen etter så at vi bestemt oss at der skulle vi kjøre. Og når vi gikk oppover så så vi jo at det var noen som kjørte samme sia, samme eksponering... vi sto på parkeringsplassen da og vi kikket opp, og det så veldig fint ut. Men det som jeg ikke tenkte på da var at, det var første sesongen min her

og jeg var ikke veldig bevisst i forhold til skred. Det var jo en temperaturøkning så sannsynligheten for at det hadde en stor påvirkning er ganske stor. Altså fra når den personen vi så kjørte ned til vi kom opp da så hadde det sannsynlige økt på en del.

At temperaturen kan ha forandret seg så mye på den tiden det tar å komme seg fra parkeringsplassen til toppen, og at stabiliteten i snødekket er endret fra sikkert til skredfarlig, er det ikke umiddelbart lett å forestille seg. Det krever mye innsikt og erfaring å kunne tenke seg at det kan være slik. I tillegg hadde de sett en annen person kjøre nesten samme eksponering som de selv hadde planlagt å gjøre samme dagen. Det kan også ha gitt en falsk trygghet, eller svekket deres egen vurderingsevne. Tanken om at hvis det går bra med andre, så går det bra med dem. Morten anslår at det gikk ca. halvannen time fra de observerte den andre til de selv satte utfor på samme sted. Dagen snøskredet gikk hadde det blitt mer overskyet i forhold til dagen før da det var sol.

MORTEN. Sånn som etter at skredet gikk da så så vi at det var et helt klart islag, et sklilag som snøen, det hadde lagt seg nysnø oppå det igjen, og det var det som løst ut da temperaturen økte. Men det er viktig å ta med seg at den personen vi så kjørte ned kjørte ikke ned nøyaktig samme siden, men et par hundre meter lengre ski høyre da. Så der vi kjørte var det kanskje hakket brattere.

Snøen som var i snøskredet ble påvirket av temperaturen. Temperaturen kan forandre seg gjennom solstråling og stråling fra jorden ut i atmosfæren (Landrø, 2008). Dagen før snøskredet var det sol og nysnø. Nysnø reflekterer over 90 % av den strålingen den blir utsatt for av solen (Landrø, 2008). Det betyr at solen har ikke hatt så mye påvirkning på snødekke. I Morten sitt tilfelle så hadde det blitt mer overskyet den dagen snøskredet ble løst ut. En av grunnene til at skredet løste ut, kan være på grunn av klarværet som tidligere gjorde at det hadde vært kaldt. Når det er skyfritt synker temperaturen fordi skylaget holder varmen nede, og hindrer den i å slippe ut i atmosfæren. Når det er lav temperatur vil omvandlingsprosessen gå saktere (Landrø, 2008). Morten forteller videre at temperaturen hadde steget fra ca. minus fem grader til rundt null grader. Siden dette skjedde på så kort tid settes omvandlingsprosessen i gang, og øker yttligere hvis temperaturen går over 0 grader (Landrø, 2008). Morten mener kombinasjonen av temperaturøkningen og et sklilag i snøen som var en avgjørende faktor for at de løste ut et snøskred.

MORTEN. *Så vi gikk nå oppover og når vi kom opp på toppen så jeg og han ene kompisen min, vi var veldig gira på å kjøre. Vi hadde nesten bestemt oss på forhånd. Når vi sto på toppen så hadde vi en diskusjon og han tredjemann han gadd ikke å kjøre der. Han følte ikke det i forhold til snøskredmessig og han syns det var bratt og i det hele tatt... Og så når vi sto på toppen kom jeg med et forslag om at vi skulle kjøre rundt det bratteste, kjøre ski venstre rundt, men han kompisen min da han ja, hva skal jeg si han var vel preget av at han var lokal da så hadde han et argument som er veldig bra da det at det her går det aldri skred(Ler litt).*

Morten ler fordi argumentet som ofte lokale har er at det går aldri skred her så da er det trygt å kjøre. Og siden den lokale har mer kjennskap til terrenget så hører man ofte på den lokale. Dette er en stereotypisk menneskelig faktor som går igjen i skredlære, Morten syns derfor den er morsom i ettertid.

4.4.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?

MORTEN. *Typisk roll over, Konveks formasjon, Så når vi sto på toppen så så vi på en måte, rulla det veldig over da, og han begynner å kjøre. For han, det å kjøre rundt, For jeg sa at jeg kommer til å kjøre rundt, Og han sa nei jeg kjører rett ned sa han. Mens planen min var å kjøre rundt det bratteste. «Ok så får du kjøre først da så skal jeg vært fall ha litt kontroll på det». Så kjører han fem svinger og akkurat der det knekker over å blir bratt så bare skyter det sprekker ut på hver side sikkert 50-100 meter på hver side, det er ikke kjempebruddkant, tipper ja 10, mellom 10 og 20 cm. Men klart når det blir... ja og han bare forsvant nedover i en støvsky. Jeg så liksom, poenget er at det først er det et bratt heng, så flater det ut, jeg tenkte ja jeg håper han stopper på det første hengt der det flater ut. Men etter det så er det et nytt heng og der kommer du ned i skogen så går det i sånne slukter ned i skogen med skredrenner og bekkefar. Men jeg så bare hele skredet forsvant langt ned i skogen. Så da tenkte jeg fy faen dette her kan ikke ha godt bra. Jeg dro fram sender/mottakeren. Vi hadde jo med oss alt av sånne ting da. Det hadde vi med oss... uansett jeg satte på sender/mottakeren. Det er første og eneste gang i mitt liv jeg har satt på sender/mottakeren uten at det har vært øvelse. Begynte å krysse nedover og der jeg begynte å krysse nedover var det 40-50 grader bratt. Akkurat sånn at det var fremstikkende klipper så overkant av 40 grader og isete. Ikke klink is, men et skikkelig fint sklilag. Og jeg var pissnervøs, skalv og når jeg begynte å kjøre nedover det var sånn vanskelig å kjøre med fin flyt nedover, skal liksom begynne å krysse nedover for å lage et søkemønster da. Så går det ikke lang tid, kanskje et halvt minutt. Så ringer det, tar fram telefonen og det er han kompisen min. Så da tar jeg telefonen også vet jeg at det er jævlig lite batteri på telefonen også*

når jeg tar den opp så er jeg livredd for å miste telefonen for det er jo bratt der jeg stopper, så ta fram telefonen og bare skjelver som et aspeløv. Så bare ja det er meg det går bra jeg ligger nede i der, Det her går bra, ligger ned i her...

De andre informantene snakker om at adrenalinet kom fort. Morten som ikke ble tatt av snøskred selv, men som reddet kameraten sin merket også tegn på at adrenalinet strømmet på i kroppen. Kameraten var heldig som ikke ble hardt skadet med tanke på området der skredet gikk hadde tett skog og bekkedar som fort kunne bli en terrengfelle. Morten ringer aller først den tredjekameraten i turfølge før han begynner med S/M.

MORTEN. Så da ringer jeg tilbake til han tredjemann og sier "okay det går bra med han, han ligger nede i her, han har vondt i kneet" og da bare kjørte jeg så fort som det lar seg gjøre nedover, men uansett så er det jæksla bratt og isete. Og det tar ganske lang tid. Jeg kommer ned til han, men jeg ser jo han nede i der da. Men jeg brukte sikkert 10 minutter ned til han. Og så da jeg kom ned til han så ligger, sitter han i snøen da. Så han mista den ene staven sin så vi begynte å leite litt etter den.

Etter litt kommunikasjon mellom de tre i turfølge, kjører Morten ned til kameraten som ble tatt i snøskredet. På grunn av de vanskelige kjøreforholdene tar det tid før han kommer seg ned til den skredtatte. Alex poengterer også de vanskelige forholdene når han gjorde et søk ned skredbanen. Når Morten kommer ned til han skredtatte så forteller han til Morten hva som hendte:

MORTEN. Så da jeg kom ned til han så forteller han hvordan opplevelsen han var. Det var det at han, i det det løsnet skyter sprekkende til begge kanter, så tenker jo han å kjøre fra skredet. Det prøver han på. Han peker skia rett nedover, men så kommer jo skredmassene og tar han igjen. Men altså prøver han, han ser etter vært at ned i skogen prøver han å ta tak i, henge seg rundt et tre. Det går ikke... etter vært så forsvinner han nedover. Jeg er ikke helt sikker på hva han tenkte jeg med, men til slutt så ender han opp på skredet.

Den skredtatte prøvde å kjøre fra skredet, men mislyktes i forsøket da fjellsiden var bratt og snøskredet bygget opp stor hastighet. At han prøve å holde i et tre for å unngå å bli sendt lengre inn i skogen kan ha hjulpet han med å unngå fysiske skader, men det er vanskelig å vite helt sikkert. Ved siden av å holde i et tre så løste ikke telemarkskien seg ut og den skredtatt selv tror at han heftet skiene i et tre eller andre løse gjenstander i skredet. Morten mener at kameraten ble dratt med skredet to til tre hundre meter før det

stoppet naturlig. Det var ingen terrengfeller der, men noe trær. Fordi det var ingen terrengfeller var det mindre sannsynlig å bli begravd dypt, men siden det var en del trær kunne han fått alvorlige traumer.

4.4.3 Hva har frikjøreren lært?

MORTEN. *Ja, altså jeg hadde ikke noe erfaring, i dag så hadde jeg forhåpentligvis valgt og ikke å kjøre ned. Hvert fall i sånn etterpåklokskapens navn. Det er veldig lett å si at man ikke skal gjøre det.*

I intervjuet kommer det tydelig frem at Morten selv påstår han har lært av situasjonen og på den måten oppnådd større innsikt og kunnskap om snøskred. Selv om det er i etterpåklokskapens navn som han sier. Han sier det på den måten fordi han ikke er helt sikker på om han hadde unnlatt å kjøre der i dag med samme forholdene. Dette henger sammen med hvor lett mennesker kan være påvirkelige av andre faktorer enn sikkerhet i forbindelse med frikjøring.

MORTEN. *Ja altså du har dette med sånn som klassiske vi er gode på ski, vi er gode på skred, kjøre fra skredet, kjørt der før, lokalkunnskap, altså sånn «her går det aldri skred». Vi hadde kjørt der før og. Og så ikke minst at det var bestemt på forhånd. Også at vi var en gruppe med ingen klar leder.*

Han har tatt mye lærdom av opplevelsen og han har i ettertid tatt utdanning innen frikjøring og tatt flere skredkurs. Han forteller om denne episoden i ettertid på kurs og lignende fordi det er mye lærdom i opplevelsen. Blant annet fremhever Morten i kurssammenhenger hva som skjer i et skred og hvilke feil folk kan gjøre på tur.

MORTEN. *Altså man blir jo mer obs på risikoen, men det har ikke gjort at jeg har slutta med skikjøringa. Det å kjøre bratt, men med den erfaringen jeg har fått den siste fem årene da så har jeg blitt mye flinkere til tolke de åpenbare faresignalene da. Det at vi ignorerte at det hadde blitt varmere. Og det med temperaturen, men det hadde kanskje godt fra minus 5 dagen før da til rundt null.*

Morten virker reflektert over hvor mye kunnskap og skiferdigheter spiller inn på tur. Det er ikke gitt at skredkunnskap går foran skiferdigheter:

MORTEN. *Ja det ville jeg nå nesten tro. Det er klart, hadde jeg hatt med meg, hadde jeg vært den mest kunnskapsrike på området, den mest erfarende så hadde jeg hatt en mer naturlig lederrolle. Jeg merker jo veldig sånn å gå tur i fjellet så er det veldig mange som har spesielt gode skiferdigheter. Og da er det veldig vanskelig å komme å si at å nei vi kjører ikke her i dag.*

Jeg spurte om han tar enklere lederrollen i dag når han er på tur tatt i betraktning hans erfaring og kunnskap om snøskred. I den sammenhengen poengterer han hvor vanskelig det er å stå i mot folk som er veldig gode på skikjøring, men kanskje ikke så gode på skredlære:

MORTEN. *Men altså er det ikke nødvendigvis den situasjonen, men det at jeg har mer kunnskap, har vært mer i fjellet. Altså fått mer kurs. Fått det igjennom utdannelsen. Men ikke sant, eneste måten å lære om snøskred på er å være ute i snøen og grave og løse ut masse skred. Altså har jeg muligheten så prøver jeg å løse ut mest mulig skred kontrollert.*

Det er tydelig at Morten mener at den beste måten å lære på er å prøve ut ting i felten. Og at de tradisjonelle regelbaserte metodene ikke fungerer for han:

MORTEN. *... de reglene kan du jo ikke følge hvis du vil ha det gøy på ski. Så det er jo på en måte, men du må jo følge liksom sånn de gradene på den forenklete reduksjonsmetoden det er bare å glemme... Altså det er umulig å forholde seg til det, du ender opp med å bryte reglene hele tiden. Så da kan du like gjerne lage ditt eget regelsett. Altså. Jeg ser veldig mye på åpenbare faresignaler.*

Ifølge Morten har ikke skredopplevelsen påvirket han så mye. Det kan være at Morten har blitt mer påvirket av skredopplevelsen enn det han gir inntrykk for. Hans handlinger som å ta utdannelsen viser derimot hvordan ettervirkningen har påvirker han. Selv understreker han viktigheten av å kjenne skredet på kroppen og hvordan snøen i et skred fungerer. Han forteller at han prøver å løse ut skred på steder hvor det er mulig og trygt. Med trygt sikter han til små terrengformasjoner hvor det er mulig å løse ut et snøskred, men det ikke er fare for å skade seg. Etter en del kurs og relevant utdanning har Morten blir mer klar over risikoen. Selv om han ikke bruker typiske regelmetoder for å holde seg unna fare, så ser han etter tydelige faresignaler. Eksempelvis drønn, sprekker, skred, temperatur, bratthet og terrengfeller. Typiske konsekvenser ganger sannsynlighet. Med

dette menes at Morten vurderer hvor stor er sannsynligheten for at det går et skred i et terreng. Og hva er konsekvensen hvis et snøskred løser ut? Hvis det er stor sannsynlighet for at det kan gå et snøskred, men at konsekvensen ikke er fare for helse og liv. Da kan det være akseptabelt og kjøre i det terrenget i følge Morten: *«Du må jo tenke risiko da, Konsekvens ganger sannsynlighet. Altså hva er konsekvensen hvis det skjer noe å hva er sannsynligheten for at det skjer noe?»*.

I ettertid så har ikke Morten valgt å kjøre mindre bratte terreng, men heller ha tydeligere fokus på konsekvensen av handlingene sine, og sannsynligheten for at det skjer et skred. Det kan virke som han er villig til å akseptere en viss risiko så lenge det gir ett gode slik som løssnøkjøring i dette tilfellet. Det å se det store bildet kommer frem som en beskrivelse av hans refleksjoner. Ikke bare å se seg selv som kjører og den nærmeste snøen, men også ta til seg de andre faktorene som finnes på tur.

4.5 Alex – Mangel på beslutning er også en feil beslutning.

Alex var 32 år gammel da han opplevde å bli tatt i snøskred. Alex vokst opp i en familie med mye friluftsliv og skikjøring i skianlegg som liten. Begge to i turfølget hadde høyere utdanning med bakgrunn i frikjøring og vinterfriluftsliv. Begge to hadde sender/mottaker, spade, søkestang, førstehjelpsskrin og en av dem hadde med vindsekk. De hadde begge hjelm, men den var på sekken siden de var på vei opp på fjellet. I sekken hadde de også telefon i tillegg til mat og klær for turen. De visste at det var telefondekning i området. Turen var i mars måned og det var lagdelt snø i området. Turen var i samme dal som et skianlegg, men området de to befant seg i var ikke i tilknytting til skianlegget.

4.5.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?

Alex valgte å gå turen på grunn av at det var en del av jobben hans. Hadde et tidspress for å finne en alternativ linje til en framtidig frikjøringskonkurranse. Alex var på tur sammen med en annen kamerat. De hadde vært mye på tur sammen før og var godt turvante.

ALEX. *Vi var leid inn av de som driver Ekstremспорт veko. Bare i vinterversjon. Til å sjekke ut forholdene for free ride konkurranse som også er en del av norgescupen dem skulle arrangere. Og vi så på mulige traseer for det hadde vært veldig vanskelige værforhold. Det hadde først vært østavær og så vestavær så vi hadde veldig få gode alternativ så vi var ute å kikka på nye muligheter, alternativ.*

Løsningen de hadde kommet fram til var ikke lenger mulig å bruke og da ville de heller finne mulige alternativer til konkurransen. De visste at det kunne være farlig i overgangen fra skoggrensa/knekken på fjellet i deres utvalgte linje. Turfølgert hadde god forståelse av hva som ventet dem når de gikk oppover bortsett fra der fjellet hadde en knekk opp mot toppen. De hadde vært i området dagen før med kikkert og studert terrenget. Alex og kameraten hadde også hatt kontakt med lokale om området for å kunne danne seg et best mulig bilde. De hadde vært i kontakt med en annen person som hadde gått deler av renna tidligere, men han hadde snudd ved skoggrensa. Turfølgert hadde god snøhistorikk fordi de hadde vært i området to uker tidligere og fått informasjon fra andre frikjørere som bodde i området.

ALEX. *Men vi så at den plassen vi tenkte å gå opp var en renne. At det helt sikkert kom snø ned der, men det er fullt av sånn mikroterreng og rygger i området der. Det er en bratt siden som er konkav så vi gikk, du starter fra elva så er det fra en 20 så går det fort opp i 30 grader så bratter det seg til skoggrensa. Der ligger det en renne på rundt 50-55 grader akkurat i det du kommer opp fra skoggrensa så knekker det igjen som en konveks kul. Og det var her oppe vi var redd for at det kunne være noe. Det snakket vi litt om. Vi snakket med lokale, vi sjekka karta og fant ut hvordan vi ville gjøre det her. Hadde en grovplan på hvordan vi skulle komme oss opp ut i fra kartet og for det vi hadde sett. Dro ut dagen etterpå og det var egentlig veldig fine forhold for å drive med det her. Det var opphold, lett overskya, og temperaturen hadde jevnt sunket de siste tre dagene så den var vel på en 5,6,7 minus tenker jeg den dagen vi starta. Og vi starta nede og først så oss ut den ryggen vi hadde sett for oss vi ville gå på. Og begynte oppover og kjempe gunstige forhold nederst med fin upåvirka snø. Ca. gjennomsnittlig så trur jeg det var 30 cm. Og den satt veldig godt i skarelaget under som et tjukt 10 cm regnskarelag så snøen satt veldig godt til det så vi fortsetter oppover og tok hele tiden små vurderinger, tråkka på ting og gravde oss ned og så hvor godt det satt. Kom opp til det bratteste ca. 40-45 grader i en renne og da begynte det og bli litt vanskelig for der hadde snøen fått lagt seg, men glidd av i renna for der var det litt mer is under. Tydeligvis fordi det har gått en del ting nedover der. Så der hadde snøen glidd av så vi hadde ikke feste på skia. Det var litt vanskeligere å gå og hardt så da Boota vi (Gikk på*

skoene). Tok av skia. Vi festa dem ikke på sekk. Vi hadde dem i henda. Så gikk vi oppover. Fortsatt så var det, utenfor selve renna så satt snøen veldig godt. Den var heller ikke vindpåvirka i det hele tatt. Det var veldig fin snø og da vi nærma oss den siste knekken som er bratteste.

Årsaken til at de var usikre på knekken i skoggrensa var fordi vinden hadde blåst på tvers av dalen og dette betydde at snøen ikke hadde blitt påvirket nede i dalen, men mest sannsynlig lengre oppe hvor vinden hadde fått tak.

En av variablene som de to i turfølget reflekterte en del over i ettertid var at jobben var med på å påvirke dem. Gjennom jobben som påvirket dem kommer økonomisk press, tidsbruk og forventinger av arbeidsgiver om at de skal levere et produkt som i dette tilfellet var en sikker linje som konkurransen kunne bruke.

ALEX. ... i ettertid så var begge to bestemt på at å jobbe, og ta sånne oppdrag. Det var jo en jobb det her. Det blir litt feil motivasjon. Og du har et helt annet press på deg i forhold til å få sett og gått ting. Så vi snakka litt om det kanskje var med på å påvirke oss til å gjøre denne her turen. Hadde vi gått på egenhånd og vi kom vel fram til at mest trolig så hadde vi ikke akkurat gått den turen.

Det var få tydelig faretegn denne dagen. Temperaturen hadde sunket jevnt hele dagen. Det var ingen drønn i snøen. Men det var noen signaler som man ikke burde overse og tatt i betraktning. I intervjuet med meg påpeker blant annet Alex at de hadde ”sløffa”. Det betyr at snø har løsnet fra snødekket, men ikke dannet flak.

ALEX. I kikkert når vi sto nede dagen før så så vi at det hadde sløffa i isrennene helt opp fordi vi så en del isrenner som det hadde sløffa av. Det er nå greit nok. Det syns vi egentlig. Det var ikke et faretegn sånn som vi så det. Vi så bare at det var bratt og det var is som lå der så vi. Der var, det området valgte vi bort. Vi valgte et område med litt mer terreng så vi kunne komme oss opp for å få kikket litt. Og vi klarte så klart og se opp på toppen som jeg sa. Så liksom opp til skoggrensa, men vi snakka mye om at vi trudde kanskje, der hadde vinden tatt mye mer og det hadde, snøen hadde falt på gunstige temperaturer og snøoverflate så det satt veldig bra oppover hele veien til liksom knekken. Så vi så ingen opplagte fare. Vi visste om snøforholda og slikt, men så ingenting.

Alex har i ettertid fått inntrykket av at når han og Torgeir er på tur så er det en del vaner som de to har sammen. Disse faller bort hvis det er flere personer med dem på tur. De

vanene de har hatt er at de tar vurderinger på forhånd og underveis. Den som går foran tar vurderingen og de stoler såpass på hverandre at om fremstemann sier at det er greit så stoler den andre personen på den vurderingen som blir tatt. Forholdet mellom Torgeir og Alex var bygd på tillit. De valgte å stole på hverandre, og at den som tok avgjørelsen ikke ble utfordret på dette. Dette forhold har ikke endret seg i stor grad etter hendelsen. Mye på grunn av at de klatrer sammen og der er det viktig å kunne stole på turkameraten sin i forhold til sikkerhet.

ALEX. For nå var vi på det kritiske punktet vi hadde forutsett. Her vil det skje. Mest trolig skje noe med snøen. Så absolutt skulle vi tatt en sikker samling der begge var og kanskje heller tatt ny diskusjon og ny vurdering og ny avgjørelse og kanskje sett litt på snøen nedover. Absolutt det trur jeg vi hadde vært bedre tjent med. Det var noe som ikke var avtalt klart i turplanleggingen her.

4.5.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?

Alex beskriver at det var lite han kunne kontrollere når snøskredet løsnet. Det var mest å prøve å gjøre det lille han kunne når han først fikk muligheten til å bevege seg. Snøskredet presset han nedover mens han prøvde å holde seg fast for å unngå å bli dratt med lengre ned i renna. Han unnslopp å bli dratt med ned renna, men turkameraten hans, Torgeir, som var på toppen ble dratt med ned av snøskredet omtrent 300 høydemeter. Ingen av de fikk brudd, men Torgeir fikk mye «juling» da han ble tatt med nedover av snøskredet.

ALEX. Men det som skjedde der oppe var at han runda kanten og da hadde vi ikke synlig kontakt. Vi hadde ikke verbal kontakt så jeg sto bare og venta litt for her ville jeg ha god avstand. Vi hadde også tatt ut avstand hver gang vi kryssa nede, men det var ikke før nå det begynte å skje noe med snøen. Og så hørte jeg et kjempevræl. Jeg skjønnte hva som skjedde for jeg hivde meg inn over en snøleppe som lå under Det var et lite utspring på berget der jeg sto og kastet meg under og lå der. Da hadde jeg skia under armene for dem hadde jeg hatt i hendene. Og så kom snøskredet ned renna, fulgte renna og det traff meg i sida ca. fra hofta og ned og første impact(treffet) eller ikke akkurat første, men rett etter første så kom det ganske mye snø og jeg kjente at jeg holdt på å bli dratt ned så da sklei jeg derifra og har ligget under armhulene til så klei jeg ned til å henge i strake hender og da begynte snøen å komme over bergspringet og treffe meg, ja nedre del av ryggen og beina. Kjente at det ble veldig tungt og henge der så fikk jeg et brøkdell av et sekund der det slapp litte grand. Det trøkket fra siden

spesielt så jeg fikk bakset meg inn igjen så hang jeg så var det bare å klemme seg fast og vente til det ga seg, infernoet. Jeg verken så eller hørte noe til han som ble tatt. Da det roa seg og jeg skjønnte at okay nå er det ferdig så satt meg oppe på leppa. Og da la det seg, det snøkavet. Og så brølte jeg etter Torgeir som jeg håpte på at var igjen på toppen eller noe. Fikk ikke noe kontakt, så fortsatt ikke rundt meg. Tok fram sender/mottaker og skrudde den på søk funksjon. Og tok fram mobiltelefonen samtidig. Tok et kjapt søk med, prøvde å få kontakt med sender/mottaker for å se om han var i nærheten av meg der oppe. Det var såpass bratt at snøen som hadde kommet ned den hadde gått langt ned i dalsøkket ca. 300 høydemeter nedover hadde det gått i den og det hadde fulgt den renna helt ned, en ganske smal renne.

Etter at snøen hadde lagt seg ringte Alex en lokal kamerat som visste alt om deres rute og plan for dagen. Den lokale kameraten ringte Akuttmedisinsk kommunikasjonsentral (AMK) for å varsle om hendelsen. Da Alex prøvde å komme seg ned til Torgeir var det en utfordring på grunn av det bratte terrenget og det isete underlaget, samt at all løsnø hadde reist med skredet.

ALEX. Det var ganske så brutalt det som hadde gått nedover. Konsentrert. Fikk ikke tak eller fikk ikke kontakt på sender/mottaker. Da bestemte jeg meg for å ringe for da var jeg relativt sikker på at han var tatt i skredet og jeg så at det var langt ned så hvis han hadde blitt med så hadde han blitt med langt ned. Jeg hadde ikke ski. Jeg måtte bakse meg ned den her renna og da satt jeg ca. Jeg tror det var 50 grader rett under meg. Jeg hadde en sånn. Det ble dratt av all snø så var det litt is under så det var ca. 20-25 høydemeter rett ned med sånn 50 graders ishelling. Jeg hadde jo ikke ski så jeg måtte finne ut hvordan jeg skulle løse det her... så bestemte jeg meg for bare å skli ned den bakken for jeg så snø i bunn så jeg tippa at det skulle gå bra. Når jeg sklei ned så surra jeg litte grand. Jeg hadde sender/mottakeren i hånda. Den var, strikken var rundt hånda så jeg ikke skulle miste den. Jeg hadde den Barryvox, den gamle Mammuten og så snurra jeg noen ganger så fikk den et kakk. Så spratt batteria ut. Så satt jeg i bunn der og så at batteria kommer jeg aldri til å finne, men så fant jeg ut at jeg hadde. Jeg trudde jeg hadde back-up batterier i sekken så jeg gikk ut av skredrenna. Prøvde å finne dem. Fant ut at, eller back-up batteria var dem som var i hodelykta, men det var feil. Trippel A, dobbel A opplegg.

Det Alex ikke visste på dette tidspunktet var at S/Ms antenne hadde blitt ødelagt i fallet og at den dermed ikke fungerte. På grunnlag av at han er S/M som er ute av drift og at han er alene velger Alex å kontakte skipatroljen i et nærliggende skianlegg for å be disse om hjelp:

ALEX. Så uansett så hadde jeg ikke sender/mottaker der så jeg bare tok den av. La ned sekken. Fant fram søkerstanga og spaden. Hadde dem i hendene. På med sekken så tok jeg telefon til ei annen en i konkurranse styret. Hu hadde en kjæreste som jobba i skianlegget i skipatroljen som jeg visste om. Og han var på jobb den dagen så jeg ringte hu. Forklarte hun, prøvde og forklare ganske rolig og kjapt hva som hadde skjedd. At hun måtte sende skipatroljen. Sa hvor bilen vår sto og at dem skulle stille seg opp der og kikket rett opp i lia for da så dem der jeg drev og søkte og der skredet hadde gått. Og dem måtte komme seg øyeblikkelig ditt med sender/mottaker for jeg hadde ikke det og dem måtte starte søket nedenifra. Så fortsatte jeg å bakse meg nedover med søkerstanga og så stakk jeg i bakeiver der det kunne ligge noe. For heldigvis så var det som sagt smalt og det var renne.

ALEX. ... jo lengre ned jeg kom jo mer. Det kommer noen sånne flater og knekker nedover og der hadde det samlet seg mye snø så plutselig så sto jeg til hofta med snø. Så det her tok tid. Så jeg baksa meg nedover der så begynte telefonene og ringe og da var det først var det vel redningsentralen som ringte AMK. For å verifisere det greiene her og det var en vanskelig telefon for dem hadde ikke fått med seg alt som var sagt. Og det var ganske klare opplysninger som var gitt. I forhold til tidsperspektivet så trur jeg ringte 1 minutt etter at skredet hadde gått så ringte jeg han som varslet videre. Jeg ble ringt opp igjen ca. etter 10 minutt fra AMK og mens jeg snakka med AMK så fikk dem inn en samtale fra han Torgeir som var tatt. Han som var med ned skredet... Han ringte opp for han hadde blitt tatt. Han hadde blitt med helt ned med skredet, men akkurat før det stoppet, skredet så hadde han liksom vært over med hånda og da holdt det på å stoppe, men så fikk den en knekk til sånn da raste han utfor. Så han sa at eneste jeg tenkte på var å ha hånda over så han våknet, eller når han stoppa så hadde han ikke liksom ca. litt over albuen fri ellers så lå han under. Han klarte og grave seg opp. Han var oppreist eller i sittende trur jeg han var mer eller mindre i skredet. Så han klarte å grave fram ansiktet og så fikk han gravd seg ned til brystlomma. Der lå mobilen og han var sikker på at jeg lå i skredet så han ringte da AMK og så sa han det at jeg var tatt, jeg mest trolig lå i skredet og han var okay og tatt, men han klarte seg selv. Og så ringte ei som var i styret til de vi jobba for på Ekstremsport Veko. Det var å hun jeg hadde ringt til. Det visste så klart ikke, vi visste jo ingenting. Det var dårlig kommunikasjon der med mobiler opp i sia der. Det visste vi og på forhånd at det var mobildekning der. Derfor hadde vi mobiler tilgjengelig der vi gikk opp. Det var litt telefonering fram og tilbake, men så sa AMK til meg at dem hadde fått inn opplysninger fra en at det var en som var tatt i skred og at Torgeir var okay. Jeg kan bekrefte at jeg er ikke tatt i skred, men jeg finner ikke Torgeir og jeg har ikke kontakt med Torgeir. Hvis det går greit for dere vil jeg gjerne legge på og prøve og ringe han hvis det er han dere trur har ringt. Ja. Da prøvde jeg å ringe

Torgeir da drev han og gravde seg fram for han stressa med finne fram sin sender/mottaker for han skulle søke etter meg. Så han mer eller mindre tok telefon uforvart trur jeg fordi den lå i lomma... Han hadde lagt den på plass igjen så det jeg hørte når han tok telefonen var en tung pust og krafsing så jeg trudde fortsatt at han var under snø. Og fortsatt med å beine ned sida og da var det AMK igjen da og dem ringte opp igjen og så prøvde jeg å forklare at jeg må nesten bare fortsette søket for jeg har ikke kontakt med han og før jeg har kontakt så fortsetter jeg søket. Så fikk jeg lagt på og så drev på nedover. Så syns jeg at jeg hørte et rop og så kom jeg på en kul og så sto jeg og brølte og så kom jeg litt lengre fram, da så jeg at det satt to 200 meter, nei 100 meter var det kanskje ned til han da. Og da begynte det å gå tungt for meg for da var det mye snø som lå så jeg brukte tid.

Selv om skredet ikke var så bredt fordi det hadde gått i en renne, så var det store mengder snø som gjort det det vanskelig for han å komme seg nedover. Alex hadde samtidig kommunikasjonsproblemer mellom AMK., Torgeir og skipatroljen som var involvert. Dette førte til forvirring hos Alex og Torgeir som var involvert i situasjonen

ALEX. ... han var litt forslått. Vi hadde jo gått med. Hjelmen var på sekken på vei opp. Så han hadde fått noen sårne nesestivere og var hoven og forslått i ansiktet. Og han trudde han hadde vrid et kne. Satt fortsatt nede i snøen med beina så vi fikk gravd han fram. Han satt på en sekk. Så så vi bare kjapt over. Kjente litte grand. Ting hang sammen og fikk han ut av skredbanen på en rygg som så relativt trygg ut. Og så begynte jeg å varsle. Si fra.

Ut i fra det Alex forteller om hvordan de to i turfølget håndterte situasjonen når Alex kommer ned til Torgeir virker det som de har faglig kunnskap og et reflekterende sikkerhets perspektiv på hva som bør gjøres. De gjør nødvendig førstehjelp og sørger for å unngå potensielle nye snøskred ved å plassere seg selv i et tryggere område utenfor skredbanen. Slik som Alex forteller videre i intervjuet.

4.5.3 Hva har frikjøreren lært?

ALEX. Men for min egen del så brukte jeg litt tid i ettertid, i etterkant på og ja å prosessere det her. Hva kunne vært gjort annerledes? Hva gjorde vi feil? Hvorfor ble vi tatt? Og det, det ga utslag i ganske mange diskusjoner på de neste turene. Oss står mye på ski alene... Og de første turene alene etterpå det var sånn at jeg ikke hadde lyst. Da måtte jeg jobbe med meg selv for å komme meg opp og jeg kjørte sider jeg visste jeg kunne kjøre. At jeg kunne følge rygger som var helt trygg. Hele veien ned, men samtidig så var det et ubehag. Og en av de

tingene som ga litt gjenklang det var i fjor da gikk jeg og han Torgeir en ny renne oppover og da snakka vi litt sammen om det her var ikke noe behagelig å gå. Det var gode forhold, men det var bratt. Det var litt sånn samme bratthet og det var litt samme terreng. Det var veldig mye som stemte overens med der vi gikk sist og vi gikk akkurat på samme, veksla å lede. Men nå var det mye mer verbal kommunikasjon. Det var mer diskusjoner. Vi stoppa og tok nye vurderinger hele veien og vi snudde før skoggrensa. Og vi hadde en kjempetur. Det var litt sånn milepæl egentlig i forhold til det her.

I ettertid forteller Alex om at han brukte tid på å reflektere hendelsen som har resultert i flere diskusjoner om sikkerhet på turer i etterkant. Det virker som han hadde en bearbeidelsesprosess som fikk sitt punktum på en annen tur seinere med Torgeir som han forteller her. De har reflektert mye på det med å ta avgjørelser på gitte punkter på tur.

ALEX. ... En av de tinga som jeg har tenkt på i ettertid. Er det med sender/mottaker insidensen. Hvordan jeg gjorde feil når jeg slapp den ned, når jeg hadde den i hånda. Skulle lagt den på kropp og dratt igjen jakka. Det var altså en del tanke prosesser der. Og så var det i neste instans, når jeg skal kjøpe ny skredsøker så var det det første jeg gjorde da jeg kom tilbake. Og hvilken av dem er mest robust? Det er en av de tingene man tenkte mest på. Og det at du alltid har batterier greiene. Jeg har alltid ekstra batteri med. Det er alltid batteri sjekk på sender/mottaker slik at det skal ikke stå på batteriene. Og jeg har og den hodelykta som alltid liggende i sekken. Den har samme batteri som sender/mottakeren så det er å back up batteriene mine så jeg vet at det stemmer nå at nå har jeg blitt veldig bevisst på det i ettertid.

Alex forteller også om litt mer spesifikke ting han tok lærdom av og hvordan han har tatt disse i bruk på tur videre. Det kan tyde på at hendelsen med S/M som ble ødelagt i fallet og mangel på batteri har gitt han en erfaring som han ikke vil oppleve igjen og dermed har tatt de forhåndsreglene som trengs for å stå best rustet om uhellet skulle skjedd igjen:

ALEX. ... Jeg brukte litt tid på de første turene etterpå og da gikk jeg på tur med veldig gode venner som jeg kjente godt og som jeg har gått mye på tur sammen med og så hadde vi noen diskusjonsrunder, men jeg så fjorårs sesong, så var jeg mye på ski igjen. Da var jeg tilbake i samme trulten der jeg. Jeg var kanskje enda litt mer bevisst på ting da og jeg er opptatt av at det skal tas en avgjørelse. Det skal være et punkt og så skal man ta avgjørelse hele veien. Fordi det hadde.

Det trur jeg er en av de tingene vi manglet før at det var slik en løpende vurdering. Ofte så blir det et bedre resultat nå det er 2 eller flere som tar den avgjørelsen i diskusjon. Da får du kanskje. Da får du kanskje opplysning om mer i området. Så jeg har blitt litt mer opptatt av det og det trur jeg at, har forandret meg litt på tur. Greit når vi er der eller der eller der så skal vi ta en ny vurdering. Vi skal ta en avgjørelse. Det skal ikke være, Det skal være en vurdering og en avgjørelse om vi fortsetter eller ikke. Om vi vil eller ikke. Så det har jeg blitt litt bevisst på at det blir satt sånne plasser vi tar avgjørelser eller punkter.

Ut i fra intervjuet med Alex virker det som om han har tenkt noe over hva han hadde gjort og hva han ønsket å endre på i slike situasjoner. Spesielt dette med å ta gode avgjørelse når det trengs. Han brukte litt tid på å komme tilbake til sine frikjøringsvaner. Ikke i forhold til å ikke ta avgjørelser, men type kjøring og mengde. Altså hvor bratt han kjørte og hvor ofte han var på tur.

ALEX. Ja det er det som man sier at man må faktisk tørr og, eller mangel på beslutning er og en feil beslutning. Vil jeg påstå. Så når du kommer til et punkt du har diskutert at her er det mulighet. Eller her er det vi ser for oss at cruxet er, her kan det skje noe. Her er det mest trolig en forandring i snøforholdene. Og at du da ikke tar en endelig avgjørelse og diskuterer på nytt der. Tar en ny vurdering der, men at du bare lar det gå og skure. Du tar løpende vurderinger uten at det blir tatt en avgjørelse. Jeg trur det å ta en avgjørelse kan være viktig. Det er nesten så jeg vil si at det er bedre å ta feil avgjørelse enn og ikke ta en avgjørelse. For da har du en prosess på det og du blir litt bevisst på det. Så det trur jeg kanskje jeg å ville ha lært bort.

Å ta en veloverveid vurdering og gode, samt trygge avgjørelser er sentrale svar i alle tilbakemeldinger fra mine intervjuobjekter når jeg har spurt dem hva de kan lære av opplevelsene deres. Alex forteller at mangel på beslutning også er en feil beslutning. Noen som oppsummerer litt av hans tanker rundt vurdering på tur i forbindelse med snøskred.

4.6 Jens – Man må være 100 prosent tilstede.

Jens var 21 år gammel da han ble tatt i et snøskred i alpene. Han har holdt på med skikjøring siden han var seks år gammel. Fra han var ferdig på videregående til han ble tatt av snøskred *hadde* han gjort sesong på sesong hvert år Det betyr at han har bodd i et skiområdet hele vintersesongen og prioritert skikjøring, og er sådan en god skikjører

med mye erfaring. Jens hadde et skredkurs i forbindelse med utdannelsen Sommer som vinter før han ble tatt i snøskredet samt øving av kameratredning gjennom kurs. Kameraten til Jens som gravde han opp fra snøskredet hadde et større skredkurs fra før av. Snødekket var lagdelt den dagen de var på tur.

4.6.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?

De var to stykker på topptur ut i fra et heisanlegg. Begge to sto på alpinski og var jevngamle. Planen deres var å kjøre på ski ned et lite parti etter å ha tatt heisen opp for så å ta på feller. Med feller skulle de gå opp et stykke for å komme til en dal de ønsket å kjøre i. De tok heisen opp og på transportetappen mellom heisen og toppturen med feller fjernutløser Jens et snøskred mens han er omtrent halvveis ned bakken ifølge han selv:

JENS. Det var min andre sesong på en måte jeg har gjort. Det var andre sesongen jeg var der nede. I slutten av januar. Så hadde vi, Så hadde vært ganske mye nedbør og så bra vær noen dager. Og så blåst. Og grunne på en måte i ettertid så vet jeg ganske godt hvorfor det løsnet ut. Det er på grunn av det ble litt varmere. Men vi visste det at det var ganske stor snøskred fare. Tok egentlig vurdering på at det er det stedet kanskje som kan oppholde seg minst farlig og den dalen der er på en måte det beste da, men var litt for overivrige. Pga. at vi ikke hadde fått snø. Ja det er helt klart derfor. Så gikk vi opp og tenkte at hvis vi holder oss på det flateste, der vi har vært der før. Så var vi veldig lite eksponert og sjansen var veldig små. Så der vi, det vi ikke tenkte på var for å komme oss ned til der vi skulle kjøre på ski var det liksom større fare.

Jens hadde lokalkunnskap om området han var i. Noe som kan ha gitt en trygghetsfølelse ved at han oppholdt seg i et område som virker kjent og trygt. Dagene før så hadde det vært mye nedbør etterfulgt av noen bra dager med fint vær. Det hadde også blåst. Jens mener at han vet hvorfor i det løste ut. Temperaturen hadde økt utover dagen. Turfølget visste på dette tidspunktet at det var ganske stor snøskredfare. De tok en vurdering på at dette området var det minst skredutsatte området. Dalen de var i var det beste valget selv om forholdene var generelt farlige. De var litt overivrige mener Jens fordi det hadde kommet mye nysnø. Det kan virke som de var villig til å akseptere risikoen selv om den var betydelig. Man kan få inntrykk av at mentaliteten er at man tar forholdene i betraktning, men at det ikke er et alternativ å la være å kjøre i puddersnø. På vei til denne dalen så valgte de å transportere seg på det tryggeste og flateste partiet

fordi der var det minst sjanse for snøskred. Transport området var ikke farlig mente de, men området lengre fram.

Jens forteller at han havnet i en terrengfelle: «*Ja, en liten terrengfelle som på en måte den største snøen stoppa opp i. Med skiene da ned i... og så snøen som kom over meg begravde meg helt... Mellom 60 cm snø over meg.*». Han blir dratt med nedover av snøskredet og havner i en forsenkning i terrenget som gjør at det samler seg mer snø der. Her stopper også Jens opp og blir helt begravd av snømassene som kommer bak han.

JENS. Det skredet fortsatte vel en 3-4 hundre meter ned. Så var det. Da hadde jeg løsna ut helt opp til altså fjellkanten ovenfor oss. Så da var det veldig greit for han personen som tok på seg skiene å så meg hele tiden. Så vi var aldri framme med, han var aldri framme med skredsøker eller noe.

Jens forteller også i intervjuet at det var fint vær og sol denne dagen. Kameraten hans kunne se han hele veien i snøskredet og visste hvor han lå under snøen. Det kan derfor se ut til at Jens lå i overflaten av snøskredet helt til han stoppet opp i den lille terrengfellen som han ble begravd i. Selv om begge hadde S/M ble den aldri brukt i søk siden kameraten hans så hvor Jens hadde stoppet opp i skredet. Begge hadde kameratredningsutstyr som inkluderer S/M, spade og søkestang samt førstehjelpsutstyr.

JENS. Bruddkant, høyde på bruddkant, sånn ut i fra, det var litt vanskelig, men når vi tok et bilde av der jeg lå etterpå jeg har sett av kompisen min og der vil jeg tippe at det lå et sted mellom ja.. 40-50 cm i høyde. Ja såpass høyt(viser med hendene sine) og så en 50 meter bredt kanskje. Også ble det på en måte bredere nedover da. Sånn i formasjon av fjellveggene rundt. Så gikk det vel, Jeg lå vel kanskje 100 meter så fortsatte det langt, et godt stykke nedover da.

Sammenlagt anslår Jens at hele skredet var ca. 500 meter langt, 40-50 cm i bruddkant og rundt 50 meter bredt. Det er et relativt stort snøskred og Jens forteller selv at han har vært litt heldig i forhold til hvordan det gikk sammenlignet med hvor stort snøskredet var. Det han mener med dette er at størrelsen på skredet og terrengfellen skulle tilsi at sannsynligheten for å bli dypere begravd eller skadet var stor.

JENS. Og så hadde vi sånn fra erfaringer før hvor det har gått skred og sånn i dalen. Så hadde vi bestemt oss for da å kjøre der fordi vi mente, vi hadde tatt den vurderingen, det ville være trygt og veldig lett å ha bra steder å stoppe, kjøre rygg, trygge veivalg.

Jens og kameraten hadde lokalkunnskap om hvor det vanligvis gikk skred i område. De valgte derfor å kjøre der det var minst sannsynlig at det kom til å gå et snøskred. Dette er en tommelfingerregel som ikke er 100 prosent sikker. Det kommer helt an på vær, terrenget og mennesker. De har også kunnskap om trygge veivalg og kjøremønster som gir inntrykk av at de hadde erfaring med snøskred og sikkert veivalg.

JENS. Vi hadde vel ikke egentlig snakka om det. Det er på en måte sånn som det føles ut når har kjørt der en del før. Da har vi liksom gått veldig fort, at vi bare har sklidd over der veldig fort, hatt tempo over der hele tiden. Så vi har egentlig aldri sett det på som at den formasjonen vil kunne være en fare, men siden det gikk såpass sakte så, eller siden jeg sto der så lenge og brukte litt tid over der så var det heller ikke noe fart på en måte til å bare skli ut på den flate trygge dalen.

Jens og kameraten hans har tatt flere veivalg som har redusert risikoen deres, men de hadde ikke vurdert transportetappen Jens ble tatt av skred. De har sett på snøskredområdet som en uviktig del av turen fordi de har hatt høyt tempo og kjørt over transportområdet slik at det har blitt en form for rutine og kjøre strekningen skredet gikk. Han nevner også det at han ikke hadde nok fart til å kjøre unna snøskredet. Ut i fra den utaltes kan det gis uttrykk for at han føler han kan greie å kjøre fra et eventuelt snøskred hvis han har stor nok fart til å styre unna. Dette er mulig, men det skal ligge til rette for dette gjennom hastigheten på kjøreren, terrenget og tidspunktet kjøreren oppdager snøskredet.

JENS. Vi i hadde vært ute høyere oppe i dalen da og sett forholdene skikkelig og da hadde vi sett at hvis vi kom over en liten rabb eller noe så hadde så hadde det blåst inn så mye snø. Så det var derfor vi prøvde å holde oss nede i dalen da. Prøve å holde oss, ikke le sidene da. Det var det som var litt vanskelig, det var vel egentlig det som gjorde at vi valgte en sånn side. Vi nedprioriterte litt temperaturen på en måte som egentlig var en avgjørende faktor den dagen.

De hadde vurdert forskjellige faresignaler denne dagen. Det hadde også gått flere snøskred lengre oppe i dalen denne dagen. Derfor søkte de mot et område som var mindre utsatt for vind, uten at de hadde tatt høyde for temperaturstigningen i området.

«Jeg vil si at vi har ganske samme, det er litt sånn hipp som happ som at jeg hadde vært der mest på en måte i den delen og kjøre først mens han andre kjørte først andre steder.» Ut i fra hva han sier her i intervjuet og hvordan Jens forklarer måten de kjørte på kan de se ut til at de hadde ingen tydelig leder da de kjørte. De var like gode på ski. Lederstrukturen var flat i gruppen. Dette kan føre til at ingen avgjørelser blir tatt. Måten de valgte noen ganger om hvem som kjørte først kunne være hvem som var mest kjent i området. Han forteller videre om hvordan terrenget var: *«Den siden har veldig sånn monoton helling. Til akkurat der hvor jeg stoppa ut. Og så samme hellingen lengre ut. Veldig lenge. Til omtrent der skredet stoppa opp. Det er en sånn tynn renne som går igjennom landskapet»*

Helling i området han ble tatt i var nærmere 35 enn 30 grader. Jens ler litt og er nølende når jeg spør om faregraden i området. Faregraden var 4 på snøskredskalaen. Ut i fra det han forteller i denne delen av intervjuet så føler jeg at han var villig på dette tidspunktet til å utsette seg selv for relativt stor risiko. Det virker også ut i fra at han smiler og er litt nølende til å fortelle om faregraden at han er klar over at han er villig til å utsette seg for stor risiko.

JENS. Ikke bra nok. Selv om jeg, det er vanskelig å svare på, nei vil jeg vel si. Ikke 100 prosent... Da føler jeg at det som er at. Er det bratt og sånn så er det, legger man trykk på snøen så kan det komme, men det vil jo ikke løsne, men veldig stor sannsynlighet for det, men nå kommer jeg tilbake til det med at først, vi hadde vurdert den turen som ikke uproblematisk, men som minst problematisk. Så det var vanskelig å svare på.

Jens forteller selv at han ikke visste hva faregrad 4 innebar, men at han visste det var forbundet med fare. Han gir inntrykk av at han vet det kan løse ut snøskred ved faregrad 4, men det han ikke tar opp er det at man på faregrad 4 kan fjernutløse skred i tillegg.

4.6.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?

JENS. *Så vi hadde på en måte klatra over en rygg, en veldig trygg steinformasjon så vi var veldig ute av snø fare. Sklei ned der og da var jeg først ned der mens kompisen min fortsatt tok på seg skiene. Og så fjern utløste jeg det på en måte. Ovenfor meg da og da jeg merka liksom i det jeg hadde snø, eller når snøen begynte å bevege seg over, Da var det på en måte veldig vanskelig å manøvrere seg unna det da. Og så da blei jeg liksom begrav og så satt jeg igjen og fast i snøen. Og fikk snøen over meg, ble med en sånn naturlig formasjon hvor snøen da.*

Jens har noe erfaring med det å ferdes trygt i skredutsatt terreng, men det kan virke som han ikke vurderte området mellom sitt sikre veivalg og det mer usatte snøskredområdet lengre framme:

JENS. *Jeg hørte et skikkelig kraftig bare brak. Et sånn typisk brak. Da titta jeg først rundt meg... Og det siste stedet jeg titta opp var opp over mot toppen der det kom langt fra meg. Så det var derfor på en måte, da var det snø begynte å bevege seg over skiene mine. Og da ble det egentlig sånn sjokk. Full panikk og så gikk det veldig sakte, men fort hvis man skal forklare det på en måte, veldig mye adrenalin...*

Han ser ikke snøskredet først. Det er lyden som gjør at han blir klar over at det skjer noe. Han fjernutløser og ser det komme i hans retning. Han beskriver det som at han får med seg alt, men får ikke gjort så mye.

«Det gikk ikke i det hele tatt. Jeg fikk ikke med meg skia i det hele tatt. Skiene ble veldig dratt ned som et typisk anker.». Selv om han prøvde og styr ut på en flate for å unngå snøskredet så hadde han ikke mulighet til det fordi skiene hans ble trekket med nedover fra presset til snøskredet.

JENS. *Så da så først bare bevegde jeg meg nedover å stoppa mot den hylla. Så her var jeg veldig sikker på at det her gikk jo veldig bra, helt til da resten av snøen kom over meg. Fordi jeg stoppa såpass tidlig.*

Han er lettet fordi han stopper tidlig i snøskredet på hylle som han også kaller en liten terrengfelle. Han er ikke klar over at det kommer større mengder med snø bak han og han blir begravd av snøskredet likevel.

JENS. *Og da når jeg lå under der så tenkte jeg, jeg visste på en måte at Jørgen, han kompisen min. Sto der oppe og tok på seg skia sine, men da var det litt panikk og da tenkte jeg liksom nå... Det her var siste stikk. Og så ble det veldig vanskelig å puste på en måte. En sånn ekstra, ekstra, vanskelig å puste. Jeg lå der og begynte å tenke sånn "når kommer han?", han graver meg fram. Sånn så prøvde å senke... ja senke hjerterytmen. Jeg begynte og hyperventilere ganske gått.*

Han gir uttrykk for at han stoler på at kameraten hans skal komme og redde han. Jens har ikke mulighet til å redde seg selv og må derfor prøve å holde seg rolig, men har vanskeligheter med dette fordi han har problemer med å puste. Han hadde samlet hendene foran munnen slik at han fikk en pustelomme. I starten var det ikke vanskelig å puste, men etter hvert ble det vanskeligere. Ut i fra det han sier så kan det tyde på at han var på vei til å produsere for mye karbondioksid som er livstruende over lengre tid.(Storenorskeleksikon.no)

JENS. *Jeg hadde lite grand luft så jeg følte vel egentlig at jeg hadde, det var ikke tungt å trekke inn pust på en måte, jeg merka det sånn etter vært. Sånn rett mot før jeg ble gravd fram at det begynte å, varme og tung luft som jeg pusta inn.*

Jens hørte ikke stemmen til kameraten sin, men lyder som ble forplantet i snølaget var lettere å høre selv om lyden var dempet som han sier: «Jeg hørte at han stoppa opp, da hadde han ropt på meg, men det hørte jeg ikke. Jeg hørte spadetak og masse bevegelser i snøen. Men det var veldig sånn dempa lyd.» Det å rope for å prøve å kommunisere med hverandre når en tatt i et snøskred virker nesten umulig på grunn av isolasjonen snøen lager.

JENS. *Fram til han hadde gravd fram overkroppen min og jeg på en måte så rundt meg og så at det ikke kunne komme noe mer snø eller noe. Da fikk jeg på en måte en sånn avslappa følelse rundt hele. Jeg visst det at dette her kommer til å gå bra. da merka jeg det i kneet... Da kom det skikkelig i kneet. Også når jeg kom opp på overflaten så ble jeg veldig kald. Da satt jeg egentlig bare og skalv og sånn, det var sikkert litt nerver og litt sjokktilstand, men da var jeg veldig, veldig kald så da husker jeg vi at vi hadde ut alt av sekken å sånn og så kledde jeg på meg godt.*

Han var mest sannsynlig påvirket av adrenalinet i kroppen da han var begravd av snøskredet siden han ikke merket smertene i kneet eller kulda på kroppen. Snøen var så hardt pakket at kameratene brukte 45 minutter på å få han løs fra snøskredet. Selv om de brukte 45 minutter på å få han helt ut indikerer Jens at det tok ganske kort tid før han fikk løs overkroppen, men at det følte som en veldig lang tid da han lå under snøskredet med hele kroppen.

JENS. Så gravde han meg opp, Det gikk veldig greit å grave fram hodet mitt å sånn, men siden jeg lå så dypt så han hadde fått liksom, skiene hadde fått snø å fått en ganske god vridning og kroppen ble vrid fra beina så var vi liksom litt forsiktig med å grave fram beina fordi vi trudde det var mye mer skade en det som var gjort da. Pga. kraften som hadde vrid kroppen min rundt da. Så vi brukte ganske lang tid på gravinga for å få fram hele kroppen min. Det er kanskje det jeg sitter igjen med mest erfaring om hvor lang tid det faktisk tar å grave fram noen etterpå. Hm. Så hodet mitt var fritt på en sånn 5 minutter så brukte vi , ja det er vanskelig å si der å da, men sikkert 45 minutter å grave fram.

På grunn av mengden snø og måten Jens var begravd på i snøskredet var de redde for at han hadde større skader på beina. Det at de brukte 45 minutter på å grave han helt fri viser hvor omfattende det kan være å grave fram en person som har blitt begravd av et snøskred. «Ja det var det som var problemet. I det øverste laget var det bare på en måte løssnø som hadde kommet etterpå å det var det hodet mitt, eller øverste delen da.». Han forteller selv at han har vært heldig som lå «riktig» vei i snøskredet slik at det var hodet hans som lå i den øvre delen av snøskredet hvor snøen ikke var så hardpakket som den snøen som lå lengre nede.

JENS. Vi bandt av med bandasje og også med en trøye jeg hadde på meg. Eller som jeg hadde i sekken. Så bandt vi det så det ble mer eller mindre stivt. Så kjørte vi veldig travers ned sånn. Altså sklei fra side til side på et veldig flatt område. Hvor på en måte snøen hadde dratt av.

Jens fikk en vridning i det ene kneet så han hadde problemer med å bruke det skikkelig. De brukte derfor utstyr fra førstehjelpsskrinet deres og klær for å støtte opp kneet nok til at han kunne komme seg ned til løyper med tilknytning til heisanlegget igjen. Det at de hadde forberedt seg med blant annet spade og førstehjelpsutstyr gjorde at de kom seg lettere ut av situasjonen en hva frikjørere uten riktig utstyr hadde gjort. Etter å ha sklidd

ned til heisanlegget møtte de en de kjente som jobbet i skianlegget. Han spurte de ut om det var andre i snøskredet og etter å ha forsikret seg om at det ikke var andre i snøskredet fikk de en «oppstramming» av han de kjente fordi han mente at de burde visst bedre når temperaturen stiger.

4.6.3 Hva har frikjøreren lært?

JENS. Jeg har alltid vært, følt at det før det, at det var veldig sånn, jeg aldri ville ta den risikoen, eller selvfølgelig så tar man den risikoen hele tiden, men at jeg var veldig sånn, men sånn i ettertid så er det da man lærer. At man kanskje ikke var helt nok på plass da og tenker over valg og veivalg og sånn. Så jeg har alltid prøvd å tenke hvert fall når det er såpass store sider og fjell og sånn som er såpass skred utsatt. Det er en viktig del av veivalget å sånn. Igjen så vil jeg jo se tilbake at jeg kanskje trudde, jeg var smartere eller kunne mer om det da. En det jeg egentlig gjorde.

Jens sier at han aldri ville utsette seg for faren med snøskred, men at han tar risikoen hele tiden. Han ser i ettertid at han var nok ikke helt på plass og tenkte ikke over veivalget i traseen. Jens reflekterer over at han var nok ikke like dyktig på å vurdere som han trudde på det tidspunktet han ble tatt i skred.

JENS. Absolutt, og både på vurdering og det med spesielt det der med hvis man er litt usikker med det. Jeg har nok blitt litt mer, hva skal man si, sikker på valgene mine, det som kanskje før var ja er nå sikkert og blir da til at jeg velger den sikrere ruten.

Han har endret seg i forhold til vurderinger og har blitt mer sikkert på sine valg. Jens velger heller et tryggere veivalg en tidligere.

JENS. Absolutt en endring i være måte. Sånn begge to og vi har kjørt på ski i ettertid og sånn det har vært veldig mye, spesielt i tiden rett etter var det så var det veldig rolig og det var hele tiden fokus på sikkerhet. Det ble veldig mye, flat, begynne rolig igjen.

De var tydelig preget av snøskredet i ettertid. Noe som førte til at de hadde mer fokus på risiko og vurderte heller å kjøre mindre bratte linjer. Noe han drar fram er at dette fokuset på rolig kjøring og risiko var det spesielt mye av rett etter snøskredet. Han

forteller at han nå har han lik type kjøring som da, men at han har et litt annen syn på det med risiko.

JENS. Det er først og fremst det at jeg tenker ett skritt lengre, om det er å gå, eller er ute å klatre, altså bare det og, selv om man har tauet så kanskje hvis man faller ned på en hylle og det har blitt et helt annet, spesielt på ski da, men. Det er litt sånn at det stikker litt i ryggen selv om det er oppe på flata og man trækker igjennom sånne lag og det knaker så stikker det.

Opplevelsen av snøskredet har endret Jens sin måte å se på aktiviteter slik som klatring. Han ser heller flere steg foran seg for å være klar over hva konsekvensen kan være av hans handlinger. Dette gjelder spesielt i frikjøringsaktivitetene hans. Hendelsen med snøskredet har gjort at han blir litt ekstra nervøs når snøen braker under han. Noe som kan assosieres med brak fra snøskred.

JENS. Jeg har snakket med mamma og pappa om det. Jeg har snakka med skikompiser, kamerater om det. Ofte i settinger hvor vi gjør valg i, er ute på ski... Jeg bruker det hvert fall litt hvis jeg er usikker på hva slags eller når jeg er på ski da. Så jeg mener jo sånn at hvis en er usikker så driter vi, da bør alle respektere det. Og det syns jeg er litt viktig for at de jeg står på ski med respekterer det.

Jens har ikke noen problemer eller hinder om å fortelle om hendelsen til andre. Han kan ta den i bruk på tur hvis han er usikker, men han syns også det er viktig at de han kjører sammen med respekterer hans valg hvis han ikke ønsker å kjøre. Det kan se ut til at det er viktig med tillit og respekt for hverandres meninger når de kjører sammen. Det kommer ikke fram i intervjuet om dette var like viktig for Jens før han ble tatt i snøskredet eller om denne holdningen har kommet fram som en følge av hans opplevelse med snøskredet.

«Hver gang jeg forteller om det så liksom så blir jeg litt sånn, hva skal jeg si, skremt selv av det» Det at han sier at han blir litt skremt over hva han faktisk har opplevd kan tyde på at selv om han kjører bratte linjer så har ikke hendelsen latt være å påvirke han.

JENS. Det er helt klart det her med å se ikke bare den man skal, altså det å kjøre nedover, se hele biten, vi hadde, 80 % eller 90 % av turen hadde gått bra, men det stede hvor det går galt altså. Å det, man må være hundre prosent.

Jens reflekterer over at det hjelper ikke å ha planlagt 90 % av turen når det er innenfor de 10 % du ikke har planlagt, at det går galt. Du må ha 100 %. Det kan virke som om Jens har fått en bredere forståelse for risikovurdering på tur. Han sier nå at det er viktig å se hele bildet, ikke bare enkeltpartier og glemme deler av kjøringen.

Ut i fra det Jens forteller i intervjuet, gir han uttrykk for at de ikke hadde nok kunnskap om hva faregrad 4 betydde. De var klar over at det var forbundet med fare, men sannsynligheten for at det raste ut var liten, mente Jens. Han sier at han ikke vil utsette seg for risiko som betyr snøskred i denne settingen, men han erkjenner at han gjør det hele tiden.

Det kan virke som om selve opplevelsen med snøskredet har vært en oppvekker for Jens, spesielt i forhold til det praktiske aspektet med kameratredning og hvordan det oppleves å være begravd helt. «*Det er kanskje det jeg sitter igjen med mest erfaring om, - hvor lang tid det faktisk tar å grave fram noen etterpå.*» Det at det tar lang tid å grave opp noen i et snøskred er noe mange blir fortalt på et skredkurs, men det må nesten prøves i et ekte snøskred før man blir klar over hvor lang tid det faktisk tar. Det blir litt som når Jarle forteller i sitt intervju at vi må kjenne det på kroppen før vi tar det til oss.

Kameraten var heldig som slapp å bruke S/M og at overkroppen til Jens ikke var begravd i tung snø. Hvis det hadde vært motsatt, og beina hadde ligget i løssnø og hodet begravd i hardpakket snø, kunne det ha bydd på større utfordringer. Jens nevner også at spaden, som kameraten hans brukte til å grave ham opp med, ble ødelagt av bruken på grunn av en liten plastdel i spadekonstruksjonen. Han poengterer hvor viktig det er med riktig utstyr når uhellet først er ute.

I ettertid mener Jens at han har et endret syn på risiko, og at han vurderer mer konsekvenser av sine handlinger enn tidligere. Det er viktig å kunne se det store bildet. Man trenger å være klar over alle de potensielle farene på hele turen. Ikke bare de som er på nye, eller veldig utsatte områder, men også de som er på de kjente plassene hvor det sjeldent er snøskredfarlig. I tillegg føler han det er viktig at gruppen han kjører sammen med respekterer hans valg og kjøremønster. Det å kunne si nei, og at folk kan

akseptere dette, virker som en holdning som flere av informantene setter høyt etter å ha opplevd å bli tatt i et snøskred.

4.7 Roger – Frikjøringen er en nødvendig glede.

Roger har utdannelse med bakgrunn fra friluftsliv og har stått på alpint i det lokale skianlegget siden han var seks år gammel. Han har en bred bakgrunn fra tradisjonelt friluftsliv, slik som hytte til hytte friluftsliv, og med mer ekstremsport pregede aktiviteter slik som Down hill og frikjøring. Snødekket var lagdelt. Han har samboer og et barn. Han var 30 år gammel da han ble tatt i et snøskred.

4.7.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?

Roger ble tatt i et snøskred i et skianlegg. Han var på tur sammen med to kamerater på fritiden. Alder på de i turfølget var mellom 26 og 30 år. De var tidlig ute for å komme først til puddersnøen. Roger ble tatt av snøskred i andre run den dagen. De var lokalkjente. De hadde rutine på å kjøre på de stedene som var populære først, sånn at de fikk mest mulig urørt pudde. Alle i gruppen hadde skredsøker, spade og søkestang. Roger hadde i tillegg en Snow-puls. Det er en skredballongsekk som kan blåses opp for å kunne flyte oppå et snøskred.

ROGER. ... det var en kompisgjeng på tre personer, som da hadde kjørt tidlig og var gira på å komme oss først ut i løssnøen, og vi hadde på en måte en slags prosedyre hver gang at vi kjørte opp de faste stedene før andre tar dem. Og da kom vi oss opp i heisen og tok et oppvarmings run først, litt sånn i løypa, og litt utenfor, og så var det runde nummer to. Da kom vi oss utenfor til de plassene som er rein løssnø. Og da var det vi fikk oppleve et lite snøskred og ble tatt av det.

De hadde forventinger om å kjøre pudde denne dagen, og området var tilknyttet et heisanlegg. De hadde rutiner på hvor de kjørte for å få mest mulig pudde før andre frikjørere kjørte den opp. Det runnet de kjørte da Roger ble tatt, var det første i løssnøen, så de hadde ikke fått tid til å ta noen fysiske vurderinger. Roger velger ofte å ikke ta skredvarselet i skianlegg på alvor. Han synes at de ofte er alt for strenge eller for lave. De skifter ikke faregrad etter som faregraden varierer.

ROGER. ... vi er vel alle de som drar dit opptatt av å kjøre løssnø. Det er stort sett det det dreier seg om. Og vi er jo i jobb stort sett i uka i hvert fall. Derfor blir helga veldig hellig. Altså, kom seg først opp og få første sporene. Så vi er gira og begynner å kjenne området ganske godt, og føler godt på snø-situasjonen egentlig hele vintersesongen. Og vi vet jo områder det har gått skred i tidligere, og vi veit av områder det er potensielt farlig, men vi kjører der likevel. Så det er en sånn kalkulert risiko kan du si.

Forventingene til skianlegget er at det er mye løssnø og stabil vinter. De jobber stort sett i ukedagene, så når de først har fri i helgene, så prioriterer de skikjøring. De vet om områdene hvor det er potensielt skredfarlig, men de kjører ofte der allikevel.

ROGER. Jeg har jo metodekurs skred fra før, og bør ha kompetanse til å velge unna når jeg ser faresignaler, men så har det en tendens til å være veldig fristende når du både kan krysse av en og to fares signaler og fortsatt gjøre det. Det går sikkert! Mest sannsynlig så går det bra! Som regel så går det bra. Og hvis ikke så har vi rutiner på at vi ikke alle sammen blir tatt. Sånn at i hvert fall mann kan grave ut hverandre. Det er litt sånn idiotisk kalkulert risiko da.

Selv om Roger har metodekurs i skred, og han er klar over at han egentlig besitter kunnskapen til å vite bedre, så velger han ofte å kjøre, fordi han har følelsen av at det som regel går bra. Og hvis uhell skulle være ute, så kjører de strategisk, slik at de eventuelt kan grave ut en person i et snøskred. Han sier at det å kjøre en og en er ikke nødvendigvis bevisst. Det er en rutine de har som skjer automatisk.

ROGER. I hvert fall i forkant før man blir tatt. Så er man villig til det. Da går det på rutiner da, i forhold til hvis det er veldig stor snøskredfare. Så ser vi på det stedet at hvis det er et dårlig run out på skredet, mye krattskog eller at det går nedover en klippede side, ett eller annet sånt. Eller at det er mulig at det løsner et gigantsvært skred, så vil vi jo ikke kjøre der. Så det er mer det småtteriet vi er villig til å bli tatt i, så det er en sånn vi veier opp i mot hverandre. Og så har vi kjørerutiner sånn at en kjører, og kjører han ut av potensielt farlig område, og så kjører nestemann, og så gjør vi det sånn. Og så prøver vi å følge med på skredsignaler i løpet av de to første turene da. Og den dagen der så hadde det på en måte vært stort snøfall, vind, - det var første dag etter stort snøfall med vind. Blå himmel og masse snø og tydelig skredfare. Ja. Det var på en måte settingen da. Så vi veit jo at det er farlig. Men så er det litt sånn, -vi har ikke noe tydelig leder i gruppa, så det går jo litt på den der at noen har mer erfaring en andre, og samtidig er vi ganske likestilt. Og noen er kanskje villig til å gudse litt mer, og så blir man, - ja det bygger litt opp seg. Man påvirker hverandre veldig når

man har en sånn flat lederstruktur i en sånn gruppe. Og jeg trur nok jeg hadde tatt andre avgjørelser hvis jeg hadde hatt med noen andre, som hadde vært mer reservert enn han kompisen min som er ganske gira. Så sammen så blir vi... Vi pusher hverandre kanskje litt dårlig. Det er en god ting i mange tilfeller når man på en måte skal gjøre litt karsstykker og vågale ting. Men kanskje ikke når det kommer til vurdering av skredsituasjon.

Han er ikke villig til å utsette seg for de store skredene, eller hvis det er terrengfeller. Den dagen da Roger ble tatt i snøskred hadde det vært et stort snøfall tidligere. Det var første dagen etter et stort snøfall med mye vind. Det var blå himmel, masse snø og stor skredfare. Roger sier selv at det ikke er noen tydelig leder i gruppen, så det er noen som har mer erfaring, og noen som er litt mer villig til og «gudse» Og fordi det er en flat leder struktur påvirker vi hverandre. Roger mener at han kanskje hadde tatt andre avgjørelser dersom han hadde kjørt sammen med noen andre den dagen.

ROGER. Erfaringen er forskjellig i gruppa. Jeg er vel den som har mest erfaring i gruppa i forhold til skred. Han kompisen min har nok tatt skredkurs i løpet av vinteren. Og han tredje har egentlig tatt opp igjen skikarrieren sin litt, så han er vel han med aller minst erfaring. Og da vi kom til den plassen der det gikk, så veit vi at det er en plass der det har gått tidligere skred. Vi har sett dem. Og det er bygget opp sånn at i topp så er det en fond som henger over et, en bakke. Der det samler seg opp mye snø, og den er ovenfor krattskog, men skredsonen eller utløpssonen til skredet, går ikke ned i normalt sett, - i vært fall ikke ned i skogen. Den har et ganske kort run out som ender opp ved en vei. Og området er heller ikke spesielt stort, men vi har sett, som sagt tidligere, at både biter av fonda har knekt av på toppen, ramlet ned og utløst skred. Og jeg trur nok også at skikjørere har løst ut tidligere akkurat der. Så det var ikke en ukjent plass det eventuelt gikk et skred.

Roger er den mest erfarende i gruppen med skredkompetanse og skiferdigheter. Området hvor skredet gikk, er et område hvor de har sett at det har gått skred tidligere. Skredbanen er ovenfor krattskog, men går vanligvis ikke inn i skogen. Roger vurderer området som skredutsatt, men som lite, og derfor ikke så farlig.

ROGER. Vi hørte voom lyder i snøen, så vi skjønnte at det var et svakt lag. Om det var naturlig utløst skred, eller om det var utløst av skikjørere, det er jeg usikker på. I hvert fall i nærområdet så så vi på skred som hadde gått, og vi kjente det litt på snøen, at i dag er det en spesielt farlig dag, fordi det ikke var en, - det var ikke en sånn florlett pudder. Det begynte å pakke seg litt, og det er da sikkert

vinden, så det var på en måte lagdelt snø. Så det var vel de faresignalene vi så i forkant. Men det var fortsatt ikke kommet så langt at det var virkelig store bindinger i snøen.

De opplevde flere faresignaler denne dagen. Svake bindinger i snølaget, tydelige skiller i snødekket, og det hadde vært vind og utløste snøskred i området. I standard regelbaserte metoder for å forsikre seg mot skred så ville man ha valgt å ikke kjøre i snøskredutsatt terreng.

ROGER. ...men i forhold til liv og død så har jeg et veldig ganske pragmatisk enkelt forhold til det, trur jeg selv da, - vært fall der og da. Litt mer sånn hoppe i det og så tenker man kanskje over risikoen, den virkelige risikoen etterpå. Altså, at hva som egentlig kunne ha godt galt.

Roger sier selv at han har et relativt enkelt forhold til liv og død. Spesielt i øyeblikket. Det er heller i ettertid at han kan begynne å tenke over hva som kunne gått galt. Det at han ikke tenkte så mye over risikoen da han ble tatt, men at det kom mer inn på han da han kom hjem til familien, støtter de refleksjonene Roger har rundt den måten han vurderer risiko.

ROGER. Nei, for det er en ganske fin rygg å kjøre ned, og du må ned en side som er over 30 grader. Og så kommer du på en flate, og så kommer du til det punktet her, og så er det ned i krattskogen. Så det er egentlig ganske på en måte vanlig, fint, pudder run som egentlig ikke er noe. Man tenker kanskje ikke over at det er så veldig skredfarlig. Også kjøres det ofte der, så det er oppkjørt. Og da er det skispor i snøen og da er det da brudd i bindingen.

De hadde kjørt i det område tidligere og var veldig vant med å kjøre der. De følte kanskje derfor at det ikke var noen risiko for at et snøskred skulle gå der denne dagen. Han mener også at de ikke hadde tatt en skredvurdering enda denne dagen fordi dette var kun run nummer to, som var i et ganske snilt terreng, mens det var på run nummer tre de skulle ut i områder som var mer usatte. Han nevner også at et slikt område kan gå litt i glemmeboka, fordi, når man har kjørt der tidligere, så har det gått bra. Da tenker man ikke over risikoen neste gang.

ROGER. Og jeg tror nok at det var høyere snøskredfare enn det vi hadde vurdert, sånn magesfølelsen, da vi kjørte opp. Og som sagt, utover dagen fikk vi mye flere

tegn på at det var mye høyere og. Men det var det at det skjedde såpass tidlig, og vi skulle ha stoppet og gravd snøprofil og sånne ting. Men så er den uendelige jakten på første sporet som gjør at man ikke tar seg tida til å stoppe opp og grave en snøprofil.

De undervurderte snøskredfaren. De prioriterte pudder framfor å stoppe og grave en snøprofil som kunne gitt dem mer informasjon om snødekket. Problemet som han nevner, som kanskje flere kjenner seg igjen i, er at det ofte er dårlig tid. Det er om å gjøre å kjøre løssnøen i tilknytning til heisanlegg fortrest mulig, fordi det er så mange om beinet.(puddere)

ROGER. Ja, og da trur jeg man legger fornuften på hylla og kjører på, og blir litt revet med. Og man ser at det går bra med andre. Så man fnyser jo litt av de som tar skredvurdering bare ved å følge spor, veivalg og. Men overraskende ofte så gjør man det samme akkurat selv, selv om man har bakgrunn for å vurdere selv.

Han mener selv at andre, og han selv, ikke alltid greier å ta egne vurderinger, men følger andres spor, fordi ofte er pudder en ferskvare som blir brukt opp hvis man ikke forter seg å kjøre den selv.

ROGER. ... så det er på en måte at du ikke tar avgjørelser, og du bare kjører på, - og da slipper du på en måte og. Hvis du stopper og tenker, så veit du det at du ikke skal kjøre, ofte. Men hvis du ikke stopper og tenker så har du ikke tenkt tanken. Da når det går bra så tenker du ikke noe mer over det.

Det å ikke ta stilling til risikoen, kan se ut til å fungere som en metode for å få lov til å kjøre pudder. Ellers ville man ofte ha snudd, hvis man hadde stoppet og vurdert risikoen selv. Da er det enklere å la være, og få lov til å kjøre pudder.

4.7.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?

ROGER. Så da kom vi bort til stedet. Og det er vel et sånt klippeparti som er 4-5 meter høy. Veldig fint å droppe ut også fortsette videre nedover den lille veien nedenfor og videre ned i krattskogen. Veldig fint pudder run. Og da var jeg så heldig at jeg fikk hoppe først, og da kjenner jeg i det jeg lander, at det kjennes ut som jeg ramler, - at jeg bare sklir vekk. Så først trudde jeg hadde ramlet, og så merket jeg at alt rundt meg var i bevegelse. Jeg får jo litt sånt panikk, samtidig så veit jeg at det her blir ikke stort, for det er på en måte avgrensa i forhold til terrenget og sånn, og at det ikke kan fjernutløse, for det er ganske flatt ovenfor...

Og jeg har og ABS-sekk eller Snow puls, skredsekk. Den hadde jeg på i den situasjonen, og jeg prøver å løse ut sekken, for jeg klarer å tenke såpass at jeg tror ikke jeg trenger å løse ut den, men det er artig å prøve den samtidig, så er det sikkerhet. Så jeg prøver å ta hånden min opp mot den venstre skulderen min der utløsermekanismen sitter, men hånden sitter fast i stroppen på skistaven, som igjen blir dratt vekk av skredet, så jeg klarer nesten å ta den en gang. Blir dratt vekk. Neste gang når jeg prøver, så får jeg ikke i nærheten en gang. Så jeg fikk ikke løst ut skredsekken, og etter hvert så kjenner jeg at jeg blir dratt under i snøen, men ganske kort etter det så kjenner jeg at ting begynner å roe seg, og jeg er ganske høyt oppe i skredet, at jeg på en måte har ting og tang i friluft. Så jeg ligger på en måte oppe på skredet til slutt, og er bare sånn delvis begravd. Men hånda sitter fast, og den ene skia og sånne ting. Så jeg klarer å reise meg opp, og med egen hjelp komme ut, heldigvis. Og da står han ene kompisen min oppå, og for han gikk det bare kjempefort, fra jeg hopper ut, til jeg på en måte står nede og er egentlig ganske grei og fin. For meg tok det veldig lang tid, følte jeg selv. For han tredje kompisen min, som ikke er så erfaren, hadde kjørte rundt, og sto nede på siden og observerte, og da sto han sikkert en 20 meter unna meg på en måte, og var klar til å gå inn og eventuelt hjelpe. Jeg følte sånn med en gang at situasjonen var veldig trygg og god. Hadde jeg vært alene, så hadde det ikke skulle mye til før jeg hadde blitt eventuelt begravd.

Han prøver å løse ut Snow-Pulsen med hånden sin. Utløser mekanismen sitter på skulderen, men han greier ikke å dra i snoren fordi hånden hans sitter fast i staven, og snøskredet trekker staven under. Han prøver to ganger, men får det ikke til. Han kjenner også at han er i ferd med å bli trukket under, men så begynner det å roe seg ned og han er ganske langt oppe i skredet. Til slutt er bare en hånd og deler av beinene begravd, så han får kommet seg ut. Roger sier at han at mest sannsynlig ikke ville ha kjørt der alene. Han er mer reservert alene.. Det er kanskje en viss trygghet i det å være flere sammen. Etter at Roger kommer seg ut fra snøskredet, så kjører de til de som jobber i heisanlegget og forteller hva som har skjedd. De ønsker ikke at det skal bli satt i gang en redningsaksjon fordi folk tror at noen fortsatt er begravd i snøskredet han ble tatt i.

ROGER. Si 30 ganger 40 meter. Kanskje 30 cm dyp bruddkant, jevnt. Så det var en del snømengder som forsvant nedover, det er det. Samtidig så rekker det ikke å få opp den vanvittige farten. Det er ikke lengden, men fortsatt så, - jeg vil tru hvis du sto utenfor og så på, så så det litt sånn klønete ut at man ligger der og bakser, og det går ganske tregt for det får ikke stor fart. Men for meg som lå der, opplevdes det nok som sagt litt mer dramatisk der og da. For jeg har ikke sånn kontroll helt selv. Og det å bli tatt med under skredet har jeg aldri opplevd før,

så det var en litt ny opplevelse det å bli. I følge de som kikket på så var jeg helt borte i perioder.

Det er et relativt stort skred, men Roger føler ikke at det var bekymringsverdig stort eller at snøskredet hadde stor fart. Men for han som var i skredet føltes det, som han sier, litt mer dramatisk. Noe av årsaken til at han ikke ble helt begravd var en kombinasjon av at han fikk skiene over snøen, lå på rygg, baksett (prøvde å svømme), og at han ble tatt tidlig i snøskredet, slik at han ikke ble dratt med i de største snømassene i skredet.

ROGER. Jeg følte ikke at jeg kunne bestemme så mye selv. Og så etterhvert så ble det sånn at snø kom over ansiktet og brillene. Da ble det jo mørkt i tillegg, og det ble ganske stille på en måte. For alle lyder, du hørte bare sånn buldring. Så bortsett fra det så var det jo ganske kjapt over igjen.

Så selv om han gjorde mye som kanskje hjalp ham i å unngå å bli helt begravd, så følte han at han bestemte lite selv. Da han i perioder var under snøen, ble lyden dempet, slik Jens også beskrev det i sin opplevelse av å bli begravd i snøskred.

4.7.3 Hva har frikjøreren lært?

ROGER. Fikk tid til å reflektere litt over det, så jeg følte ikke at jeg hadde noen reaksjon videre den dagen, men kanskje litt når jeg kom hjem og fikk komme hjem til samboer og barn, og da begynte jeg å tenke. Og det kunne plutselig ha tatt en annen vei...

Han forteller at opplevelsen ikke endret, eller gikk så mye inn på han resten av dagen i skianlegget. De kjørte litt roligere den dagen, og gjorde noen stabilitetstester. De holdt seg ikke unna 30 grader, eller brattere, resten av dagen, men kjørt heller litt mer skog, og var litt mindre aggressive på kjøringen. På vei hjem fra heisanlegget fikk han litt mer tid til å tenke over hva som hadde hendt. Spesielt da han kom hjem til familien sin, og kanskje fikk litt perspektiv på opplevelsen, og hva det ville ha betydd for familien hans dersom han hadde blitt alvorlig skadet, eller omkommet i et snøskred.

ROGER. Men jeg har jo brukt litt tid på å tenke igjennom hva jeg kunne gjort annerledes og sånne typer ting. Hvordan man kunne unngå det. Og jeg opplevde at når vi var hjemme i påska på topptur, at det var egentlig litt samme type dag. Og da gravde vi snøprofil og fant ut at det her var farlig. At skredfaren var stor.

Og da ble jeg mye mer tydelig på at jeg ikke ville kjøre over 30 grader, - og det var helt greit...

Roger har prøvd å reflektere og ta lærdom av opplevelsen sin. Han har også blitt tydeligere på det med at han kan si nei, og at vi kan snu på en tur hvis forholdene ikke er riktige. Dette er noe de fleste av informantene har gitt uttrykk for har forandret seg etter at de har opplevd et snøskred.

ROGER. Ja, jeg tror folk har en del tendenser til å bare følge spor. Og så er man kanskje litt tøff når man er gutta på tur og du tuller det litt bort. Det er ikke sånn at man setter seg ned og snakker om det i ettertid om at vi må være litt mer forsiktig på grunn av det og det. Det kommer eventuelt at nei, - forrige gang så gikk det. Nå må vi være mer fokusert her nå. Litt annet valg.

Roger trekker fram at folk følger lett andres spor. Det var ikke tilfellet den gangen de ble tatt i snøskredet. Han tror også det kan være vanskelig faktisk å godta en feilbedømming, fordi miljøet ikke legger grunnlaget for en åpen dialog om hva som er farlig og hva som kanskje var gjort feil.

Roger tar opp temaet hvor bratt folk egentlig kjører: «Jeg tror det er veldig få som kjører utenfor der som kjører under 30 grader hele dagen. Altså alle kjører der med en kalkulert risiko, spørsmålet er hvor bevisst dem er for å minimere den risikoen...». Det at folk utsetter seg for en vis risiko er nok helt riktig. Men det er sjelden folk egentlig er klar over hva den risikoen innebærer, eller er bevisste på sin egen risikominimalisering.

ROGER. I skianlegget føler man seg trygg og man har kjørt der mange ganger før. Ja, det er litt som å på en måte være i sitt eget nabolag, - du kjenner de forskjellige skumle typene og alt mulig, - og så føler man seg trygg.

Det ligger en form for trygghet i det å kjøre pudder i nærhet til heisanlegg mener han. Selv om det er menneskelige installasjoner i nærheten, så tar det ofte lang tid før skipatroljer og lignende kan komme og redde deg. Det er de du kjører sammen med som har størst mulighet for å redde livet ditt dersom du blir tatt i et snøskred, forteller han.

ROGER. Jeg tror ikke akkurat på veivalget, for vi ble jo ganske mye mer reserverte selv, og snakket mye mer om skredfare den dagen, for vi hadde ikke

snakket mye om det før. Men etterpå ble vi veldig bevisst i løpet av den dagen. Så han tror jeg ble litt mer deltagende i det, og vi var jo alle litt mer reserverte, så det ble en veldig fin sånn læringsituasjon utover dagen, for da kunne vi ta tak i det. Men han hadde jo mange spørsmål rundt det, og det er på en måte en veldig god læringsituasjon sånn sett. Så han og lærte jo masse på det.

Jeg spurte Roger om tredjemannen i gruppa ble mer skeptisk til deres veivalg etter at Roger ble tatt i snøskredet. Tredjemann, som sto ved siden av og så på, hadde liten erfaring med å vurdere snøskred og stolte på de to andres kunnskaper. Roger mener at tredjemann ikke ble skeptisk til deres veivalg etterpå. Men det kunne være fordi de kjørte mye mer forsiktig, og fordi gruppa resten av dagen fokuserte mer mot læring for alle.

ROGER. Nei. De hadde ikke sekk og sekk kjøpte jeg fordi jeg ville ha en mulighet til å ta litt mer ansvar for min egen sikkerhet. Ikke hvis man skulle være ute for å bli tatt av skred, det beste er jo å unngå å bli tatt... Problemet med å kjøre med skredsekk, var det i hvert fall, at det er veldig få andre som gjør det. Og siden jeg var den eneste i gruppa som hadde skredsekk, er det tryggest om jeg kjører først... Altså den hadde ikke jeg tenkt over før jeg fikk skredsekken på. Og jeg skjønner jo argumentasjonen deres, men spørsmålet om man blir prøvekanin, -er man kanskje ikke i et område man burde være?

Roger var den eneste som hadde skredsekk og han har erfart at han ofte har blitt sendt ut som første mann fordi det er tryggest. Det var ikke tilfellet i denne hendelsen. Han sier at det var tilfeldig at han kjørte først.

ROGER. Så det er veldig sånn detaljerte, levende bilder som dukker opp når jeg tenker på det. Men ikke noe sånn redsel eller noe knyttet til det. Det bare altså, - alt gikk litt i slow motion. At kroppen var i slags alarmberedskap, - tok inn alt av impulser og signaler og følelser.

Han husker hver minste detalj fra skredhendelsen. Men han husker ikke så mye fra resten av dagen. Han er tydelig preget av opplevelsen, men opplever ikke frykt. Han holder fortsatt på med frikjøring.

ROGER. Jeg trur nok jeg har blitt, om ikke litt mer reservert, - i vært fall mer bevisst over mine egne valg, og kanskje tøffere til å si i fra. Nå føler jeg har litt mer å slå i bordet med i forhold til erfaring. Bli litt tryggere på seg selv. Det kan

ha med alder og gjøre. Og det at man har blitt far. Da har man andre å ta vare på. Ja, sånne type ting har vel gjort at jeg har forandret litt holdning til å si i fra. Jeg har også blitt mer bevisst om at jeg tar feil. Og da stoppe litt, og vurdere; har du vurdert rett denne gangen her?- eller var det som sist, - da jeg vurderte feil? Så kanskje litt flinkere til å dobbeltsjekke sine egne vurderinger. Ta seg litt bedre tid og kanskje enda mer analytisk og ikke fullt så bare å gå på magefølelsen som man ofte gjør ellers. Det går litt på, da går man kanskje litt på en sånn magefølelse/erfaring, hvis man tar med hver situasjon som ny, og analyserer og ser hva som kommer ut i enden, og da tar avgjørelsen mer på det.

I ettertid har Roger blitt mer bevisst på sine valg og tøffere til å si i fra hvis han er usikker. Det kan ha noe med alderen å gjøre, også det at han har blitt far. Men han sier at han ikke nødvendigvis har blitt mer reservert på skikjøringen. Han har blitt flinkere til å ta mer analytiske valg, og ikke bare gå for magefølelsen. Men han tror fortsatt at selv om han analyserer risikoen på tur, så kan han ofte ha bestemt seg på forhånd hva beslutningen skal bli til slutt. Det er veldig lett å være subjektiv, siden det er han selv som bestemmer om han skal få lov eller ikke til å kjøre puddersnø. Roger har en opplevelse av at magefølelsen ofte vil gi deg klarsignal til å kjøre, uansett hvor mange faresignaler du ser.

ROGER. ...nesten litt tryggere på hverandre trur jeg, skimessig. For det at man har opplevd den situasjonen sammen, og man følte vel når man snakker om det etterpå, at vi hadde gjort gode valg til tross for at det gikk et skred. Så på den måten så fikk vi på en måte sjekka de positive tingene, - og at de sitter.

Han reflekterer litt over at når det gikk bra, og kameratene hans sto riktig plassert i forhold til han og snøskredet, så er han tryggere på at de i ettertid kan redde ham hvis han skulle bli tatt i et nytt skred. Det får en positiv effekt at snøskredet ikke hadde noen store konsekvenser der og da. Det kan igjen gi en falsk trygghetsfølelse når de kjører i potensielt skredfarlig terreng i framtiden.

ROGER. Og det trur jeg selv og, at jeg trudde at jeg hadde vurdert skredfaren og kommet fram til at det er akseptabelt. Men jeg trur ofte jeg da. På forhånd har bestemt meg for at det er akseptabelt. At jeg skal kjøre. At jeg kommer ut med det som resultat.

Han mener at selv om man har kunnskapen og ferdighetene til å vurdere om man skal kjøre eller ikke ned en fjellside, så har mange bestemt seg på forhånd om de skal kjøre

eller ikke. Det er vanskelig å vurdere fordi det går ut over seg selv om man vurderer å si nei. Man blir lett for subjektiv i vurderingen.

ROGER. Og jeg hadde jo ikke tenkt tanken en gang på at staven som satt fast i hånden kunne hindre meg i å løse ut ABS sekken eller Snow pulsen. Så det førte jo til at jeg fikk et veldig aha opplevelse på akkurat det. Og jeg var innom sportsbutikk etterpå og snakket med en bekjent der og nevnte det der med en opplevelse rundt akkurat det der med å dra i sekken, og han hadde aldri tenkt over tanken, som selger av sekker til vanlig. Så det er ikke noe sånn kjent.

Dette at Roger ikke fikk løst ut skredballongsekken sin, er noe som kanskje ikke alle som bruker den er klar over når de ikke har prøvd den i et ekte snøskred. Det at hånden han skulle løse ut ABS sekken med ble dratt med ned av staven i snøskredet, hindret Roger i å utløse ABS sekken.

Vi snakker litt om risiko i forhold til frikjøring og hverdagsaktiviteter, slik som bilkjøring til og fra skianlegget. Roger forteller at: «*Den bilkjøringen er en sånn en nødvendig onde. Så er frikjøringen du tar der et veldig sånn, en nødvendig glede da.*». Roger føler at det å kjøre bil er et gode som gjør at du kommer deg raskt rundt, men risikoen er at du kan dø i trafikken. Men du er villig til å kjøre bil fordi du kommer deg raskt rundt. Det samme gjelder for frikjøringen. Han er villig til å utsette seg for en viss risiko fordi han får oppleve gleden av natur og pudder.

ROGER. Ja, litt at man da får en oppmerksomhet, og der går vel på det at man søker oppmerksomhet av folk til en hver tid på en eller annen måte. Og om det ligger psykisk i oss, ikke sant, at når man var liten så var det alltid han som knekte foten, som måtte gå på krykker, fikk alltid oppmerksomhet fra de andre. Litt sånn omsorg og sånne ting. Så jeg lurte på, ja, - at du i de rette miljøene er det faktisk litt «credds» å ha utsatt seg selv for fare. Og da er det bank i bordet "jo jeg har gjort det". Så det er en litt sånn merkelig. Det er ikke noe jeg liker, men jeg kan se det utenifra og analysere det, og tydeligvis, - der og da, så liker jeg det.

Roger har reflektert over hvordan det blir sett på å ha opplevd et snøskred. Det gir deg noe å slå i bordet med, for eksempel for å vinne en diskusjon. Hvis man er usikker på en nedkjøring på tur så kan man argumentere med at jeg ønsker ikke å kjøre fordi jeg har opplevd et snøskred før, og jeg vil derfor ikke kjøre her. Dette fenomenet dukker opp

hos flere av informantene. Men på den andre siden så er Roger den eneste som nevner at det dessverre er litt ”credds” i det å ha opplevd et snøskred, fordi da har du presset grenser. Det er vanskelig å si om dette er fordi han er litt eldre en de fleste av informantene, eller om han kommer fra et litt annerledes miljø en de andre informantene.

ROGER. Og nå må jeg bli voksen og ta ansvar for meg selv og de rundt meg og ikke drive med sånne guttestreker og sånn. Den har jeg fått føle samtidig som jeg analyserer det og tenker at det er bare den omsorgsfulle faren som, så skjønner jeg det godt selv og. For jeg trur jeg blir, i alle fall like sint og forbannet, hvis det hadde vært ungene mine eller samboeren min som hadde kommet hjem og sagt det samme. Men siden det er meg selv som har opplevd det så har jeg mer kontroll over situasjonen og veit.

Han merker at familien rundt ham ser at han gleder seg over å drive med frikjøring, men at de ikke alltid ser at aktiviteten er verdt det i forhold til risikoen han utsetter seg for. Her setter han seg selv i sin fars posisjon. Han kan forstå hva faren synes fordi man ikke har lyst til at nære relasjoner skal bli skadet. Samboeren ble også sint etter at hun fikk vite hva som hadde hendt. Det blir noe av den sammen oppfatningen som faren. Roger unngår ikke andre friluftslivsaktiviteter som innebærer risiko. Dette er det samme som for de fleste andre informantene. Han føler også at han delvis kan definere sin egen livskvalitet ut i fra hvor mange skidager han har i løpet av en sesong, i tillegg til et godt familieliv. Har du mange skidager, så har du et fint liv.

5. Funn og diskusjon

5.1 Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?

Informantene har noen fellestrekk som jeg vil trekke fram før jeg vil diskutere variasjoner og temaer i funn og diskusjonskapittelet. Alle informantene var i turgrupper uten tydelig leder. Alle snøskred som ble utløst var selvutløst. Dette betyr at skredet ble utløst enten av dem selv eller av en i turgruppen. Tre av informantene hadde den oppfatningen at de enten ikke blir tatt, eller så kommer de seg unna et snøskred. Kun en av informantene manglet alt av sikkerhetsutstyr, samt at en informant hadde kun S/M. Resten av informantene hadde S/M, spade og søkestang. De som hadde fullt sikkerhetsutstyr hadde også mye eller noe skredkunnskap før de opplevde snøskredet. Det var en generell mangel på konkrete avgjørelser hos informantene, spesielt hos to av gruppene hvor informantene var med. I tillegg var det stor variasjon mellom informantene om hvor klar de har vært over risiko og risikoaksept.

5.1.1 Unge

Hovedgruppene innen frikjøring finner vi i alderen 16-24 år og 24-34 år. Den yngste gruppen står for ca. halvparten av utøverne. Utvalget mitt gjenspeiler også det, ved at utøverne var mellom 17 og 32 år gamle da de opplevde snøskredet. Årsaken til dette kan være mange. Det bør tas med at utvalgets unge alder kan også gjenspeile min alder, siden jeg også er i denne aldersgruppen. Noen av informantene trekker fram at de har forandret holdninger til frikjøring etterpå. Jeg vil belyse dette nærmere under kapittelet; hva har de lært. De kjører ikke nødvendigvis slakere fjell, men informantene sier de velger heller mindre konsekvenser hvis det skulle løse ut et snøskred, samtidig som de greier å se situasjonen i et større bilde ved å se på terrengfeller og formasjoner som kan gjøre vondt verre. Endringer av holdninger kan komme av at de har blitt eldre eller fått mer erfaring generelt. Kombinasjonen av at informantene har opplevd et snøskred og at flere av dem har aktiv søkt informasjon og kunnskap om snøskred i ettertid, har kanskje ført til en litt mer reflektert vurderingsgrunnlag før og underveis mens de er på tur. Alle var dyktige på ski eller brett, men det varierer fra ingen til noe snøskredkunnskap hos informantene. Kun to av informantene kan sies å ha mye erfaring om snøskred og om ferdsel i snøskredterreng.

5.1.2 Lagdelt snø

Av de 7 informantene som har deltatt i forskningsprosjektet var alle enten tatt i et snøskred, eller en i turfølget deres tatt i et snøskred. Alle turene ble gjennomført på lagdelt snø. Informantene som inngår i denne undersøkelsen synes med andre ord å være representative for, eller at de følger en trend som innebærer at stadig flere går fra tur på homogen snø til lagdel snø. Noe som har blitt vanligere de siste 10- 15 årene. (Norges Geotekniske institutt, 2011). Ikke alle informantene var på topptur, eller har hatt en tradisjon tidligere med å gå på homogen snø. Men alle informantene har vært på fjellet utenfor løypene i et skianlegg, eller på helt på egenhånd uten et skianlegg i nærheten. Statistikk fra NGI viser at tidligere besto fritidsulykker i forbindelse med snøskred av 60-80 %. Mens de siste 10 årene har dette endret seg til at ca. 95 % av alle dødsulykker i snøskred er fra fritidsaktiviteter slik som frikjøring, fjellski og snøscooter (Norges Geotekniske insitutt, 2013). Dette viser en økning i fritidsaktivitetsulykker og at informantene er en del av denne statistikken.

5.1.3 Risikovillighet

Fire av informantene uttrykker at de er villig til å utsette seg for en viss grad av risiko fordi de får en fordel ved å utsette seg for en risiko. Frikjørere får muligheten til å oppleve vakker natur, og kjøre i urørt nysnø som ingen andre har kjørt i tidligere. En risiko er mer akseptert hvis det innebærer goder. Frikjørere vil også gi disse godene lettere flere positive egenskaper fordi mennesker har lettere for å tilegne eller ufarliggjøre aktiviteter eller mennesker hvis de liker det fra før av (Thelle, Breivik, Enebakk, Skolbekken, & Teigen, 2001). Et eksempel på dette kan være at frikjørere synes ikke et snøskred er farlig, og mener at de kan bli gravd opp av turkameratene sine hvis dem blir begravd av snøskredet. Oddsene for å bli reddet av turkameratene sine er bedre hvis de har utstyr til det, men en person som ikke driver med frikjøring og ikke har personlig interesse i en slik aktivitet vil kanskje ikke tillegge en snøskredsituasjon slike positive faktorer (Thelle, Breivik, Enebakk, Skolbekken, & Teigen, 2001).

5.1.4 «Det skjer aldri meg»

Flere av informantene forteller at de enten ikke trodde at noe negativt kunne skje på tur, eller at de ble overrasket over at de utløste et snøskred. De tenkte at snøskred kan skje, men det skjer ikke meg. «Jeg visste at det fantes utstyr man kunne bruke med det skjer jo aldri noe.» Jarle fortalte her at han visste at det fantes utstyr som kunne brukes til å

redde mennesker i snøskred, men at man opplever aldri snøskred, så derfor er det liten grunn til å investere i slikt utstyr.

Mennesker har generelt en oppfatning om at de har en bedre sjanse til å kontrollere en situasjon en mange andre mennesker (Thelle, Breivik, Enebakk, Skolbekken, & Teigen, 2001). Noen av informantene er i utgangspunktet ikke redd for snøskred, fordi de føler at de har kontroll generelt på ski, eller hadde kontroll da snøskredet inntraff dem.

5.1.5 Ureflekterte lokalkunnskaper

Noen av informantene forteller at de var lokalkjente, eller så var noen i gruppen mennesker som var lokale i området, og hadde erfaring om hvor det pleide å gå snøskred eller ikke pleide å gå snøskred. Denne feilen er relativt vanlig blant mennesker; også kalt heuristisk eller tommelfinger-regler (McCammon, 2004). På engelsk blir det også kalt «familiarity». Familiaritet som kameraten til Morten bruker som argument da de skulle kjøre ned fra topptur, er en typisk heuristisk felle som han beskriver her.

MORTEN. Og så når vi sto på toppen kom jeg med et forslag om at vi skulle kjøre rundt det bratteste, kjøre ski venstre rundt, men han kompisen min da han ja, hva skal jeg si han var vel preget av at han var lokal da, så hadde han et argument som er veldig bra. Det at det her går det aldri skred(Ler litt).

Kameraten til Morten er født og oppvokst i området de er på topptur i, og han har ikke sett at det har gått snøskred i denne spesifikke fjellsiden før. Derfor faller det han naturlig å si at det går aldri snøskred akkurat her. Vi mennesker bruker denne logikken i hverdagen bevisst og ubevisst hele tiden fordi; hvis vi skulle vurderte hver eneste avgjørelse i hverdagen, ville vi ikke fått gjennomført noe. Det er en metode hjernen bruker for å gjøre ting enklere for oss (McCammon, 2004). I hverdagen går dette ofte bra, men i situasjoner hvor det er muligheter for å utløse et snøskred kan det være risikabelt fordi snø og terreng kan forandre seg, og føre til at det kan gå et snøskred der det aldri ellers pleier å gå. Hvis lokalmannen i Morten sin gruppe på tur hadde sett den samme bakken med samme forholdene et sted som han ikke hadde vært før, er det større sannsynlighet for at han ville vært mer skeptisk, fordi da ville det ikke vært noen «familiaritet» (Tremper, 2008).

5.1.6 Forhåndsbestemte planer

Noen av informantene hadde allerede bestemt på forhånd hvor de skulle, enten bevisst eller delvis ubevisst. Altså forhåndsbestemte planer. «Consistency» på engelsk. Roger kjørte andre runnet sitt den dagen på skredområdet fordi der pleide det å bli oppkjørt tidlig, så derfor ville de ikke gå glipp av den urørte nysnøen. Morten og gruppen hans hadde vært i området dagen før, og nærmest sagt at vi skal på den toppen i morgen. Og ditt endte de også opp neste dag, og en i gruppen ble tatt i et snøskred. I identiteten til mange frikjørere så kan det ligge en holdning om at skikjørere og snowboardere snur ikke eller velger samme vei tilbake. Det virker nesten som de ikke har noe valg. Flere av informantene forteller at de så flere faresignaler, og at det var stor snøskredfare dagen de opplevde å bli tatt av snøskred, men de valgte likevel å stå på ski. Enten i det minst utsatte terrenget, selv om det terrenget fortsatt var farlig. Bare ikke like farlig som andre områder.

Etter å ha opplevd et snøskred har nesten alle informantene uttrykt at opplevelsen har gitt dem en oppvekker over hvor farlig snøskred kan være, og at det er mulig å si; «nei jeg ønsker ikke å kjøre ned en fjellside fordi det ikke føles stabilt ut». Flere av informantene sier også at opplevelsen gir dem en form for tyngde i sine argumenter når de diskuterer eller vurderer skredfare. De kan si at jeg har opplevd et snøskred og vil derfor ikke utsette meg for en slik risiko igjen. Det er oppsiktsvekkende at når de forteller om at de kan velge å snu eller si nei så sier de «jeg følte ikke at dette var trygt eller dette ga meg en dårlig magefølelse». Selv etter å ha opplevd et snøskred hvor mange av dem tok vurderinger på magefølelsen og tommelfingerregler, så gir de uttrykk for at magefølelsen og tommelfingerregler fortsatt er metoden å gå.

5.1.7 Ønske om å bli sosialt akseptert

Mennesker har tendenser til følge strømmen. Det er lettere å ikke si noe, og å bare følge de andre i gruppen. På engelsk kalles det «acceptance» (McCammon, 2004). I intervjuene kom det ikke fram om informantene fulgte gruppens mål ubevisst selv om de følte seg utrygge. Men i ettertid forteller flere av informantene at de tør å si nei hvis de føler at noe ikke er bra. Noe som indikerer at de hadde vansker med å si nei til gruppen før de opplevde et snøskred. Det kan tyde på at å oppleve et snøskred «kurerer» mennesker for den heuristiske fellen acceptance. Acceptance-fellen kan også påvirke gruppen hvis det er både kvinner og menn i gruppen. (McCammon, 2004).

I utvalget mitt var 6 av 7 informanter menn. Tremper (2008) har gjort en studie i Utah på hvor mange kvinner som blir tatt i snøskred kontra menn. Tremper kom fram til at selv om kvinner står for en tredjedel av de som driver med villmarks-ferdsel, så sto kvinner kun for 6 % av de skredtatte siden 1980. Selv om dette ikke er i Norge så kan Tremper sine resultater gi oss en indikasjon på at menn er mer utsatt for å bli tatt i snøskred, også i Norge (Tremper, 2008).

5.1.8 Ukvalifisert leder

Få av gruppene informantene var en del av, hadde en tydelig leder. Magnus var en av informantene som med sin gruppe på fem personer opplevde en heuristisk felle fordi den eldste og dyktigste på ski i gruppen kjørte først ned henget (McCammon, 2004). I et slikt tilfelle så kalles dette også en «the expert halo». Gruppen visste at henget kunne være farlig pga. stort snøfall og typisk skredvær de siste dager. De valgte som Magnus forteller å sende ut den eldste og dyktigste på ski først. Skikjøreren kom seg ned, men snøen løsnet litt. Fordi han kom seg ned velger gruppen å følge etter han ned henget. Personen som kjørte først har ikke nødvendigvis mest kunnskap om snøskred, og er ikke best egnet til å ta avgjørelser. Bevisst eller ubevisst så velger da gruppen å følge deres selvvalgte leder ned henget hvor da Magnus løser ut et snøskred etterpå.

5.1.9 Sosial tilrettelegging

Flere av gruppene møtte andre grupper i samme område den dagen de opplevde et snøskred. Magnus forteller for eksempel under intervjuet at de sto på ski i tilknytning til et heisanlegg med andre mennesker. Gruppen hans, sier han, er dyktige på ski og har akseptert risikoen det innebærer å stå på ski i de områdene de oppholder seg i. Det de mener med akseptert risiko er at de vet hva som kan skje og hva konsekvensene er. De vet at det er kameratredning som gjelder hvis de først blir tatt av ett snøskred, og at gruppen deres er dyktig nok til å utføre kameratredning før den skredtatte dør av surstoffmangel eller hypotermi. McCammon (2004) tok utgangspunkt i snøskred i USA og fant ut hvis en gruppe ikke møter andre grupper er det mindre sannsynlighet for at gruppen utsetter seg for risiko. Samt at gruppen har lettere for å utsette seg for større risiko hvis majoriteten av gruppen er villig til å utsette seg for en større risiko. En flokkmentalitet i gruppen gjør at enkelt menneske følger lettere gruppens interesse og holdninger (McCammon, 2004). Også kalt «Social Facilitation». Majoriteten i gruppen

til Magnus mente at det var greit å utsette seg for en viss risiko, og dette kan ha ført til at enkelte individer har fulgt etter fordi flokken er villig til å utsette seg for risikoen.

Ingen av informantene ble tatt i snøskred på tur alene. Gruppestørrelsen var på mellom 2 og 5 personer. 2 personer i en gruppe ville kanskje ikke tatt større sjanser enn en alene, men når gruppene blir større; for eksempel fem stykker, slik som den største gruppen i utvalget, så kan gruppestørrelsen påvirke gruppens risikovurdering. Det kommer ikke fram i intervjuene om de ville ha valgt å kjøre på det samme stedet hvis de hadde vært alene, men det er mulig at de ikke hadde gjort det fordi individet føler mindre ansvar i en gruppe. Det at individet føler mindre ansvar kalles risikodreining eller ansvarspulverisering. - Noe som er urovekkende siden man ofte vurderer risikoen på tur sammen. Det kan også nevnes at fenomenet med at gruppen føler mindre ansvar kan gå motsatt vei hos grupper også. Hvis majoriteten i gruppen har en forsiktig holdning til å utsette seg for risiko så vil gruppen ta til seg en mer konservativ holdning til det å utsette seg for risiko generelt (Thelle, Breivik, Enebakk, Skolbekken, & Teigen, 2001). Majoriteten påvirker gruppen, forteller Roger om i sitt intervju gjennom at han sier at de kanskje ikke hadde kjørt de samme stedene som de gjorde hvis gruppen besto av andre kjører som har en mer konservativ holdning til å utsette seg for risiko. De han kjørte sammen med den dagen han ble tatt i et snøskred hadde en kultur på å pushe hverandre litt ekstra. Magnus forteller også om at gruppen han kjørte sammen med den dagen han ble tatt i et snøskred, er klar over risikoen som en gruppe. Dette kan tyde på at de som en gruppe er villig til å utsette seg for en større risiko enn andre grupperinger med en majoritet av mer forsiktige frikjørere. McCammon (2004) sin forskning viser også at grupper med ingen eller lite formell snøskredutdannelse ble litt mer konservative i hvor villig de var til å eksponere seg for snøskredfare hvis de møtte andre grupper. Mens de gruppene som hadde snøskredutdannelse økte sin eksponeringsfare for snøskred hvis de møtte andre grupper først. Dette kan være med å forklare hvorfor noen av informantenes grupper havnet i en skredutsatt situasjon til tross for flere av informantene hadde skredkompetanse.

5.1.10 Mangelvaren

Flere av informantene trekker fram aspektet med at nysnø er mangelvare eller en ferskvare som må brukes før andre frikjørere bruker den opp eller den forsvinner. Også kalt pudderfeber eller «scarcity» (McCammon, 2004). Jarle forteller at de var på ferie i

Alpene og det hadde ikke kommet nedbør hele uken. Værforholdene tidligere gjorde også at det ikke var løssnø å stå i heller. Når snøen først kom siste natten de var på ferie i alpene, kan dette ha påvirket de til å utsette seg for en større fare en vanlig fordi de fikk «pudderfeber». De måtte få noe ut av den siste dagen med skikjøring. Spesielt pga. at de følte at de hadde blitt snytt for pudderkjøring som de hadde forventet å oppleve før de reiste til alpene.

McCammon (2004) viser også til at frikjørere som møter andre mennesker før de gikk inn i områder uten tydelige menneskelige spor fra før, hadde lettere for å overse tydelige faretegn for mulighet for snøskred. Flere av informantene var i nærhet av et heisanlegg med andre mennesker den dagen de søkte etter løssnø og opplevde et snøskred. De opplevde også flere faremomenter slik som brak i snøen og nye utløste skred. Likevel tok de dette ikke med i sin betraktning.

5.1.11 Utstyr – en falsk trygghet

Ingrid hadde den dagen hun ble tatt i snøskredet på seg S/M. Grunnen til at hun hadde på seg S/M, er fordi hun har deltatt i frikjøringskonkurranser hvor det er påbudt med S/M for å delta. S/M er et minimumskrav for å delta i slike konkurranser, mens søkestang og spade er ikke påkrevd, men oppfordret i noen konkurranser slik som Norway Freeride Cup. Det som derimot er påkrevd, er at deltakerne er dyktige ski og snowboardkjørere i forhold til terreng som er mellom 30 og 50 grader bratt. Deltakeren er ikke pliktig til å ha kunnskap om snøskred fordi arrangørene stiller med eget mannskap til sikkerheten (For you?, u.å.). Ingrid hadde gjennom frikjøringskonkurranser og frikjøringsmiljøet blitt dyktig til å stå på snowboard, men det har ikke vært noen krav til å ha kunnskaper om snøskred. Noe som kan ha ført til at Ingrid ikke hadde kunnskap nok om å ferdes trygt i snøskredutsatt område selv om hun var flink til å kjøre på snowboard i snøskredutsatte områder (Fredston, Doug, & Tremper, 2002).

Dagen Ingrid ble tatt av snøskredet var det veldig varierende vær; fra sol til snø og mye vind. Hun forteller selv at dette gjorde at de gjorde seg klare til å kjøre med en gang de kom på toppen fordi det var ubehagelig å bli stående. Her ble det derfor ikke tatt noen vurderinger om snøskredfare. De ville fortsette mulig opp på toppen og ned fra fjellet. Også kaldt «Hestesyndromet» (Fredston, Doug, & Tremper, 2002) fordi folk i dårlig

vær på tur ofte ønsker og komme seg raskt av gåre eller innendørs igjen. Raskt tilbake til "låven" for «hesten» blir prioritert, og vurdering av snøskred nedprioritert fordi de ikke ønsker å ta seg tid til å vurdere. Jarle har også noe av de samme kjennetegnene i sin opplevelse selv om han ikke sier det direkte ut i intervjuet. Dagen han ble tatt var det dårlig sikt og de hadde litt problemer med å orientere seg. Dette gjør det enda vanskeligere å vurdere snøskredfare og terrenget siden de hadde dårlig oversikt.

5.2 Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?

5.2.1 I det snøskredet går

Noen av informantene opplever at den første tanken som inntreffer dem *ikke* er at de har havnet i et snøskred. De tenker at de har blitt påkjørt bakfra av en annen person eller at de har falt, fordi informanten føler de sklir ukontrollert nedover. Når de blir klar over at de har blitt tatt i et snøskred beskriver de fleste informantene at de tenker at nå går det ille med dem. Flere av dem beskriver det som en følelse av panikk. Noen av informantene prøver å styre skiene eller brettet ut av snøskredet. Dette lar seg ikke gjøre da de enten blir dratt nedover av snømassene eller de forklarer det med at snøen rundt dem har ca. samme hastighet som dem selv. Dette gjør at de får ingen reaksjon ved å styre skiene i en retning. Generelt så beskriver informantene at de får med seg mye av hva som skjer rundt dem, men at de får ikke gjort så mye med situasjonen. Roger beskriver denne opplevelsen veldig godt mener jeg i sitt intervju som nevnt tidligere i resultatdelen.

ROGER. Jeg følte ikke at jeg kunne bestemme så mye selv. Og så etter vært så ble det sånn at snø kom over ansiktet og brillene. Da ble det jo mørkt i tillegg og det ble ganske stille på en måte. For alle lyder, du hørte bare sånn buldring. Så bortsett fra det så var det jo ganske kjapt over igjen.

Prinsippet om å svømme i snøskredet virker som en tanke flere av informantene har fulgt. De har bevisst tenkt at de må holde seg «flytende» i snømassene for å unngå å drukne i snøen. Men til slutt har flere tenkt når de har sett at de har nærmet seg for eksempel skog i bunn av bakken, at nå må de beskytte kroppen og legge seg i en form for fosterstilling for å beskytte kropp og ansiktet. Når informantene «svømmer» i

snøskredet lager de en større flate som gjør at de flyter opp til overflaten fordi snøpartikler kryper under alt som har en større overflate enn dem selv (Landrø, 2008).

Roger trekker fram utfordringen med at han hadde Snow-Puls som han prøvde å utløse for sikkerhets skyld og han ville teste utstyret sitt. Problemet var at han greide ikke å løse ut sekken fordi hånden hans satt fast på staven. Staven gjorde at hånden ble trukket nedover, og han greide derfor ikke å dra i utløserhåndtaket som satt ved den ene skulderen hans. Dette var et problem han aldri hadde tenkt over før han opplevde det selv. Han erfarte det på kroppen gjennom en kroppslig erfaring som det kalles i fenomenologien (Fuglsang, Bitsch Olsen, & Rasborg, 2013).

5.2.2 Begravd under snøen

Flere av informantene beskriver en følelse av at det var enten vanskelig eller tungt å puste da de var begravd av snøskredet. - Ikke nødvendigvis med en gang, men etter hvert som tiden har gått under snøen. Dette kombinert med en følelse av å være innestengt under snøen har ført til at noen av informantene har begynt å hyperventilere, eller fått panikk som de beskriver det som noen ganger. Dette vil da gjøre situasjonen vanskeligere, fordi de som er begravd bør bruke minst mulig oksygen under snøen ved å være rolig, men bruker derimot større mengder oksygen da de blir stresset eller hyperventilerer som fører til større forbruk av oksygen. De første 15 minuttene etter at en person har blitt begravd i et snøskred er den tidsperioden det er størst sannsynlighet til å overleve. Årsaken er at i denne perioden har den skredtatte fortsatt oksygen rundt seg til å puste skikkelig (Landrø, 2008). Flere av informantene beskriver også opplevelsen av å være begravd under snøen som at lyder rundt dem blir dempet av snøen som isolerer. De kan noen ganger høre at turfølge er over dem, men ikke nødvendigvis hva de sier eller gjør over dem. Jens beskriver det på en god måte tidligere og her: *«Jeg hørte at han stoppa opp, da hadde han ropt på meg, men det hørte jeg ikke. Jeg hørte spadetak og masse bevegelser i snøen. Men det var veldig sånn dempa lyd.»*

5.2.3 Tiden etterpå

Ingrid anslår til at det ikke tok mer enn 2 minutter fra hun ble begravd til hun besvimte. Hun fikk panikk. Hun prøvde å roe seg ned, men greide det ikke, eller så var det ikke nok oksygen rundt henne slik at hun besvimte uansett. Magne som gravde henne opp slo

henne i ansiktet og ristet henne for å få Ingrid til å våkne. Opplevelsen oppfattes som veldig traumatisk for Magne og Ingrid under skredopplevelsen. Magne trodde Ingrid var død i en periode før hun ble bevisst igjen. Ingrid var den eneste av informantene som ble funnet ved hjelp av S/M. De andre var enten ikke begravd, bare delvis begravd, eller gravde seg selv ut delvis slik at de ble synlig for de andre i turfølget deres. Det tok lang tid før Ingrid ble hentet ut av redningsmannskapet selv om snøskredet gikk i tilknytning til et skianlegg. Det var bratt i området, så det var vanskelig å komme til området hvor snøskredet gikk. Ingrid havnet på sykehus og fikk målt en kroppstemperatur på 32 grader, kun ved å være begravd i ca. 10 minutter. Årsaken kan være stor fuktighet i snøen, dårlig bekledding, blitt liggende ubeskyttet mot snøen etter kameratredningen, eller generelt lang tidsbruk i tiden etter kameratredningen(Landrø, 2008).

Redningsmannskapet til Ingrid fikk skryt i ettertid for hvordan de gjennomførte redningsaksjonen da Ingrid ble hentet ut etter kameratredningen til vennen hennes. Dette kan i Ingrid sitt tilfelle ha betyd forskjell på liv og død. Siden hun kun hadde en kroppstemperatur på 32 grader på sykehuset kan dette tyde på at hun kunne ha fryst i hjel hvis hun hadde blitt liggende lengre ute enn det hun gjorde eller ikke fått nødvendig førstehjelp.

Jens trekker fram at han ikke fikk ro i kroppen før han kom seg opp fra snøen og sett rundt seg at det ikke kunne komme mer snø. Flere av informantene forklarer også i sine intervjuer at de får vondt i kroppen, typisk et kne etter at de har kommet seg opp fra snøen og situasjonen har roet seg ned litt. Dette kan tyde på at kroppen har vært i beredskap og legger ikke merke til smertene i stor grad før kroppen har forstått at faren er over.

To av informantene hadde også problemer med at de hadde hjelm med face som ble fylt opp med snø. Face på hjelm en maske som er ment for å beskytte ansiktet mot traumer, slag mot ansiktet. Det har de mest sannsynlig også gjort i informantenes tilfelle. De forteller at Facen på hjelmen har blitt knekt. Noe som tyder på harde slag mot ansiktet eller hodet. Problemet kommer i det snøen fyller hjelmen, og informantene får problemer med å puste. Dette problemet fikk to av informantene. Dette går helt i mot hva Landrø (2008) argumenterer for i sin bok. Her argumenterer han for at facen på

hjelmen kan hjelpe til med å danne en luftlomme hvis man blir begravd. I mine informanters tilfelle lagde den problemer med å puste istedenfor.

5.2.4 utfordringer ved kameratredning

Både Axel og Morten som opplevde at en i turfølget ble dratt nedover med snøskredet beskriver at det var krevende å komme seg ned skredbanen. De forteller at årsaken var at underlaget var bratt, glatt, eller store snømengder som det var vanskelig å komme seg fram i.

Axel forteller om store utfordringer med misforståelser mellom AMK, han selv og Torgeir. I en stresset situasjon kan det kanskje lett bli misforståelser og vanskelig å se hele bildet av situasjonen. Det blir spesielt krevende da Axel ringer Torgeir, og får bare tung pusting og lyder som svar når Torgeir tar telefonen ubevisst. Dette blir oppfattet som at Torgeir er under snø og er fortsatt ikke i sikkerhet.

5.3 Hva lærer de som blir tatt av snøskred?

Alle informantene har reflektert over sin egen erfaring av opplevelsene, og om de har lært noe av hendelsen. Flere av informantene har tilegnet seg grunnleggende kunnskap som gjør dem i stand til å løse nye problemer i framtiden. Kanskje på egenhånd. En form for Vygotskys stillasbygging har blitt gjort ved at de har dannet og tilegnet seg kunnskap hos andre jevnaldrende som har gitt dem mulighet til å danne ny kunnskap (Woolfolk, 2004).

5.3.1 Risikolinjen

Flere av informantene sier i ettertid at de tør å si i fra hvis de ikke vil ferdes i et område. Dette kan tyde på at informantene har senket risikolinjen i forhold til frikjøring og snøskred, også kalt «raising the stupid line» (Tremper, 2008). Risikolinjen eller «the stupid line» er en usynlig linje i bevisstheten våres som skiller mellom hva som er akseptabel risiko for et menneske og hva som ikke er akseptabel risiko. Risikolinjen strekkes opp individuelt fra person til person. Noen er mer villig til å utsette seg for mer risiko en andre. Hvor risikolinjen ligger hos oss kommer an på grad av ønske om risiko, vår kunnskap om farer, og vår oppfatning av risiko. Selv om risiko kanskje er forbunnet

med noe negativt, så har alle til en viss grad ønske om risiko, fordi risiko gir hverdagen mer glede (Tremper, 2008).

Menneskers oppfatning av risiko og andre faktorer påvirkes av noe som kalles risk homeostasis (Tremper, 2008). Det som kan være problemet med risikolinjen er at når mennesker får bedre utstyr; som for eksempel søkestang, spade, S/M, ABS sekk, bredere og bedre ski, så utsetter mennesker seg for større risiko. Så man skulle anta at når utstyret til frikjørere blant annet blir bedre og sikrere, så ville tallene på omkommende og personskader blitt redusert, men det viser seg at ulykkestallene blir ikke endret. Årsaken er; mennesker velger å utsette seg for en større risiko når utstyret blir tryggere. Mennesker tilpasser risikolinjen i alle aspekter av livet, inkludert frikjøring. Fordi hvis det ikke finnes noen form for risiko blir aktiviteter for kjedelige, men samtidig må ikke risikolinjen heves for mye heller, fordi da vil vi oppleve frykt - som igjen ikke nødvendigvis er ønskelig (Tremper, 2008). Det kan tyde på at noen av informantene har flyttet sin risikolinje både før og etter sin skredopplevelse til en viss grad. Flere av informantene har til synelatende en større aksept for risiko, og har tilegnet seg kunnskap og utstyr til frikjøring, og har derfor redusert sin oppfatning av hvor farlig det er å drive med frikjøring. Jarle hadde snowboardferdigheter som gjorde at han hadde hevet risikolinjen for høyt, og hans grense for akseptable risiko var for høy på dette tidspunktet. Kombinasjonen av sin egen opplevelse av snøskred og dødsfallet til en venninne som ble tatt i et snøskred relativt raskt etter hans egen opplevelse førte til en endring av risiko. Han valgte derfor i ettertid å senke risikolinjen sin ved å kjøre slakere fjellsider og fått en større respekt for storfjell.

JARLE. Ja det å føle på usikkerheten og kjente igjen ting. Så det var litt ekkelt. Det husker jeg og jeg har tenkt på det mye. Litt sånn skrekken. I ettertid trur jeg ikke at jeg har kjørt noe særlig brattere en 30(graders helling)... På annen en veldig gode vår forhold da. Så det sitter igjen det gjør det uten tvil.

Informanten Roger, forteller at han prøvde å utløse Snow pulsen sin fordi han trudde han trengte den, men fikk ikke løst den ut fordi hånden satt fast i staven som ble trukket under av snøskredet. Roger nevner at han har blitt «sendt» utfor et heng før, fordi han har hatt Snow pulsen. Gruppen han var med, mente Roger burde kjøre først. Det at han har bedre utstyr enn andre er ikke et legitimt argument for at Roger skal kjøre først. Gruppen skulle kanskje ikke ha vært der i det hele tatt hvis det er Snow pulsen som

tipper i favør av å kjøre fjellsiden. Magnus har også denne holdningen; at teknologisk utstyr og venner skal redde han hvis han blir tatt av skred. På denne måten har de økt risikoen allerede fordi de har utstyr som egentlig skulle redde dem, men i stede gir dem en form for falsk trygghet (Tremper, 2008).

5.3.2 Tørre å si i fra i en gruppe

Å snu er et alternativ for mange av informantene. Noen av informantene gir inntrykk av at tidligere snudde de ikke på tur hvis de følte at noe var utrygt. Denne oppfatningen kan være holdninger, lite erfaring, usikkerhet i gruppen, og ikke et godt nok bilde av konsekvensene og risikoen som nevnt tidligere. Det virker som informantenes situerte læring har gitt de den tyngden de trenger til å argumentere og gi dem den selvtilliten for å kunne si ifra i en gruppe. Dette gjorde de ikke nødvendigvis tidligere. En form for praksisfellesskap som tilsier at har du som frikjører opplevd et snøskred, så vekter din mening mer en andres i en avgjørelse om å snu.

5.3.3 Se det store bildet

I ettertid har flere av informantene erfart at de trenger å se det store bildet når de står på ski eller snowboard. Ved å gjenkjenne potensielt skredterreng kan de ha redusert deres egen risiko for å bli tatt av et snøskred slik som Ingrid forteller i sitt intervju:

INGRID. Jeg hadde to sesonger i Canada. Vi gikk en gjeng på tur også når vi kom opp der så så du bare kantene hang over sida og jeg tenkte at det her gjør ikke jeg. De kjørte ned og jeg gikk ned igjen samme vei.

Ingrid som andre informanter gjenkjente et potensielt farlig terreng i ettertid på tur, og vurderte de som så farlig at hun valgte å snu og gå ned samme vei som hun gikk opp. Snøskavlene på siden av henget kunne ha fjernutløst ved stor snøskredfare (Landrø, 2008) Terrengvurdering er en av de faktorene som er minst kompleks og lett og skaffe informasjon om. Ved å ta vurderinger i forhold til det store bildet, spesielt ved høy snøskredfare, kan informantene i framtiden redusere sansynligheten for å bli utsatt for et snøskred. Når risikoen er overhengende stor generelt på for eksempel et fjell, kan det være vanskelig å se farene som finnes i de mindre områdene (Landrø, 2008). Jens forteller at det var faregrad 4 på europeiske snøskredskalen på fjellet den dagen han ble tatt i et snøskred. De valgte derfor å ferdes i et område de mente var mindre skredutsatt.

Det de ikke tenkte på var transportetappen imellom heisen og dalen de skulle ferdes i. De hadde en overordnet plan om skredvurdering på fjellet og dalen de skulle til, men ikke den enkle og korte transportetappen som de hadde kjørt så mange ganger før.

5.3.4 Hell kontra uhell?

Noen av informantene trekker fram at de var glad det skjedde på dette tidspunktet eller at de var heldig som ikke ble skadet mer enn de gjorde. Når mennesker forteller om hendelser hvor de har vært heldige, trekker de oftere fram opplevelser hvor de har vært med på noen negativt, men som endte opp bedre enn det kunne ha gjort (Thelle, Breivik, Enebakk, Skolbekken, & Teigen, 2001). Det at de legger flaks til grunne for utfallet er til dels negativ fordi det ikke nødvendigvis var flaks eller uflaks som gjorde at de utløste et snøskred, eller opplevde det i turfølget. Årsaken var ofte faktabasert. Informantene løste ut snøskredet fordi de gjorde en menneskelig feil. Det kan stilles spørsmål om det burde vært et større behov for kompetanseheving hos frikjørere for å bevisstgjøre dem om hva de faktisk begir seg ut på. Ut i fra informanten i dette forskingsprosjektet gir det indikasjon av at den skredkursingen vi har i dag ikke er god nok. En del av informantene hadde skredkunnskap og tok likevel feil avgjørelser. Holdningene til informantene kan kanskje forklare noe av dette. Norsk fjellsportforum har kommet med en ny nasjonal kursstige som det er ønskelig at alle kurstilbydere bruker (Planke, 2014). Den nasjonale kursstigen forteller blant annet at skredkurs skal inneholde teamet; gruppedynamikk og risikoforståelse før, under og etter tur (Norsk fjellsportforum, 2014). Det er for tidlig å si noe om dette kan ha en positiv innvirkning på frikjøreres vurderinger og holdninger. Det som kan være ønskelig er at frikjørere tar mer ansvar for egne handlinger, og får en større forståelse av at deres valg påvirker flere enn dem selv. Det er familie og venner som står på utsiden av situasjonen. I en skredhendelse så utsetter du eventuelt de andre i turgruppen din når de redder deg på grunn av fare for flere snøskred. Denne problemstillingen gjelder også for letemannskap og kostnadene for samfunnet hvis man skulle bli skadet, funksjonshemmet eller i verste tilfelle død. Men på den andre siden så kan man ikke forby alt som innebærer risiko i samfunnet.

5.3.5 Holdninger

Ingen av informantene mener at de har blitt preget av opplevelsen i stor grad i forhold til andre friluftslivsaktiviteter. Dette kan tyde på at deres holdning i forhold til generell risiko i friluftslivsaktiviteter ikke er endret. Holdninger til noe betyr hvordan

informantene har et positiv eller negativt forhold til en bestemt ting, aktivitet, situasjoner eller personer. Holdninger innebærer også kognisjoner, som er; tanker, erfaringer og kunnskap. Man kan anta at holdninger påvirker bestemte reaksjoner og handlinger i forskjellige situasjoner. Oppsummert kan man da si at holdningene til informantene består av følelser, handlingstendenser og kognisjoner (Skaalvik & Skaalvik, 2013). Når kognisjonen, altså tanker, erfaringer og kunnskap fra snøskredopplevelsen ikke er lik nok til å endre kognisjonen i for eksempel klatring, kan dette forklare hvordan informantene mener at de er i liten grad preget av snøskredopplevelsen i andre friluftslivsaktiviteter. Det kan også ha noe å gjøre med situert læring, siden de har lært i en kontekst, men tar det ikke med videre inn i en annen utendørsaktivitet.

Ingrid kjører ikke på steder hvor hun føler seg usikker, men har et blandet forhold til at andre kjører på usikre områder. Hun mener at det er idioti å utsette seg for fare, mens det er mer legitimt å gjøre det hvis andre er veldig dyktige på ski. Inntrykket av at dyktige skikjører betyr mindre fare for snøskred, er en påstand som ikke gir mening. Skal de kunne kjøre fra skredet hvis de skulle løse ut et snøskred? Sannsynligheten for at en dyktig skikjører faller er mindre, og de kan holde en større hastighet som igjen lager mindre trykk på snødekket. Det har vist seg, at ved fall kan belastningen på snødekket være 6-7 ganger sin egen kroppsvekt (Landrø, 2008). Men på en annen side så gjør ikke skiferdighet en person flinkere til å vurdere snøskredfaren. Dette ståstedet om at frikjørere har mulighet til å håndtere snøskred kan argumenteres for og i mot ut i fra hvilke elementer du vurderes tyngst, og i hvilke ledd av opplevelsen du skal fokusere på. En frikjører er ikke flinkere til å vurdere snøskred kun på bakgrunn av skiferdigheter. Frikjøreren kan være dyktig til å unngå stort trykk på snøen, og frikjøreren kan være så flink på ski at han kan kjøre unna et snøskred hvis forholdene ligger til rette for det. Det er mange om, men, og hvis i denne påstanden. Og når det kommer til stykke er vi alle like under snøen hvis vi blir tatt.

Flere av informantene, blant annet Ingrid er også veldig nøye på hvem hun drar på tur med, i forhold til at de eventuelt kan redde henne. Hun ønsker tillit til de andre i gruppen. Men dette går imot hennes mening om at hvis hun er usikker på å kjøre, så gjør hun det ikke. Men hvis hun krever at de hun går på tur med skal ha kunnskap og ferdigheter til å redde henne, blir disse ferdighetene uvesentlige siden Ingrid sier hun

ikke kjører hvis hun er redd for å bli tatt i et snøskred. Denne holdningen om at turfølget skal ha ferdigheter og kunnskap viser at de har lært gjennom en sosialkonstruktivistisk og situert læring, at kameratredning i et snøskred kan redde liv.

5.3.6 Familie og venner

Opplevelsen med snøskredet har påvirket flere enn bare informantene. Foreldrene til Ingrid, og spesielt faren, ga tydelig uttrykk for at han var redd, og ikke ønsket at Ingrid skulle fortsette med frikjøring på grunn av risikoen det innebærer. Likevel velger Ingrid å fortsette med frikjøring. Man kan si at frikjøring er en egoistisk aktivitet og livsstil for noen, da man utsetter seg selv for fare, og er villig å sette sine egne ønsker foran det at familie og venner skal være bekymret for helsen din. Dette med at informantene har et litt anstrengt forhold til dette med å utsette seg for risiko og familiens bekymringer kommer også tydelig fram hos Roger og Jarle.

6. Oppsummering

Målsettingen med dette forskningsprosjektet har vært å svare på en tredelt problemstilling som er:

«Hva kjennetegner situasjoner der frikjørere blir tatt av snøskred?»

«Hvordan oppleves det å bli tatt av snøskred?»

«Hva gjør snøskredopplevelsen med frikjøreren?»

For å svare på dette har sju informanter delt sine opplevelser av snøskred gjennom dybdeintervju. Alle har vært aktive frikjørere og er i aldersgruppen 17 – 32 år. Forskningsprosjektet er forankret i teori innen menneskelige faktorer i skredteori og risikooppfattelse, den kroppslige erfaringen fra fenomenologiteori og sosial læringsteori med fokus på situert læring, stillasbygging og et praksisfelleskap.

Mine informanter har alle opplevd enten selv å bli tatt av snøskred, eller at noen i deres turfølge er blitt tatt av snøskred. Jeg har ikke kommet fram til et fullstendig svar på hvorfor eller hvordan de skredtatte havnet i en skredsituasjon. Slike situasjoner oppstår der turfølget både bevisst og ubevisst har valgt å eksponere seg selv for en mulig skredrisiko ved å oppsøke og å ferdes på ski i skredterreng. Det jeg har gjort er å tegne et bilde av hvordan det oppleves å bli tatt av skred og hvordan dette påvirker den enkelte som del av en gruppe. Videre har jeg sett på hvordan deres mestringsstrategier varierer med grunnlag i deres forskjellige bakgrunn, holdninger og forutsetninger.

Noen av intervjuene med informantene tyder på at før de opplevde et snøskred så har de ikke øvd eller hatt særlig stor kunnskap om kameratredning i praksis. De har hatt utstyret, og slik synes å følge de generelle ferdselsråd som gis for frikjørere. Alle de skredtatte i turfølgene har valgt å utsette seg for en risiko og har hatt visshet om at de gjør det. I tillegg kommer det fram at noen av informantene hadde utstyr og kunnskap. Således har det enten vært mangel på vurderinger underveis, eller så tok ikke gruppen konkrete og bevisste avgjørelser underveis. En av informantene opplevde et snøskred i forbindelse med jobb, noe som informanten selv mener hadde en innvirkning på turfølgets valg på turen. Informanten lærte at forventinger til ham som en leverandør av en tjeneste, påvirket ham til å gå lengre enn han ville ha gjort som privatperson.

Forventninger fra andre, tidspress og økonomisk press, var med på å påvirke han til å gå lengre enn han selv ønsket. Ingen av de skredulykker som det her er fortalt om, ble utløst naturlig. Alle informantene som ble tatt av snøskred, ble utløst av frikjørere som deretter ble tatt av snøskredet. To av informantene hadde problemer med å puste etter at skredet stoppet, fordi snøen hadde lagt seg på innsiden av face/masken på hjelmen. Dette går faktisk i mot hva Landrø sier i sin fagbok om snøskred (Landrø, 2008), hvor han anbefaler å bruke hjelm med face/maske, fordi den kan danne en luftlomme hvis man blir begravd under snøen.

Etter å ha opplevd å bli tatt av snøskred forteller informantene at de er blitt mye mer fokusert på at de selv, og ikke bare turfølget, har nødvendig sikkerhetsutstyr med på tur, og at de også kan bruke utstyret i en reel situasjon. Flere av informantene har uttrykt at de har fått større respekt for store fjell, og ser i ettertid av sin opplevelse mer på det store bildet, når det kommer til snøskred, enn det de gjorde før hendelsen. Noen av informantene sier at de stopper oftere opp og graver snøprofiler og tar stabilitetstester underveis enn de gjorde før. De har også et større fokus på å ta avgjørelser. Dette kommer tydeligst frem gjennom at de sier at de kan snu underveis på tur. Før hadde de kanskje ikke fokus på terrengfellen i bunn av fjellsiden, eller på snøskavlen på toppen av fjellet. De vurderer nå alle faktorene som spiller inn og tar en bevisst avgjørelse der det før ikke ble tatt en avgjørelse. Dette gir dem muligheten til å ta et valg om ikke å gå helt opp til toppen av fjellet, eller velge ikke å kjøre ned en fjellside, fordi situasjonen gir dem en dårlig magefølelse. Det som er uheldig i forhold til denne reflekteringen er at noen av informantene fortsatt bruker magefølelsen i vurderingsprosessen når de gir uttrykk for at de har lært av sine feil. Feil som de gjorde da de opplevde et snøskred fordi de kanskje brukte magefølelsen og ikke kunnskap. Informanten som opplevde snøskred i forbindelse med jobb, opplevde at de andres forventninger til ham som en betalt ressursperson, påvirket ham negativt i forhold til hans evne til å ta gode vurderinger og valg. Gjennom dette utsatte han både seg selv og turfølget for en farlig situasjon. Han har derfor, i ettertid, valg å ikke påta seg denne type jobb.

Mange av informantene har hatt en generell holdningsendring i forhold til snøskred. Informantene generelt har blitt mer bevisst på konsekvensene, selv om det er individuelle forskjeller. De er mindre villig til å utsette seg for snøskred. Men i hvilken grad, og til hvilken pris, kommer ikke så tydelig fram. Ingen av informantene har sluttet

med frikjøring, selv om de har opplevd et snøskred. Felles for informantene er at de har brukt de dårlige erfaringene til å bedre sin egen vurderingsevne. I så måte har dårlig vurderinger og dårlige erfaringer bidratt til å bedre informantenes vurderingsevne.

Avslutning

Et gjennomgående trekk i de skredtattes fortellinger er at informantene var dyktige på ski eller brett. Alle informantene, eller en i turfølget deres, gjorde en menneskelig feil. De har latt seg påvirke av sine følelser og ikke tatt riktige avgjørelser som bygget på gode nok vurderinger, der dette var nødvendig for å unngå å løse ut skred. De har hatt en sterk, subjektiv oppfattelse av risiko i forhold til om de kan bli tatt av skred. Det har variert hvor mye av denne risikoen informantene har vært klar over. Dette åpner opp flere sider av skredproblematikken. Hvorfor oppstår menneskelig feil, og hvordan unngår man dem på best mulig måte. Skredvurdering, og det menneskelige aspektet ved vurdering, innbyr til flere interessante diskusjoner. Mange av de menneskelige feilene og feilvurderingene som fører til utløsning av skred, som er belyst i denne oppgaven, oppstår fordi informantene sitter med en holdning som tillater menneskelige feil. Både bruk av sikkerhetsutstyr og mulighet for kameratredning, kan ha gitt informantene en kunstig opplevelse av en ikkeeksisterende sikkerhet. Dette kan ha påvirket vurderingsevnen og økt villighet til å ta større risiko.

Flere av informantene har et felles inntrykk av at de hadde liten kontroll over hva som skjedde når de først opplevde snøskredet. Det som skjedde var helt og holdent på snøskredets premisser. Flere av informantene var overrasket over at de selv utløste snøskredet og deretter ble fanget av det. Noen av informantene gir inntrykk av at de i en kort periode trodde at snøskredet hadde stoppet opp, eller ikke skulle bli verre. Men så kom neste bølge av snø og traff dem på måter som førte til at de ble helt eller delvis begravd. Opplevelsen av å bli helt eller delvis begravd gav noen av informantene en følelse av klaustrofobi, eller til dels panikk og problemer med å puste, etter hvert som minuttene gikk mens de var begravd. Jeg har fått en bedre forståelse av hvordan det oppleves å bli tatt av et snøskred eller være en del av situasjonen. Det er en erfaring som informantene blir preget av, og som de har tatt med seg videre i sin frikjøring.

Det ser ut til at informantene har tilegnet seg mye ny kunnskap som følge av sine feilvurderinger. Enten gjennom den fysiske opplevelsen eller at snøskredopplevelsen har ført til at de aktivt har søkt ny kunnskap i ettertid. De har bygget kunnskapen i samhandling med andre, men også på egenhånd ved å ha vært begravd av et snøskred. De har erfart på kroppen hvordan et snøskred oppleves og de gjør konkrete valg for å unngå samme situasjon igjen. Erfaringene gir dem en balast som gjør dem tryggere i sine valg på tur. De har endret praksisfellesskapet på tur gjennom å ha opplevd et snøskred, og informantene har fått en økt vurderingsevne gjennom dårlige erfaringer. Jeg mener at det burde vært lagt til grunn videre forskning på frikjøreres holdninger til risiko og deres risikoforståelse. Dette for å endre eller bevisstgjøre frikjørere mer over hva de faktisk utsetter seg for. Informantene har blitt flinkere til å ta avgjørelser, noe som bør videreføres til andre frikjørere, uten at andre frikjørere må oppleve et snøskred selv. Det kan virke som om holdninger i frikjøremiljøet til hva det vil si å *være en god frikjører*, er sentralt. Tanker i etterkant av mitt arbeid med denne oppgaven: Hvordan endre holdninger hos frikjørere slik at de selv opplever at en god frikjører ikke bare er en som er god til å kjøre i pudde i bratt terreng, men også er dyktig til å ta de gode avgjørelsene som bygger på gode vurderinger og nok kunnskap til å kunne lese det «store bildet».

8. Referanser

- Atkins, D. (2000). Human factors in avalanche accidents. Colorado Avalanche Information Center, Boulder, Colorado. Hentet fra <http://arc.lib.montana.edu/snow-science/item.php?id=705>
- Berntsen, I. (2008). *Frikjøring - Kjennetegn ved norske frikjøringsutøvere og miljøet*. Oslo: Norges Idrettshøgskole.
- Brattlien, K. (2013, November). *Nordisk konferanse om snøskred og friluftsliv*. Hentet April 21, 2014 fra https://www.dropbox.com/sh/3cddjum2jlqq6cy/JMUWW2_1Xj/Brattlien%2C%20Kjetil%2C%20fredag%201110%3B%20Skredulykker%20siste%2010%20%20C3%A5r.pdf
- Eikeland, S. (2008). *Ekstrem sport, en måte å bryte kjedsomheten på?* Oslo: Norges Idrettshøgskole.
- For you? (u.å.). *Norway Freeride Cup*. Hentet Mai 16, 2013 fra <http://norwayfreeride.no/about/for-who/>
- Fredston, J., Doug, F., & Tremper, B. (2002, Juli 11). The human factor - Lessons for avalanche education. USA.
- Fuglsang, L., Bitsch Olsen, P., & Rasborg, K. (2013). *Videnskapsteori i samfunnsvidenskapene På tværs af fagkulturer og paradigmer* (3.. utg.). Fredriksberg: Samfundslitteratur.
- Ilanke, C. (2010). *Snøskredulykker i Forsvaret*. Oslo: Norges Idrettshøgskole.
- Johannessen, A., Tufte, P. A., & Christoffersen, L. (2010). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode* (4. utgave. utg.). Oslo: Abstrakt forlag.
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2009). *Det kvalitative forskningsintervju* (2. utgave. utg.). Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Landrø, M. (1999). *Snøskred - Et mønster til hjelp i vurdering av skredfare*. Oslo: Norges Idrettshøgskole.
- Landrø, M. (2008). *Skredfare snøskred, risiko, redning* (2.. utg.). Oslo: Fri flyt.
- Langseth, T. (2012). *Spenningsøkingens sosialitet - en sosiologisk undersøkelse av verdisystemet i risikosport*. Oslo: Norges Idrettshøgskole.
- McCammon, I. (2004). Heuristic Traps in Recreational Avalanche Accidents: Evidence and Implications. *Avalanche News*(Spring 68).
- Meirik, T. (2013, August 28). *Fri flyt*. Hentet 23 April, 2014 fra [Hvem skal betale redninga?: http://www.friflyt.no/Ski/Hvem-skal-betale-redninga](http://www.friflyt.no/Ski/Hvem-skal-betale-redninga?)
- Meteorologisk institutt. (2012, Desember 2). *yr.no*. Hentet April 21, 2014 fra [Mildvær og nedbør gir stor snøskredfare: http://www.yr.no/nordland/1.11390910](http://www.yr.no/nordland/1.11390910)

- Mytting, I. (2000). *Snøskredulykker - En studie av snøskredulykker som involverer utøvere i friluftsliv*. Oslo: Norges Idrettshøgskole.
- Norges Geotekniske institutt. (2013, Mai 27). Oppdatert ulykkesstatistikk. Oslo, Norge.
- Norges Geotekniske institutt. (2011, Mai 7). Vinteren 2010-2011: en travel sesong avsluttes. Oslo, Norge.
- Norges Geotekniske institutt. (u.å.). *Snoskred.no*. Hentet April 21, 2014 fra Den europeiske skredfareskalaen: <http://www.ngi.no/no/snoskred/Lar-om-snoskred/Den-europeiske-skredfareskalaen/>
- Norsk fjellsportforum. (2014, Januar 27). *Norsk fjellsportforum - Nasjonal standard for instruktører, førere og kursarrangører i fjellsport*. Hentet April 15, 2014 fra <http://www2.turistforeningen.no/files/Norsk%20Fjellsportforum/Referater/2014/Nasjonal%20standard%202014.pdf>
- Odden, A. (2002). *Frikjøring i Norge - en studie av aktivitetens mønster og omfang, samt utøverenes bakgrunn og motiver for friluftslivsutførelse*. Hentet April 17, 2014 fra <https://teora.hit.no/bitstream/handle/2282/683/Stryn.pdf?sequence=1>
- Odden, A. (2008). *Hva skjer med norsk friluftsliv? En studie av utviklingstrekk i norsk friluftsliv 1970-2004*. Trondheim, Norge: Norges tekniske-naturvitenskapelige universitet.
- Opdahl, H. (u.å.). *Store norske leksikon - Store medisinske leksikon*. Hentet April 21, 2014 fra Hypotermi: <http://sml.snl.no/hypotermi>
- Planke, A.-M. (2014, Januar 31). *Ny nasjonal standard*. Hentet April 15, 2014 fra http://www.fjellsportforum.no/article.php?ar_id=41164&fo_id=5722
- Skaalvik, E., & Skaalvik, S. (2013). *Skolen som læringsarena - Selvoppfatning, motivasjon og læring* (2. utg.). Oslo: Universitetsforlaget.
- Skaugen Ødegården, A. (2010). *Linjer i snø - En analyse av frikjøring og frikjøringskultur sett fra kvinnelige utøvers perspektiver*. Norges idrettshøgskole: Norges idrettshøgskole.
- Telsteh, F. (2005). *Dra på*. Bø: Høgskolen i Telemark i samarbeid med Norges idrettshøgskole.
- Thagaard, T. (2009). *Systematikk og innlevelse - En innføring i kvalitativ metode* (3. utgave. utg.). Bergen: Fagbogforlaget.
- Thelle, D., Breivik, G., Enebakk, V., Skolbekken, J.-A., & Teigen, K. (2001). *På den usikre siden*. (D. Thelle, Red.) Oslo: Cappelen akademisk forlag.
- Tremper, B. (2008). *Staying alive in acalanche terrain* (2. utgave. utg.). London: Baton Wicks.
- Van Manen, M. (1997). *Researching Lived Experience* (2.. utg.). Cobourg: The althouse press.
- Westgaard, A. (2006, Mars 22). *www.legevakten.no - medesinsk fagstoff på interentt*. Hentet April 21, 2014 fra Snøskred:

<http://www.legevakten.no/index2.html?http&&www.legevakten.no/Tema/artikler/snoskred.htm>

Woolfolk, A. (2004). *Pedagogisk psykologi*. Trondheim: Tapir akademiske forlag.

Østvoll, M. (2009). *Frikjøring og motivasjon*. Bø: Høgskolen i Telemark.

Vedlegg

Vedlegg 1: Godkjenning i Norsk samfunnsvitenskapelige datatjeneste AS.

Vedlegg 2: Informasjonsskriv til informantene

Vedlegg 3: Samtykkeerklæring

Vedlegg 4: Intervjuguide

Vedlegg 1

Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS
NORWEGIAN SOCIAL SCIENCE DATA SERVICES



Harald Bårhegs gate 29
N-4007 Bergen
Norway
Tel: +47 55 58 21 17
Fax: +47 55 58 56 50
nsd@nsd.uib.no
www.nsd.uib.no
Org.nr. 985 821 884

Kirsti Pedersen Gurholt
Seksjon for kroppøving og pedagogikk
Norges idrettshøgskole
Postboks 4042, Lillerød stadion
0806 OSLO

Vår dato: 19.07.2012

Vår ref: 30074/3/UT

Deres dato:

Deres ref:

TILBAKEMELDING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 29.06.2012. Meldingen gjelder prosjektet

30974	<i>Tatt av snuskved: Menneskers erfaringer og opplevelser av snuskved</i>
Behandlingsansvarlig	<i>Norges idrettshøgskole, ved institusjonens øverste leder</i>
Daglig ansvarlig	<i>Kirsti Pedersen Gurholt</i>
Student	<i>Håvard Haugum</i>

Personvernombudet har vurdert prosjektet og finner at behandlingen av personopplysninger er meldepliktig i henhold til personopplysningsloven § 31. Behandlingen tilfredsstiller kravene i personopplysningsloven.

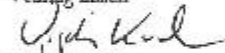
Personvernombudets vurdering forutsetter at prosjektet gjennomføres i tråd med opplysningene gitt i meldeskjemaet, korrespondan se med ombudet, eventuelle kommentarer samt personopplysningsloven og helseregisterloven med forskrifter. Behandlingen av personopplysninger kan settes i gang.


Det gøres oppmerksom på at det skal gis ny melding dersom behandlingen endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for personvernombudets vurdering. Endringsmeldinger gis via et eget skjema, http://www.nsd.uib.no/personvern/forsk_stud/skjema.html. Det skal også gis melding etter tre år dersom prosjektet fortsatt pågår. Meldinger skal skje skriftlig til ombudet.

Personvernombudet har lagt ut opplysninger om prosjektet i en offentlig database, <http://www.nsd.uib.no/personvern/prosjektoversikt.jsp>.

Personvernombudet vil ved prosjektets avslutning, 30.05.2014, rette en henvendelse angående status for behandlingen av personopplysninger.

Vennlig hilsen


Bjørn Hennrichsen


Lis Terøld

Lis Terøld tlf 55 58 33 77

Vedlegg: Prosjektvurdering

Kopi: Håvard Haugum, Rustenvegen 46, 2608 LILLEHAMMER

Personvernombudet for forskning



Prosjektvurdering - Kommentar

Prosjektnr: 30974

Det gis skriftlig informasjon og innhentes skriftlig samtykke. Personvernombudet finner skrevet godt utførnet.

Innsamlede opplysninger registreres på privat pc. Personvernombudet legger til grunn at bruk av privat pc er i tråd med Norges idrettskøles sine rutiner for datasikkerhet.

Innsamlede opplysninger anonymiseres og lydbåndopptak makuleres ved prosjektslutt, senest 30.05.2014. Med anonymisering innebærer at navnelister slettes/makuleres, og ev. kategorisere eller slette indirekte personidentifiserbare opplysninger. Ved publisering vil ingen enkeltpersoner kunne gjenkjennes.

Vedlegg 2

Norges idrettshøgskole
v/Håvard Haugum
Postboks 4014 Ullevål Stadion
0806

Jeg vil med dette informasjonsbrevet invitere deg til å delta i et prosjekt om frikjøring og snøskred. Som en del i min mastergradsutdanning ved Norges Idrettshøgskole gjennomfører jeg en kvalitativ undersøkelse for å belyse hva slags erfaringer og opplevelser en frikjører som har vært i tilknytning til et snøskred sitter igjen med i ettertid.

Din deltakelse i prosjektet vil innebære å delta på en dybdeintervju som blir gjennomført av meg. Intervjuet vil ta ca. en time. Samtalen vil bli tatt opp på diktafon og skrevet ut som tekst etterpå. Du er sikret full anonymitet gjennom hele prosjektet. Det betyr at alle opplysninger som kan identifisere deg vil bli anonymisert. Ditt navn vil heller ikke bli brukt i noen deler av prosjektet og opptaket av intervjuet vil bli slettet etter prosjektets slutt. Det er helt frivillig å delta, og du kan trekke deg fra prosjektet når du selv måtte ønske uten noen begrunnelse. Jeg er selvsagt underlagt taushetsplikt, og synspunkter/meninger som måtte komme frem, vil ikke kunne tilbakeføres til deg. Hvis du er villig til å delta i prosjektet, vær vennlig å kontakt meg via e-post eller telefon, slik at vi kan avtale et passende tidspunkt for intervjuet. Jeg møter deg gjerne for intervju der det passer best for deg. Dette prosjektet avsluttes 30.05.2014.

Har du spørsmål vedrørende denne henvendelsen, så ta gjerne kontakt med meg eller min veileder Kirsti Pedersen Gurholt.

Håper på din deltakelse!

Med vennlig hilsen

Håvard Haugum
Masterstudent
Seksjon for kroppsøving og pedagogikk
pedagogikk
Norges Idrettshøgskole
Mobil: 930 37 670
E-post: havardhaugum@gmail.com

Kirsti Pedersen Gurholt
Professor Dr.Scient og veileder.
Seksjon for kroppsøving og
Norges Idrettshøgskole
Tlf: 23 26 24 97
Mobil: 900 44 205
E-post: kirsti.gurholt@nih.no

Vedlegg 3

SAMTYKKEERKLÆRING VED INNSAMLING OG BRUK AV PERSONOPPLYSNINGER TIL FORSKNINGSFORMÅL

PROSJEKTLEDER: Håvard Haugum

PROSJEKTTITTEL: TATT AV SNØSKRED

Jeg samtykker om at opplysninger om meg samles inn på følgende steder:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Jeg bekrefter i å ha gjort meg kjent med de opplysningene som står i informasjonsskrivet om prosjektet.

Jeg er kjent med at deltakelsen i prosjektet er frivillig, og at jeg når som helst kan be om å få slettet de opplysninger som er registrert om meg.

Opplysningene jeg oppgir vil bli anonymisert og kan ikke spores tilbake til meg.

.....
.....

Sted

Dato

Intervjuperson

Intervjuguide.

1) Presentere prosjektet. 2)Samtykkeerklæring. 3)Forklare informanten hvordan intervjuet skal foregå.

Demografisk data.

”Navn”

Alder da opplevelsen av snøskred inntraff og nå.

Hvor var du?(Eks; Vestlandet på topptur)

Rammene rundt?

Hvem var du med?(Gruppens oppbygging, størrelse på gruppen, alder, relasjoner og kjønn)

Fortelle om hele hendelsen i sammenheng

Før snøskredet.

- Roller i gruppen(Ekspert/leder/ferdigheter/lokalkjennskap)
- Din rolle i gruppen?
- Forberedelser til dagen? (Du/Gruppen)
- Været(Før/”nåtid”)
- Faresignaler
- Kjennskap til turområdet
- Forventinger til dagen
- Generelt holdninger til risiko/snøskred
- Vurderinger til snøskredfare(Hvordan)
- Trening på snøskred.
- Forklar hvorfor veivalg opp.
- Forklar for veivalg ned.
- Hvorfor valgte du/dere å gå inn i snøskredområdet?
- Tidligere spor av mennesker i området?
- Sikkerhetsutstyr. (Spade/søkestang/SM/ABS sekk/AvaLung)
- Sikkerhetsutstyr gruppen?

Under skredet.

- Beskriv hendelsen(følelser)
- Hva gjorde du?
- Hva hendte deg?(Pust/skader)
- Hvor lenge?

- Hørte/så/følte du noe av redningen?
- Kaldt/innestengt/tungt?
- Øyeblikket da du ble frigjort?
- Tanker da snøskredet gikk.
- Plan hvis et snøskred skulle inntreffe?
- Hva gjorde gruppen?

Etter snøskredet.

- Hvilke vurderinger ble tatt før kameratredning.
- Hvordan skjedde redningen?
- Konsekvenser av snøskredet.
- Påvirkning fra gruppen til å havne i snøskred.
- Ble det noen ringvirkninger av hendelsen i etterkant?
(aviser/avgrensninger/utredning)
- Erfaringer i ettertid?
- Endringer i holdninger(Risiko/aktiviteter/mennesker)
- Endringer i tillit til andre i gruppen?
- Hva kan andre lære av din opplevelse?
- I hvilke settinger snakker du om hendelsen? Hvorfor i disse settingene?
- Hvordan har erfaringen med snøskred påvirket deg i ettertid av snøskredet i forhold til frikjøring og andre friluftslivsaktiviteter?
- Hva skulle til tror du for at du ikke skulle ha havnet i snøskredet?
(Kunnskap/Informasjon/advarsler/forbud/holdninger)
- Tidligere erfaringer med friluftsliv/frikjøring.
- Hvor lenge hadde du drevet med frikjøring?
- Hyppighet? (Per. år)
- Hvordan vil du beskrive deg selv som frikjører? (ferdighet/holdinger)
- Skredlærekunnskap? (Kurs/utdanning/erfaring)
- Hva slags frikjøring?(Type aktivitet og utstyr)

