

**Henning Evju**

## **Fremveksten av frikjøring som et moderne fenomen**

Frikjøring - innhentet av sportifisering?

**Masteroppgave i idrettsvitenskap**

Seksjon for kultur og samfunn  
Norges idrettshøgskole, 2014



## Sammendrag

Oppgaven tar for seg hvordan frikjøring som et moderne fenomen, har vokst frem til å bli den aktivitet vi kjenner til i dag. Tidsperioden oppgaven tar for seg spenner fra midten av 1800-tallet og fram til i dag, 2014.

Oppgaven bygger på en kvalitativ metode, og det er blitt benyttet kildegransking for å se på hva som har skjedd med frikjøringen. Historiske hendelser vil bli presentert og analysert i henhold til prinsipper om modernisering og sportifisering, og en arbeidsforståelse av kommersialisering. For å få en bedre forståelse av fenomenet blir det også belyst hvordan frikjøring kan sees i forhold til friluftsliv.

Frikjøring sin posisjon innenfor skiaktiviteter er noe som kan sees på som ganske unikt. Både med tanke på antall utøvere/deltakere, rammene rundt aktiviteten, synet på konkurranse og hva som er med på å drive utviklingen i aktiviteten videre. Oppgaven belyser hvordan frikjøring har håndtert og reagert på forsøk på regulering av aktiviteten i form av konkurranse og regler, forbund og kommersialisering.

Det er også viet et kapittel til å vise hvilken betydning media har hatt, og hvordan dette har fått innpass som en godkjent kommersiell aktør.

Funnene som blir belyst i denne oppgaven viser at frikjøring som aktivitet er vanskelig å regulere. Frikjøring og aktivitetens utøvere ønsker å bestemme hvordan utviklingen skal være, men likevel er det blitt en aktivitet preget av kommersielle aktørers ønsker.

Nøkkelord: frikjøring, sportifisering, kommersialisering, regulering

# Innhold

<b>Sammendrag</b> .....	<b>3</b>
<b>Innhold</b> .....	<b>4</b>
<b>Forord</b> .....	<b>7</b>
<b>1. Innledning</b> .....	<b>8</b>
1.1 Innledning og bakgrunn for oppgaven .....	8
1.2 Problemstilling .....	9
1.3 Presisering av frikjøringsbegrepet .....	9
1.3.1 Hvem er det som er frikjørere? .....	11
<b>2. Metode og kilder</b> .....	<b>12</b>
2.1 Tidligere forskning .....	12
2.2 Kildesituasjon.....	12
2.3 Metodebruk og utfordringer dette skapte .....	13
2.4 Sportifisering.....	15
2.4.1 Betydningen av sportifisering.....	15
2.5 Modernisering .....	16
2.5.1 Forklaring og beskrivelse av begrepet .....	16
2.6 Kommersialisering.....	18
<b>3. Frikjøring og friluftsliv</b> .....	<b>20</b>
3.1 Friluftsliv .....	20
3.1.1 Friluftslivets praksis.....	20
3.1.2 Aktiviteter i bygdesamfunn .....	21
3.1.3 Aktiviteter fra bysamfunn.....	21
3.1.4 Et samlet blikk mot bygd og by .....	22
3.2 Frikjøring og naturkontakt.....	22
3.3 Friluftsliv i Norden kontra USA .....	23
3.4 Oppsummerende betraktninger om frikjøring og friluftsliv .....	24
<b>4. Fenomenets opprinnelse – Hvor startet det?</b> .....	<b>26</b>
4.1 Slalåm, kneiklåm og villåm – Telemark i sentrum .....	26
4.2 Kort om Sondre.....	27

<b>4.3</b>	<b>Forløpet til frikjøring? – tindebestigning og fjellsport.....</b>	<b>28</b>
<b>4.4</b>	<b>Hjelp til toppen.....</b>	<b>29</b>
<b>4.5</b>	<b>Emigrerte nordmenn setter standarden? .....</b>	<b>30</b>
4.5.1	Alf Engen fra Mjøndalen .....	30
4.5.2	Alf Engen og The Dipsy doodle .....	31
<b>4.6</b>	<b>Oppsummerende kommentar .....</b>	<b>32</b>
<b>5.</b>	<b>1960 og 70-tallet – En ny generasjon inntar fjellet .....</b>	<b>34</b>
<b>5.1</b>	<b>Slutten på det gamle – starten på det nye? .....</b>	<b>34</b>
<b>5.2</b>	<b>70-tallet .....</b>	<b>35</b>
5.2.1	Det skal konkurreres .....	36
5.2.2	Opprøret mot den frarøvede friheten? .....	37
<b>5.3</b>	<b>Oppsummerende kommentar .....</b>	<b>38</b>
<b>6.</b>	<b>Det begynner å bli bratt .....</b>	<b>39</b>
<b>6.1</b>	<b>Brattkjøring – en kort innføring .....</b>	<b>39</b>
<b>6.2</b>	<b>Hvor går startstreken for moderne brattkjøring? .....</b>	<b>39</b>
6.2.1	Hva skjer så i Amerika?.....	40
6.2.2	Skal USA og Canada bli brattkjøringens nye mekka?.....	42
<b>6.3</b>	<b>Jackson Hole Air Force og World Extreme Skiing Championships .....</b>	<b>43</b>
6.3.1	World Extreme Ski Championships – konkurranse på frikjørernes premisser.....	45
<b>6.4</b>	<b>Oppsummerende kommentar om bratt skikjøring.....</b>	<b>46</b>
<b>7.</b>	<b>Den nye skolen .....</b>	<b>48</b>
<b>7.1</b>	<b>Kreativitet og progresjon - et nytt opprør? .....</b>	<b>48</b>
7.1.1	De alternative .....	48
<b>7.2</b>	<b>Frikjøring stopper opp? .....</b>	<b>50</b>
7.2.1	Regler og frarøvet frihet?.....	50
<b>7.3</b>	<b>Twintipski .....</b>	<b>51</b>
<b>7.4</b>	<b>Salomon 1080 – revolusjonæren? .....</b>	<b>52</b>
<b>7.5</b>	<b>Mike Douglas og ”The New Canadian Airforce” .....</b>	<b>53</b>
<b>7.6</b>	<b>Fjellet – den nye terrengparken?.....</b>	<b>54</b>
<b>7.7</b>	<b>Oppsummerende kommentar .....</b>	<b>55</b>
<b>8.</b>	<b>Utviklingen av ski .....</b>	<b>56</b>
<b>8.1</b>	<b>Utviklingen av skis form, fasong og funksjonalitet.....</b>	<b>56</b>

8.2	Oppsummerende kommentar: Frikjøring, sportifisering og kommersialisering hånd i hånd? .....	62
<b>9.</b>	<b>Frikjøring og media .....</b>	<b>64</b>
9.1	De tidligste medieutstillingene .....	64
9.2	Skimagasiner .....	65
9.3	Fri Flyt – norsk frikjørings største bidragsyter? .....	66
9.4	Skifilmer .....	67
9.4.1	Skifilmens spede start .....	67
9.4.2	Dagens skifilmer .....	69
9.4.3	Skifilm og marked .....	71
9.4.4	Skifilm og forholdet til musikk .....	71
9.4.5	Internettgalleriet – publisering og selvpromotering .....	72
9.5	Oppsummerende kommentar om frikjøring og media .....	73
<b>10.</b>	<b>Konkurransen – frikjøring og sportifisering i skjønn harmoni? .....</b>	<b>74</b>
10.1	Frikjøring og konkurranse .....	74
10.1.1	Konkurransens historiske løp .....	74
10.1.2	Konkurransen flyttes - til internett .....	75
10.2	Oppsummerende kommentar om frikjøring og konkurranse: Frikjøringsens rasjonalitet – har den endret seg? .....	76
<b>11.</b>	<b>Avsluttende betraktninger .....</b>	<b>77</b>
11.1	Regulering og opprør – en gjentakelsesprosess i fenomenets historie .....	77
11.2	Noen fremtidsrettede tanker .....	80
	<b>Referanser .....</b>	<b>81</b>
	Kilder fra internett: .....	84
	Kilder fra DVD: .....	85
	Kilder fra Video: .....	85
	<b>Figuroversikt .....</b>	<b>87</b>

## Forord

Så har jeg kommet til veis ende i dette studieåret, og med denne masteroppgaven. Å skrive masteroppgave har vært en prøvelse i egendisiplin- og struktur. Det hjalp heller ikke at det var tidenes snøvinter her på Østlandet. Noe som gjorde valget om å sette seg på et masterkontor enda vanskeligere. Likevel har det først og fremst vært et morsomt og lærerikt år. Det å få skrive masteroppgave om noe som jeg virkelig er interessert i er for meg et privilegium jeg er takknemlig for.

Underveis i denne prosessen har jeg vært så heldig å få hjelp og veiledning av en meget dyktig veileder; Matti Goksøyr. Takk for all hjelp i forbindelse med denne oppgaven. Du har hatt tid til å svare på min spørsmål, og hjulpet meg med gjennom hele prosessen, fra stadiet med idémyldring til ferdig produkt. Takk skal du ha!

Jeg vil også rette en takk til alle dere der ute som driver med frikjøring på ski. Uten dere hadde det ikke vært mulig for meg å skrive denne masteroppgaven.

Jeg føler også det er på sin plass å takke medstudenter for det flott sosiale og faglige miljøet som vi har hatt ved NIH. Til tross stor spredning i oppgavetemaer har det vært gode diskusjoner og engasjerte medstudenter. Det har vært artig å få delta i dette miljøet!

Må også rette en takk til min arbeidsgivere på Oslo Sportslager som har vært utrolig fleksible og forståelsesfulle. Tusen takk til mamma og pappa, øvrig familie og venner for hjelp, støtte og motivasjon gjennom et tidvis krevende år!

Henning Evju,

Oslo, 27.05.2014

# 1. Innledning

## 1.1 *Innledning og bakgrunn for oppgaven*

Frikjøring som aktivitet har gjennom det siste århundret utviklet seg, og befestet sin posisjon som en stor gren innen mengden av skibaserte aktiviteter. Dette er ikke gjeldende bare for Norge, men også store deler av verden hvor man har kalde og snørike vintre. Helt siden Sondre Norheim og teledølene lekte seg i djup snø i bakkene Telemark har frikjøring vært i utvikling (Huntford, 2006). Tradisjonen for å spenne på skiene for så å leke seg med snøen og de utfordringer terrenget skapte har fortsatt å gjøre seg gjeldende gjennom historien.

I dette prosjektet ser jeg på hva som har skjedd med frikjøring som fenomen fra slutten av 1800-tallet og frem til i dag. Historisk har frikjøring som aktivitet vært preget av svingninger i innhold og utførelse. Regulering og opprør er to ord som beskriver viktige momenter i fenomenets utvikling. Frikjøring og fenomenets utøvere sitt forhold til konkurranse vil jeg undersøke i lys av prinsippene om modernisering og sportifisering. Dette vil også benyttes for å skape forståelse for holdninger, synspunkter og utvikling (Goksøyr, 1988, 1991). Hvordan snowboard har påvirket frikjøring er også noe jeg finner interessant og vil ta for meg (Howe, 1998).

Det vil bli lagt vekt på hvilken effekt kommersielle aktører har hatt i utviklingsløpet. Utstyret som benyttes i frikjøring har utviklet seg, og hvor viktig dette har vært vil jeg også se på både i henhold til kommersialisering, modernisering og sportifisering (Huntford, 2006; Masia, 2005; Grosword, 2009; Gotaas, 2007). Frikjøring sitt forhold til media, og hvordan dette har vært med på å forme aktiviteten vil også bli gransket (Kirkebo, 2004).

Jeg har valgt å ikke begrense oppgaven min til et gitt geografisk område. Grunnen til dette er at frikjøring er en global aktivitet som ikke er bundet i henhold til landegrensler. Viktige hendelser har skjedd flere forskjellige steder i verden (Horgen, 2011; Dawson, 1998; Scott, 2005; Huntford, 2006).

Frikjøring har blitt en populær aktivitet, og en historisk analyse av hvordan dette fenomenet har utviklet seg er noe jeg finner interessant. Hvordan frikjøring som



aktivitet gjør seg gjeldende for friluftsliv er også noe jeg vil se nærmere på (Odden, 2008; Horgen, 2011; Tordsson, 2003)

## **1.2 Problemstilling**

Når jeg begynte på oppgaven var det mange forskjellige problemstillinger jeg ønsket å se nærmere på. Hvilken jeg skulle velge var vanskelig. Etter mange runder med meg selv kom jeg fram til en problemstilling som dekker de emnene jeg ønsket å undersøke. Avgjørelsen falt på følgende problemstilling:

*Fremveksten av frikjøring som et moderne fenomen  
Frikjøringen – innhentet av sportifiseringen?*

Denne problemstillingen er delt opp i to deler, hvorav den første delen omhandler søken etter å forstå historien omkring frikjøring som et moderne fenomen. Hvordan det vokste frem til å bli det fenomenet vi ser i dag. Et moderne fenomen utvikler seg i takt med de kulturelle forandringer som skjer rundt fenomenet. Problemstillingens andre del bygger på prinsippet om *sportifisering*, og innvirkning det har hatt på frikjøringen som aktivitet. Jeg skal komme nærmere inn på betydningen av begrepet i et senere kapittel av oppgaven. I begge tilfellene er det et historisk perspektiv som er utgangspunktet for undersøkelsene.

## **1.3 Presisering av frikjøringsbegrepet**

Frikjøring på ski er et begrep som er åpent for tolkning. Tolkning kan være påvirket av personlige faktorer, hvor mye du står på ski, og hvilket miljø man befinner seg i.

Telseth (2005) beskriver frikjøring som å være i bevegelse på og at bevegelsesmønsteret er likt det som utføres i en preparert trasé. Dog i motsetning til de tilrettelagte traséene handler frikjøring om at man oppsøker naturlige omgivelser. Forskjellene mellom å kjøre preparerte traséer og å drive frikjøring i skauen eller på fjellet er store. Her er det trær, steiner, kuler, dumper og knauser som bidrar til at man får et annet kjøremønster enn man ville gjort i løyper som er preparerte. Dette synes jeg er en beskrivelse/definisjon som passer min oppfattelse av frikjøring.

Ødegården (2010) tar for seg den legendariske og nå avdøde frikjøringslegenden Shane McConkey, som jeg vil nevne senere i oppgaven, og hans beskrivelse av hva frikjøring er for han. McConkey beskriver det slik:

*”Skiing is a Sport all about freedom, the wind in your face, speed, air. I sort of progressed to wanting to go faster and catch more air. I really tried all aspects of it and now enjoy freeskiing, filming ski segments, and freeriding competitions. In competitions you have a starting gate at the top of the mountain, no boundaries, and a finish line. So you do pretty much what you want, express your own creativity, take jumps, do some tricks, whatever strikes you. It’s really about going out and showing of.”* (Ødegården, 2010, s.10)

Sett ut ifra hvordan Shane McConkey beskriver frikjøring kan man dele frikjøring opp i tre kategorier: kjøre fritt, filming og konkurranse (Ødegården, 2010). Dette er en beskrivelse som jeg ser på som ganske gjeldende, i hvert fall i nyere tid. Telseth (2005) viser til at frikjøringsbenevnelsen omfatter også andre grupper skikjørere, og snowboardere. Jeg vil i denne oppgaven rette blikket mitt mot frikjøring på ski, men snowboard har spilt en viktig rolle. Nå er ikke en frikjører bare en som søker opplevelser nedover i samspill med naturlige terrengformasjoner. De som før ble kalt for triksere, nå kalt jibbere, blir også innlemmet i frikjøringsbegrepet (Telseth, 2005). I utgangspunktet finner vi disse i terrengparker tilknyttet skianlegg, men man finner dem også i fjellet. En jibber i fjellet benytter seg enten av naturlige formasjoner laget av snø, vind og terreng til å utøve sin aktivitet, eller så bygger de seg store hopp. Jibbing er en aktivitet som handler om å utføre triks i luften (Telseth, 2005). Frikjøring er en aktivitet i stadig forandring. Et typisk trekk for frikjøring er at man stadig oppsøker nye områder hvor man setter forskjellige aktivitetsuttrykk sammen (Telseth, 2005). Telseth sin oppgave er skrevet i 2005. Det er sannsynlig å anta at frikjøring som aktivitet har forandret seg siden oppgaven hans ble skrevet. Likevel synes jeg at hans presisering av begrepet frikjøring passer godt også i nåtiden, 2014.

At frikjøring er en ung sport er noe jeg må ta med i betraktningen. De stadige forandringene, moderniseringen, kommersialiseringen og sportifiseringen er alle tegn på dette. Disse uttrykkene vil bli gjort rede for senere i oppgaven.

### 1.3.1 Hvem er det som er frikjørere?

I henhold til Telseth (2005) må du ut av traséne og stå på ski for å være en frikjører. Du bør helst kjøre bratt, og være god på ski. Frikjøringsmiljøet er en levende kultur, og et fenomen som man ser i stadig utvikling (Telseth, 2005). Jeg har nevnt en ”sidekultur” fra frikjøringen som kalles for jibbing:

*”Jibbekultur kan forstås som at det er en egen kultur til forskjell fra frikjørerenes kultur, men også at det er en delkultur innen den større frikjøringskulturen. Jeg synes det er vanskelig å atskille jibberne fra frikjøringen, både som aktivitet og kultur. Årsaken er den grunnleggende forutsetningen for aktiviteten som jibbere og kjørere har til felles, nemlig leken, opplevelsene og aktiviteten som for begge gruppene oppstår ut fra bevegelse på ski...”*(Telseth, 2005, s.27).

Man ser også, ifølge Telseth (2005), at mange av jibberne er gode kjørere også. At mange av de kombinerer jibbing og frikjøring. Det å kjøre linjer i fjellet ser Telseth (2005) på som en viktig utvikling av kulturen, hvor man kan legge inn triks fra jibbekulturen. Sett ut i fra Telseths (2005) beskrivelser av frikjørerne har man to grupper som er forskjellige, men som likevel smelter sammen inn under samme begrep. Grunnen til det er at man kan kombinere disse to grenene.

## 2. Metode og kilder

### 2.1 Tidligere forskning

Frikjøring som aktivitet er et ganske nytt fenomen. Man ser at frikjøring ofte blir omtalt i magasiner, filmer og på websider. Skikulturen verden over er også omtalt i en rekke skihistoriske bøker. Mye av det som nevnes i disse bøkene er aktiviteter som fant sted på 1800-tallet og fremover til 1980-tallet. Bøkene omfatter ofte gamle teknikker for å stå på ski, gamle metoder for å konstruere ski og skihistoriske begivenheter. Bøkene *Powder Pioneers* og *Wild Snow* har for meg vært gode kilder for granskning, og for å få en bedre forståelse av hva som har påvirket frikjøringens utvikling. Dette er fordi de forteller mye om frikjøringens tidligere historie i spesifikke områder, men som jeg mener er overførbar til en generell forståelse. Jeg mener det også er viktig å nevne at skihopping nevnes mye i de bøkene som tar for seg tidligere skihistorie. De oppdagelsene jeg har gjort i henhold til tidligere forskning er at det er gjort svært lite studier om hvordan frikjøring på ski har utviklet seg som en global aktivitet. Betydningen av dette for meg, har vært at det har blitt brukt mye tid på å finne tidligere forskning som kan bindes opp imot temaet i oppgaven. Dette har gjort at jeg har begynte å se koblinger mellom gammel og nytt, finne likheter og forskjeller.

For å skrive om skifilmens historie har jeg sett en del filmer som jeg har brukt som kilder. Likevel er det ikke skrevet mye om skifilmens historie. Øystein Kirkebo har gjort en innholdsanalyse av skifilm i artikkelen *Ekstrem sport som kulturprodukt*, hvor han skriver om skifilmens utvikling.

### 2.2 Kildesituasjon

Når jeg har arbeidet med dette prosjektet har jeg benyttet meg av publisert materiale, i form av bøker og magasiner. Magasinene jeg har brukt som kilder er henholdsvis *Fri Flyt* fra forskjellige årganger, og *Powder Magazine*. Disse ble brukt til å konkret se etter artikler med fokus på viktige og fremtredende personer, hendelser og artikler med et historisk preg. Både *Fri Flyt* og *Powder Magazine* har publisert store mengder magasiner og artikler. Ved å ta for meg artikler fra forskjellige tidsrom har jeg fått kilder med et vidt tidsperspektiv og opphav.

I tillegg har internett, og da særlig [www.youtube.com](http://www.youtube.com) vært viktig som kilde til informasjon. *Youtube.com* er en åpen videoportal hvor man kan publisere videoer gjennom en bruker man oppretter. Mange frikjørere, skifirmaer og magasiner bruker dette som en portal for distribusjon av sitt budskap. Youtube har derfor for meg vært en viktig kilde til informasjon. Bruken av Youtube gjorde også at jeg ble mer oppmerksom og hjalp meg å orientere meg om hva slags kildematerialer som var interessant for min oppgave. Samtidig var det også viktig at jeg var nøye med å granske disse kildene hva gjaldt opphav, innhold og fortrolighet.

Skifilmer som kilder har for meg også vært viktig. Her får man et dypdykk inn i frikjøringens verden. For at jeg skal kunne bruke dette som kilder er det viktig at jeg prøver å se ”forbi bildene” og prøver å fange budskapene de ønsker å fremme med filmen. Samtidig var også selve filmene viktig bidragsytere til å forstå utviklingstrekk hos fenomenet.

### **2.3 Metodebruk og utfordringer dette skapte**

Denne oppgaven er bygd opp på kildegransking. Hovedkriteriet for et holdbart historisk svar er at det er samsvar i kildene. Kildegransking er rett og slett et samlende begrep på det historikeren gjør når han fra kilder dels henter ny viten om fortida og dels prøver om den viten han mener å sitte inne med er holdbar. Likevel er det slik at i praksis så glir disse framgangsmåtene og grepene i kildegransking sammen i kombinasjoner som varierer fra historiker til historiker, og fra gang til gang. Likevel kan man dele prosessen inn i forskjellige felt. Det var for meg viktig å være kritisk til de kildene jeg fant og hadde for hånden (Blom og Helle, 1997). *Kartlegging og avgrensning av relevante kilder. Kildeobservasjon og opphavsbestemmelse. Innholdsbestemmelse.*

*Brukbarhetsbestemmelse.* Jeg måtte finne ut hva slags kilder jeg hadde behov for, og finne en avgrensning for hva som er relevant av kilder i henhold til min problemstilling. Dernest må jeg prøve å skaffe en opphavsbestemmelse for kildene, og i tillegg finne ut hvor brukbare de er i henhold til min oppgave. Dette gjelder særlig på innholdsbestemmelse, at det er kilder med innhold som er relevant for min oppgave.

Som historieforsker er det ikke bare uproblematisk for meg å lese kildene mine. Man møter alltid kildene med en personlig forståelseshorisont som er preget av mitt miljø og

kollektive erfaring, forestillinger og holdninger. Jeg blir det det *subjektive elementet* i den historiske forskningsprosessen.

Det var for meg viktig å være kritisk til de kildene jeg fant og hadde for hånden. For dette har Kjeldstadli (1999) fire regler/spørsmål som jeg har brukt og fulgt som guidene linjer. I følge han sjøl bygger disse på sunn fornuft.

1. *Hvilke kilder har vi?*
2. *Hva er de kildene vi har? Hvilken funksjon hadde de i den situasjonen og miljøet de ble til i? Fastslå opphavet og formålet deres*
3. *Hva står i kildene? Hva er innholdet? Å tolke kildene*
4. *Hva kan jeg bruke dem til? Hvor relevant er de i henhold til problemstillingen min?*

For min oppgave har jeg sett på dette som viktig spørsmål å stille meg selv når jeg har stått ovenfor nye kilder. Prosessen med å velge ut hva jeg mener gir denne oppgaven et godt grunnlag for å forklare utviklingen av frikjøring var vanskelig. En av grunnene til dette er fordi det er så mye å velge i. For meg gjaldt det å finne hendelser som jeg så på som viktig i forskjellige tidsepoker, og som jeg mener har spilt en sentral rolle i fenomenets utvikling. På bakgrunn av disse hendelsene har oppgaven blitt formet. Jeg har brukt mye video og bilder i tillegg til tekst som kilder i forskningsprosessen min. Siden en del av kildene mine som nevnt over er video og film, var det viktig for meg å prøve å se sammenhenger og likhet. Å stole på kun én film fra Youtube så jeg på som lite troverdig. Av den grunn brukte jeg mye tid på å finne filmer som hadde en relasjon til hverandre. Samme type innhold og bilder fra flere kilder var viktig for å kunne stadfeste at dette faktisk var pålitelige kilder. Jeg så etter tegn som skitype, kjørestil, klesstil og filmteknikk for å identifisere filmene til rett tidsepoke. I tillegg var det også viktig for meg å prøve å identifisere filmskaperen/opphavspersonen. I henhold til youtube-filmer kunne dette med opphavsperson og filmskaper være et lite problem. Av den grunn ble den enda viktigere for meg å se innhold i forskjellige filmer opp mot hverandre for å kunne stadfeste hvor fortrolig filmen var som kilde.

## **2.4 Sportifisering**

### **2.4.1 Betydningen av sportifisering**

Slår man opp i en norsk ordbok vil man ikke finne ordet sportifisering forklart. Den intuitive forståelsen av ordet peker i retningen av ”å gjøre noe til sport”, eller man kan si at man ”lar noe få sportens egenskaper” (Goksøyr, 1988).

Sportifisering er en prosess. Dette er viktig å understreke. Som Goksøyr (1988) skriver er det en prosess som ikke ender ut i en endelig rasjonalisering av idretten. Denne prosessen mot å gjøre sporten moderne skjer på følgende grunnlag:

*Forutsetningene for en sportifisering: Det å gjøre noe til en moderne sport, enten det er en gammel norsk ”idrett”, et spill eller hvilken som helst fysisk styrkeprøve – er at det eksisterer to grunnleggende forhold, nemlig en viss grad av rasjonalisering og av sivilisering (Goksøyr, 1988, s. 53)*

Sett i lys av dette sitatet ønsker jeg å bruke prosess-funksjonen som ligger i begrepet. På den måten kan jeg bruke *sportifisering* som en forklaring på hvilke endringer frikjøring har gjennomgått i den perioden jeg tar for meg.

Begrepet blir brukt til å beskrive endringen i for eksempel sammenlikning av idrettsprestasjoner. Sett i lys av den opprinnelige bruken av sportifisering av idrett skjer det flere, og mindre, banebrytende endringer i samme retning. Det er alle disse små og stadige endringene og rasjonaliserende elementer som i idretten som utgjør sportifisering. Hvilket betyr at det samtidig er en prosess som ikke har nådd sin ende enda. Sett opp i mot modernisering, som er et videre begrep og kan fylles med nesten alt mulig, er sportifisering som begrep mye snevrere. Det at sportifisering er et så snevert begrep, kan man se på som begrepets store fordel; det blir klarere, mer konkret. Begrepet blir kun karakterisert av det vi bestemmer som den moderne idrettens pregende prinsipper (Goksøyr, 1988).

Goksøyr (1988) fremhever rasjonalisering som et dominerende utviklingstrekk ved sportifisering. Han skiller også mellom idrettens ytre og indre rasjonalitet. Den ytre vektlegger det nyttige ved aktiviteten som dens egentlige mål; det individuelle og

sosiale. Det man finner under idrettens indre rasjonalitet kan sees på som mål man har for en økt produktivitet og fortjeneste.

Sportifisering brukt som forståelsesmåte kan gjøre det mulig for meg å unngå parallellforklaringer mellom idretten og samfunn. Ved å bruke sportifiseringstilnærmingen gir det meg en mulighet til å undersøke om idrettens utvikling kan bli sett på som en egen kulturell prosess, om idretten har en viss bevegelsesfrihet i forhold til samfunnet den er en del av (Goksøyr, 1991).

## **2.5 Modernisering**

### **2.5.1 Forklaring og beskrivelse av begrepet**

Man kan si at moderniseringen er praksisen som involverer endringer og betingelser for en organisasjon, en gruppe mennesker, en kultur eller et samfunn i sin helhet.

Modernisering som uttrykk innehar et ganske diffust innhold. Når man skal benytte seg av modernisering som et uttrykk er det viktig at man skaper en klar definisjon på hva man legger i ordet (Goksøyr, 1988). Uten en solid definisjon vil det oppstå uklarheter i hva man ønsker å uttrykke og se på ved bruk av modernisering. For å forstå bedre hvordan noe har blitt modernisert er det viktig å ikke bare se på selve fenomenet, men også ta i betraktning andre variabler som kan ha vært med på å skape modernisering innenfor et bestemt område/felt (Goksøyr, 1988).

Guttmann, og hans sju prinsipper for den moderne idretten er et analytisk redskap jeg vil bruke for å få en dypere og mer konkret forståelse av fenomenets utvikling. Disse sju prinsippene, eller de seks første, bygger opp mot de sjuende, og det siste, som er *rekordbegrepet*. Rekord-begrepet er for Guttmann selve kjerne i den moderne idretten, og de andre prinsippene blir forutsetninger for at *rekord-begrepet* skal finne sted (Goksøyr, 1988).

1. Innenfor idretten har det foregått en utvikling på den "rituelle" siden. Da i form av en verdsliggjøring eller sekularisering. All idrett var i dens tidligere former knyttet til en rituell handling. I motsetning er den moderne idretten løsrevet fullstendig fra dette. Den blir drevet for sin egen del, eller for andre formål som er like verdslige.



2. Likhet er også blitt et avgjørende kriterium for den moderne idretten. Dette skiller han mellom på to områder. For det første; alle skal ha samme anledning til å delta. For det andre; Alle skal konkurrere under samme forhold. Dette er en framstilling av idealtypen. Selv om utviklingen fram til i dag har gått som Guttmann framhever, i retning av større grad av likhet av første kategori, for eksempel når det gjelder kjønn, klassebakgrunn og hudfarge, så er likhet likevel ennå ikke oppnådd på disse områdene.
3. Spesialisering i idretten er en naturlig følge av det moderne prestasjonsprinsippet. Et spill skal kunne inneholde flere elementer. Liten eller ingen arbeidsdeling mellom spillere; alle er med på alt, alle er like gode. Ikke noe klarte skille mellom deltaker og publikum. Her på disse punktene skiller den moderne idretten seg klart ut. Profesjonisme er den naturlige følge av spesialiseringen i følge Guttmann.
4. Rasjonalisering er et viktig begrep for Guttmann. Den moderne idretten er målrettet. Idrettens regler (og dermed midler) må være rasjonelle og logiske i forhold til sitt mål. Rasjonalisering er også forutsetningen for en standardisering av utforming av moderne idrett.
5. Byråkratisering. Den moderne idretten er byråkratisert. Historisk må dette knyttes til de første nasjonale idrettsorganisasjonene og deres overordnede organer. Deres rolle er blant mye å vedta og overvåke regelverk, ratifisere rekorder og sørge for at konkurranser blir arrangert.
6. Kvantifisering er et dominerende trekk ved den moderne idretten. For at prestasjoner skal kunne sammenlignes, med andre ord for at en reell konkurranse skal kunne finne sted, må resultatene kvantifiseres og måles. Selv om Guttmann ikke går like langt som enkelte andre i å definere moderne idrett etter om den lar seg registrere, mener han likevel at dette måleprinsippet er i framgang innenfor idretten.
7. Rekord-begrepet. Det er denne abstraksjonen som tillater konkurranse også med ikke-tilstedeværende, fortidige og framtidige personer. Rekordbegrepet er samtidig noe som er nytt i den vestlige kultur de siste hundre år.

Adelman (Goksøyr, 1998) bruker moderniserings begrepet som et analytisk redskap for å forstå strukturelle endringer i forhold til idrett fra en tidligere tidsperiode. For å lage et

hovedskille mellom pre-moderne og moderne idrett bruker Adelman seks karakteristika, eller kjennetegn om du vil.

1. Organisering: man går fra uformell til formalisert og differensiert
  2. Regelverk: fra uskrevne, tradisjonsbundne og lokalt varierende til formelle og standardisert regelverk
  3. Konkurransen: går fra å kun være meningsfylte i en lokal sammenheng til at det blir nasjonalt og internasjonalt.
  4. Rolledifferensiering: fra at den er lav og med grenser mellom deltakere og tilskuere til en høyere grad av spesialisering og klare grenser mellom deltakere og tilskuere
  5. Offentlig informasjon: fra å være veldig begrenset, lokalt og muntlig, til å bli regelmessig og i flere ”forum” og former”
  6. Statistikk og rekorder går fra å være ikke-eksisterende til å bli registrert, sanksjonert og publisert av sentrale organer.
- (Goksøyr, 1988).

Det som er viktig for Adelman er å presisere at modernisering er en prosess (Goksøyer, 1988).

Guttmanns sju kriterier er noe jeg vil benytte som hjelpemidler i denne oppgaven for å få en bedre forståelse for hva som har gjort at frikjøring har kommet til det punktet det er på i dag. Jeg vil også benytte meg av Adelmans analytiske verktøy, men hovedfokuset vil ligge på Guttmann (Goksøyr, 1988). Hvordan har frikjøring blitt modernisert? Hvordan har endringer i organiseringen, regelverk, konkurranser, rolledifferensiering, offentlig informasjon og statistikk og rekorder påvirket frikjøring? Dette er spørsmål jeg vil se nærmere på når jeg tar for meg hvordan sporten har utviklet seg.

## **2.6 Kommersialisering**

Kommersialisering er et hyppig brukt begrep i samfunnsvitenskap og samfunnet forøvrig. Likevel er det sjeldent at det er begrepsfestet. I stedet for at det tillegges en egen mening føyes det ofte inn i en hvilken som helst sammenheng hvor det underbygger ulike prosesser – alt fra økt produksjon, økonomisk vekst, velferd, popularisering og

kulturell forvaltning. En av grunnene til dette kan være at dette begrepet er så innarbeidet i vår kultur at en definisjon synes å være unødvendig. Det kan også være at begrepet er så rikt på assosiasjoner og velegnet for retorikk, at man ikke ser et behov for en definisjon. Kan dette også simpelthen være en årsak av at *kommersialisering* faktisk er de prosesser som nevnes?

Min forståelse av begrepet kommersialisering er fra Bjørnebekk (1992) sin presisering av begrepet. Jeg velger å bruke denne forståelsen fordi jeg mener den kan hjelpe meg i søken etter forståelse av frikjøringens utvikling:

*”Kommersialisering er prosesser som finner sted når tanken om lønnsomhet begynner å prege områder som tidligere har vært preget av andre tanker og vurderinger”*

Som det kommer fram av sitatet kan det være slik at noe får en vare-karakter, i dette tilfellet frikjøring. Det jeg mener med dette er at det kan selges og kjøpes. Dermed lages det helt eller delvis for å tjene penger på det. *Kommersialisering* kan også forstås som fremveksten av et nytt produkt. Grunnen til dette er at jeg mener de prosessene som finnes ved denne endringen i tankene kan være en av grunnen til at ting blir sett på som nye produkter. Frikjøring som aktivitet har gjennomgått forskjellige epoker i henhold til utvikling av utstyr, teknikk, økonomisk vekst og popularitet. Aktiviteten har blitt ”re-lansert” som et nytt produkt opptil flere ganger. Den første gangen vi så det var kanskje når tindebestigning og ”wilderness skiing” så dagens lys (Scott, 2005; Huntford, 2006; Dawson, 1998).

For min oppgave som tar for seg hvordan frikjøring som fenomen har utviklet seg gjennom historien er dette en arbeidsforståelse som jeg mener har en god vinkling. Et godt verktøy for å hjelpe meg til å forstå de endringer som har skjedd i sporten, og hvorfor disse endringene har skjedd.

### **3. Frikjøring og friluftsliv**

Før jeg tar fatt på den historiske delen av oppgaven ønsker jeg å gi et klarere blikk på hvordan man kan se frikjøring i henhold til friluftsliv. Hva man definerer og oppfatter som friluftsliv vil selvfølgelig variere fra person til person og land til land. Jeg vil derfor i dette kapitlet prøve å se frikjøring som aktivitet fra noen forskjellige friluftslivsynspunkter, for å få en dypere forståelse av fenomenet.

#### **3.1 Friluftsliv**

Friluftsliv skiller seg fra sporten ved at det ikke er kunstige regler for hvordan det skal utføres. Det er rett og slett det vi liker å gjøre ute i naturen. I Stortingsmelding nr. 39 (2000-2001) defineres friluftsliv slik:

*”Opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse” (Stortingsmelding nr.39, 2000-2001, s.1)*

Men hvordan finner man frikjøring i denne definisjonen? Frikjøring i Norge er for veldig mange en aktivitet som dreier seg om nettopp det å oppholde seg i den norske naturen. Skape en miljøforandring som kan være med på å gi deg flotte naturopplevelser. Man går ut av de vanlige omgivelsene man befinner seg i, og setter kurs for nye opplevelser.

##### **3.1.1 Friluftslivets praksis**

Begrepet friluftslivets praksis har jeg fra Bjørn Tordsson (2003), og man kan se på det som et mønster av handlinger innen friluftslivet. Det som kjennetegner dette er at den enkelte eksponerer seg for naturen, lar naturen virke på kropp og sanser, søker opp situasjoner hvor en kan eller må handle. Naturen utgjør et åpent rom for valg av *prosjekter*. I henhold til valg av prosjekter er det viktig å nevne at hvert prosjekt har sine egne føringer, hvert sitt sett av typiske måter å sanse, skjelne, handle og samhandle med naturen og turkameratene. Derfor rommer ulike prosjekter sine egne iboende meningspotensialer, tematikker og skjulte budskap for den som utøver det (Tordsson, 2003).

Frikjøring er et slikt *prosjekt* som kan drives i det rommet naturen utgjør. I henhold til andre friluftslivs aktiviteter gir også frikjøring sine egne måter å oppleve naturen på. Du føler og sanser hvordan snøen er gjennom skiene, du må handle og samhandle sammen med dine turkamerater slik at man ferdes sikkert og tar de rette beslutningene.

Ser man på det på denne måten mener jeg at man absolutt kan inkludere frikjøring som en del av det norske friluftsliv i henhold til hvordan Stortinget definerer det i Stortingsmelding nr.39 (St.meld. nr.39, 2000-2001).

André Horgen (2001) har en modell med hensikt om å skape en bedre forståelse av fenomenet friluftsliv. I denne modellen tar Horgen (2001) for seg de forskjellige aktivitetene som kommer inn under friluftsliv, og prøver å skape et bilde av hva slags miljø og samfunn disse aktivitetene kan knyttes til. Horgen (2001) ser på aktiviteter som har relasjoner til bygdesamfunn og bysamfunn.

### **3.1.2 Aktiviteter i bygdesamfunn**

Ser man på aktivitetene som stammer fra bygdesamfunnene er det tydelige trekk og koblinger til aktiviteter som var en del av hverdagslige gjøremål. Noe man gjorde fordi det var en del av de daglige arbeidsoppgavene, og for at man skulle klare å overleve. Fiske, jordbruk, dyresanking, jakt, bærplukking og bruk av ski for å nevne noen (Horgen, 2001; Tordsson, 2003).

Mange av dagens friluftslivsaktiviteter har sine røtter i noen av disse aktivitetene som lå i en gråsoner mot landbruk og arbeid i naturen. Med bakgrunn i livberging, at man brukte naturen som levebrød, 1800-tallets bondeliv, og det enkle (Horgen, 2001; Tordsson, 2003).

### **3.1.3 Aktiviteter fra bysamfunn**

Aktiviteter som kan knyttes opp mot å ha røtter i bytradisjon og bysamfunnene, skiller seg litt ut i forhold til bygdetradisjon. Med røtter i byens tradisjoner kommer ord som fritidsliv, rekreasjon, fritid, overskuddsliv og opplevelse inn som sterke faktorer. Rekreasjon og opplevelse ser jeg her på som viktige. Disse ordene kobles ofte opp mot aktiviteter som gjøres for opplevelsen sin skyld. De er ikke preget av gjøremål. Aktiviteter skapt av mennesker med en trang til å utforske? Påvirket av tradisjoner inn

mot idrett og sport i naturen? Inntrykk og følelser er i sentrum. Opplevelsen av villmark og urørt natur. Det som kan ha vært viktige påvirkningsfaktorer her er romantikken, det engelske ”outdoorlife”, industrialisering og oppdagelsen av ”Det norske” (Horgen, 2001;Tordsson, 2003).

### **3.1.4 Et samlet blikk mot bygd og by**

Men hvor kommer frikjøring inn? Er dette en aktivitet som har vokst fram som følge av de mange tradisjonene vedrørende bruk av ski i norske bygder, eller er det bytradisjonene som har hatt den største påvirkning? Frikjøring er en aktivitet som ligger litt i gråsonen og veksler litt mellom bygdetradisjon og bytradisjon (Horgen, 2001).

Med en sterk innflytelse fra bygdesamfunnene hvor ski ble brukt som et fremkomstmiddel, over mot bysamfunnene hvor man etter hvert begynte å bruke ski som en rekreasjonsaktivitet (Sunde, 2009). Frikjøring er, slik jeg ser det i henhold til denne vinklingen, en aktivitet som har tatt til seg deler fra både by og bygd.

Påvirkningskraften fra bytradisjonens fritidsliv, rekreasjon og fritid er nok sterke her, men uten de norske bygdetradisjonene og hva dette førte med seg, ville vi kanskje ikke sett frikjøring i det bildet som vi gjør i dag? Man må også se det i lys av industrialiseringen, teknologi og samfunnets utvikling generelt. Huntford (2006) stiller seg kritisk til utviklingen av teknologien, og mener det er ironisk at den ikke bare har vært et hjelpemiddel for utviklingen av moderne skisport, men også en trussel.

Skisporten har blitt sterkt avhengig av teknologien, fra dens opprinnelse og fram til i dag. Er ikke det vi ønsker et harmonisk forhold mellom mann, skiløper og snøen? Har de essensielle røttene fra de gamle by- og bygdetradisjonene forsvunnet?

## **3.2 Frikjøring og naturkontakt**

Dette avsnittet vil jeg begynne med et sitat fra Roald Amundsen:

*De har været en go dag fårr oss skjiløpere. Løs sne så skjiene sank ca. 2 tåmmerner. Iset å kornete så skjiene gle såmm på åljete åverflate. Men der trænktes åsså løssne så man kunne få styring på skjiene. Denn ene bakke sværere enn denn annen. De jikk så de suste. En hærli spårt (Huntford, 2006, s.7).*

Dette sitatet er hentet fra Amundsens dagbok 6. januar 1912, etter at han hadde kjørt ned fra polplataet. For en frikjører i dag er dette musikk i ørene, enda man har et helt

annet forhold til både ski og snø, enn på den tiden hvor ski var et nytteredskap (Huntford, 2006). Huntford (2006) skriver videre at flesteparten av dagens skiløpere helst driver med alpin skiidrett. Ved innføringen av skiheisene og de større skisentrene har man eliminert slitet det var med å ”klatre” til topps. Utforkjøringen har blitt det han kaller for en ”gratis” glede. Det som har skjedd, i følge Huntford (2006), er at alpin skiidrett har mistet ekte naturkontakt. Begrunnelsen hans er at den er blitt mekanisert. Kommersialisering og trengsel har forstyrret den skjøre balansen mellom mennesket og natur. Videre ser Huntford (2006) det som ironisk at nettopp teknologien har blitt en trussel. Skisporten har vært svært avhengig av teknologien, og den teknologiske utviklingen, og kommersialismen fra den enkle opprinnelsen fram til i dag. Skiens opprinnelse er knyttet til det moderne menneskets tilsynekomst. Men det er likevel viktig at man er kritisk til dette. Å være kritisk til kommersialismen. Telseth (2005) skriver at det for frikjørerne er viktig å være kritisk til slike aktører fordi de som frikjørere selv må være de viktigste premissleverandørene i utviklingen av sin egen aktivitet.

### **3.3 *Friluftsliv i Norden kontra USA***

Alf Odden (2008) tar i sin doktorgradsavhandling for seg utviklingstrekk i norsk friluftsliv og forskjellene på friluftslivsaktiviteter mellom USA og Norge. I Norge er det ikke så store avstander som i USA, og generelt på det nord-amerikanske kontinentet. Dette gjør at man med relativt kort reisetid i Norge kan komme seg fra urbane miljø og bystrøk opp til områder hvor frikjøring er mulig. I Norge ligger de fleste større byene ved kysten, samtidig som det i følge Odden er rundt to timers kjøring til nærmeste fjellområde. Her er det også en likhet til Alpelandene. Også her er avstandene korte, og mange av landets innbyggere bor i fjellene. Noe som gjør at tilgangen på fjell og snø legger godt til rette for de ulike skiaktivitetene. I Norge og de øvrige landene i Norden, har man fri ferdsel i naturen. Norge har ”friluftslivloven”, eller allmenretten til å bedrive friluftsliv i hele landet. Vender man blikket over mot USA ser man en mye større grad av privatisering og kommersialisering. Allmenretten sørger i Norge for at man kan ferdes fritt og selv om heisen slutter å gå kan man fortsatt bedrive frikjøring i nærhet til alpinanleggene. Som Odden (2008) skriver gjør dette at nær sagt alle naturområder kan benyttes til friluftsliv, mens man i USA ser at det er helt annerledes. Tilgangen i private rekreasjonsområder gjør dette mer begrenset i USA.

Likevel kommer Odden (2008) fram med noen fellestrekk for både Norden og USA. Et

av disse er oppkomsten av en rekke spesialiserte og ganske krevende aktiviteter som har hatt sin oppblomstring de siste 10-15 årene. Frikjøring på ski er et eksempel Odden trekker frem i sin doktorgradsavhandling (Odden, 2008). Dette er friluftslivsaktiviteter som har en noe begrenset oppslutning, men det er en sterk vekst blant unge utøvere (Odden, 2008).

### **3.4 Oppsummerende betraktninger om frikjøring og friluftsliv**

Friluftsliv er et uttrykk som omfavner mange aktiviteter. Frikjøring mener jeg er en av disse aktivitetene, og passer godt inn under *friluftslivparaplyen*. Selv om frikjøring er preget av en moderne livsform og sterkt knyttet til kommersielle aktører har det helt klart sin plass innenfor friluftsliv. Som Telseth (2005) og Tordsson (2003) skriver handler mye om følelser og tanker knyttet til opplevelsene, og hvordan man oppnår disse. Å sanse, skjelne og skape et forhold til turkamerater. Så lenge forholdet til naturen ikke bare er et instrumentalt forhold mener jeg at man bedriver friluftsliv. Om frikjøring i heisbasert form er friluftsliv kan selvfølgelig diskuteres, men hvis man ser på hva man kan oppleve ved å bedrive denne formen for aktivitet, mener jeg dette også kan implementeres i friluftsliv. Likevel vil jeg ikke trekke en sluttende konklusjon om hvorvidt frikjøring kan regnes som friluftsliv. Det mener jeg er opp til hver enkelt å bedømme. Viktig er det dog å huske på at man ikke oppgir aktiviteten totalt til det kommersielle markedet. Det er viktig å holde på de følelser, tanker og opplevelser frikjøring bringer med seg. Opprettholde et ekte forhold til naturen. Og dette kan vel gjøres selv om man tar heisen opp eller går opp på feller? Begge deler er jo produkter av et kommersielt marked, men som gir deg muligheten til den opplevelsen.

I henhold til Huntford (2006) er det er par ting jeg stiller meg kritisk til i hans utsagn. Når han uttaler at alpin skiidrett har mistet den ekte naturkontakten er jeg uenig. Selv om man blir fraktet til toppen av et fjell i en gondol, stolheis eller en vanlig t-krok, og at det mekanisert helt klart er til stede, er det dermed slik at man ikke kan oppnå en individuell og ekte naturkontakt på veien ned igjen? Også når man går opp med feller under skia benytter man seg av produkter fra det mekanisert og kommersialiserte. Kan man ikke oppnå den samme skjøre balansen mellom mennesket og natur i løssnøen som Amundsen gjorde ned fra polarplatået? Helt siden den industrielle revolusjonen ankom Norge på midten av 1800-tallet (Sunde, 2009), og man begynte en større produksjon av



ski (Gotaas, 2005; Huntford, 2006), tror jeg folk har prøvd å oppnå balansen mellom mennesket og naturen.

Ville det vært så mange nordmenn som hadde drevet med frikjøring som en del av sitt friluftsliv om man ikke hadde hatt oppblomstringen av kommersialismen? Her synes jeg Telseth kommer med et godt poeng:

*”... frikjøreren som går på skifeller opp på topper i den norske fjellheimen viderefører en aktivitet som har eksistert i lang tid. Hun er friluftskvinne så god som noen, men er hun frikjører tilhører hun samtidig også en annen kultur. En kultur som er mer global, mer preget av en moderne livsform, sterkere knyttet til kommersielle aktører, og en aktivitet som tydelig skal uttrykke hvem hun er. Men så sant hun går på topper, opplever natur og ikke bare har et instrumentelt forhold til turen, for å kjøre ned igjen et sted ingen har gjort tidligere, driver hun også friluftsliv.” (Telseth, 2005, s.133).*

Frikjøring er noe annet enn den vanlige sporten og det ”etablerte” friluftslivet. Det er en atskillelse fra dette for det fartsfylte og moderne mennesket som ønsker å uttrykk hvem han eller hun er i en ellers kaotisk verden. Dette gjør det vanskelig å for meg å si at dette klart og tydelig er en utvikling av det norske friluftslivet, tatt i betraktning at mange av frikjørerne har bakgrunn fra det tradisjonelle friluftsliv.

## 4. Fenomenets opprinnelse – Hvor startet det?

I dette kapitlet vil jeg ta for meg fortida til det fenomenet vi kjenner til som frikjøring i dag. Jeg ønsker å belyse hva som er historien bak fenomenet. I dette kapitlet vil tidsperioden fra ca. 1870 til 1940 være grunnlaget for studiene. Bedrev man frikjøring før? Og hvis de gjorde det, er det noe av dette man kan se igjen i dagens frikjøring? Hvor startet hele denne utviklingen? Er det noen personer som har vært viktig for utviklingen? Hva slags utstyr og teknikk brukte de, og hvor gjeldende var dette for sporten?

### 4.1 Slalåm, kneiklåm og villåm – Telemark i sentrum

Det første man finner om slalom i en kjent skriftlig kilde i Norge er en kort artikkel i *Fædrelandet*, 8 mars 1879 hvor det forklares hvordan det hele gjennomføres (Tvinnerheim, J., 1998).

*”Alle mann møter på toppen, og man blir sendt ut i nummerorden, når trompetsignalet lyder. Løperne kan bremse og bruke den farten de selv ønsker. Mål er markert med små vimpler i den nederst delen av bakken. Det blir gitt karakter for stil og dristighet og løpernes herredømme over skiene”*  
(Tvinnerheim, 1998, s.197)

Ut fra dette sitatet blir det tydelig presentert at det gis karakter til hver enkelt løper. Det er en *rasjonalisering* av aktiviteten, samtidig som det er opprettet en form for *byråkratisering* og *kvantifisering*. Følgen av denne moderniseringsprosessen er at aktiviteten begynner å ligne en sport. Altså er det en sportifiseringsprosess til stedet (Goksøy, 1988).

Ordet ”slalåm” er et uttrykk med opprinnelse fra den vestlige delen av Telemark i Norge. Man brukte ordet for å beskrive forskjellige typer bakker som ble brukt av skiløpere. Ordet er satt sammen av ordene *sla* og *låm*. *Sla* betyr en jevnt og glatt hellende terreng, mens *Låm* betyr skispor. Ordet har derfor hatt et klart opphav, men i ettertid har betydningen endret seg (Tvinnereim, J., 1998).

Den mest detaljerte beskrivelsen er i *Norsk Idrætsblad* 1886 (Tvinnerheim, J., 1998), som skriver om både før og etter et slalomrenn i Seljord, februar samme år. De legger fram en begivenhet som er et løp/renn med vendinger og svinger, over bakker og mellom trær, forskjellige fra den klassiske langrenns løpinga. *Norsk Idrætsblad* beskriver det som et renn i ujevnt og vanskelig terreng. Deltakerne må unngå naturlige hindringer, og hvor hurtige avgjørelser må bli tatt for å komme seg helskinnet gjennom de kjappe svingene. Terrenget til ”slalom” var både brattere, lengre og mer vanskelig enn hva som vanligvis ble brukt til skihopp (Kleppen, 2009).

Disse bakkene hadde varierende grad av vanskelighet, og krevde derfor forskjellige ferdigheter. ”Slalom” var den enkleste av de forskjellige type bakkene. Hvis man skulle øke utfordringen for seg selv gikk man opp et ”hakk” i vanskelighetsgrad, til det man kalte for ”kneikelåm”. For å øke vanskelighetsgraden i ”kneikelåm” bygde man inn hopp i løypa. Denne aktiviteten har tydelige trekk til dagens skicross. Hvis ikke ”kneikelåm” var stor nok utfordring, så var det ”villåm” som var neste steg på stigen. Det blir beskrevet som både farlig og ekstremt (Kleppen, 2009). Her kan man igjen trekke paralleller til aktiviteter i dag. Frikjøring og ekstrem skikjøring/bratt kjøring minner klart om tradisjonen med ”villåm”. I dagens utgaver er det nok kanskje tatt til enda mer ekstreme høyder, med tanke på hva slags terreng man kjører, hvordan man behersker terrenget og ikke minst hva slags utstyr man bruker.

## **4.2 Kort om Sondre**

På midten av 1800-tallet, får den unge bonden og skihopperen Sondre Norheim (1825-1897) et behov for større kontroll over skiene sine. Han fester nå en stropp av tvinna seljerot til tåstykket på bindingen sin, og drar denne rundt helene på skoa. Han lagde også ski som var kortere enn vanlig, og hadde innsving (Dawson, 1998; Huntford, 2006; Blikom, A-G. & Molde, E., 2003) Nå som man hadde fått bedre kontroll på skiene begynte Norheim å bruke diagonalstillingen til å svinge med. Noe som ga gode og kontrollerte svinger. Dette er i dag kjent som telemarkssvingen. På samme tidspunkt utviklet Norheim og telemarkingene også en parallellsving. Som ble bedre kjent som Christiania-svingen, og i dag brukes av så å si alle skikjørere; Den vanlige ”slalomsvingen” (Dawson, 1998; Huntford, 2006; Blikom, A-G. & Molde, E., 2003).

### 4.3 Forløpet til frikjøring? – tindebestigning og fjellsport

På midten av 1800-tallet vokser det fram en ny aktivitet i fjellet. Denne får navnet ”Mountaineering as a Sport”. Aktiviteten blir nå koblet opp mot samtidens materialistiske impulser og ambisjoner, i stedet for opp mot rekreasjon og romantiske lengsler som man tidligere hadde gjort (Horgen, 2011; Dawson, 1998). Dette forklarer hvorfor ”Mountaineering as a Sport” vokste så sterkt fram i England, hvor industrialiseringen har kommet lengst. Som Horgen (2011) i sin artikkel sier det ”*det var industrisamfunnets materialistiske impulser som ble rettet mot fjellene*”. I boka ”To planker, en lidenskap” var det i følge Roland Huntford (2006) en tindebestiger ved navn Franz Reisch som stod for den første alpine skibestigningen. Han skal i mars 1893 ha besteget fjellet Kitzbühler Horn. Et fjell på nesten 2000 meter. Wilhelm von Arlt blir i februar 1894 den første til å gå på til toppen av et 3000 meter høyt fjell, ”Rauri Sonnblick”. Han skal også ha stått på ski ned igjen, men det er uvisst hvor bratt nedkjøringen var (Huntford, 2006). Videre utover starten av 1900-tallet ser man en utvikling både i utstyr og teknologi så vel som i skiteknikk. I 1912 utvikler østeriske Hannes Schneider teknikken ”The Arlberg Crouch”. En skiteknikk hvor man bruker stem-svinger og en kjørestilling med lav tyngdepunkt og en sammenkrøpet holdning (Horgen, 2011; Anthony, 2012; Huntford, 2006). Med denne teknikken bidro Schneider betraktelig til å ha skapt en teknikk som var moderne og fleksibel. En teknikk som kunne tilpasses alle underlag. Dermed skulle det teknikkmessige være på plass for at man skal kunne kjøre brattere fjellsider. I løpet av det samme tiåret skjer det også ting på utstysfronten, og noen av disse tekniske nyvinningene anser Horgen (2011) som trolig avgjørende faktorer for fremveksten av bratt skikjøring. Vi snakker her om kraftigere bindinger, stålkanter på skiene, og stivere støvler (Dawson, 1998; Horgen, 2011). I 1926 ble produksjonen av ski med stålkanter satt i gang og i 1929 kom den første Kandahar-bindingen i produksjon. Kandahar-bindingen kunne regulere strammingen etter behov. Kandahar-bindingen fungerte så godt at den kom til å dominere markedet helt til den moderne *Randonee alpine touring-*



**Figur 1:** Hannes Schneider utnytter ”The Arlberg Crouch”

*bindingen* kom på markedet, rundt 1970 (Horgen, 2011; Huntford, 2006).

Men var det virkelig bare i Europa, og hovedsakelig i Alpene, at denne aktiviteten blomstret? Årene fra 1918 til 1932 var de store gullårene for klatring og ”wilderness skiing” i Nord-Amerika (Dawson, 1998). 2 januar 1931 klatrer Rex Gibson og Joe Weiss McDonell Peak, en topp på 3270 meter, på vinterstid. Dette var bare en av flere topper som de prøvde å bestige i løpet av en tur på 4 dager, hvor de overnattet på forskjellige hytter rundt i Jasper National Park (Scott, 2005). En stund etter ekspedisjonen skrev Rex Gibson:

*”I feel that this expedition has demonstrated the feasibility of winter ascents in the Rockies by means of ski and I trust it will be but a forerunner of many trips of a like nature”* (Scott, C, 2005, Powder Pioneers, s.73)

Videre skriver Scott i sin bok Powder Pioneers (Scott, 2005) at Gibson og Weiss i de nærmeste årene fortsetter å bestige topper og utforske nye steder gjennom bruk av kombinasjonen ski og klatring. I løpet av 1930-tallet blir det gjort mange førstebestigninger i de kanadiske Rocky Mountains. Men det er i følge Scott først etter andre verdenskrig at man ser en økende interesse for det han kaller ”ski mountaineering”, og som senere gjør den kanadiske delen av Rocky Mountains verdenskjent for sin uberørte og vakre natur. Scott (2005) har i sin bok et fokus på fortelling av historiene om bestigningene. Det står lite detaljerte beskrivelser om hva slags teknikker og utstyr som ble benyttet, annet en at ski med selskinnsfeller og stegjern ble benyttet. Selv om det ikke nevnes vil jeg anta at teknikk og utstyret som benyttes var av samme standard som man finner i Europa på denne tiden. Grunnen til dette er fordi frikjøring som fenomen er en moderne, global aktivitet. I henhold til kildebruken min, ser utviklingen av utstyr ut til å være ganske så lik i Europa og i de nord-amerikanske landene. En av grunnene til dette kan nok være at mange emigrerte til USA og Canada på denne tiden, og dermed brakte med seg både skiferdigheter og kunnskap om skibyggning over dammen (Huntford, 2006; Engen, 2009).

#### **4.4 Hjelp til toppen**

På starten av 1930-tallet skal de første skiheisene ha sett dagens lys. Dawson skriver i Wild Snow (Dawson, 1998) at det å finne opp en maskin som kunne frakte skiløpere

opp til toppen av en bakke, nok hadde større innflytelse på aktiviteten enn noen åpenbaring av teknikk eller revolusjon av utstyr. Det gjorde skikjøring tilgjengelig for de fleste, uten store fysisk anstrengelser (Scott, 2005; Dawson, 1998). Den første ”skiheisen” skal ha vært i 1932, i Quebec, Canada. Dog er det her varierende informasjon om hvor det første skitrekket stod. Heisen skal ha vært en bil, en Dodge, som stod på blokker, med et sammenhengende tau over et hjul. Dette skal ha vært det første skitrekket i Nord-Amerika. Etter dette så man en oppblomstring av trekk, som det i Quebec (Dawson, 1998; Scott, 2005; Davis, 2008).

Mount Norquay skal i 1948 ha vært et av de første skitrekke i den kanadiske delen av Rocky Mountains til å få stolheis. En enseters stolheis, som gjorde at man nå kunne kjøre mange flere turer i løpet av en dag (Scott, 2005). Dette åpner for at man nå kan komme seg ut i fjellet og til løssnøen på en måte som var litt mindre slitsom enn det man tidligere hadde gjort. Ta skiheisen til toppen, og så gå for egen motor videre oppover. I tillegg er dette en god indikator på at kommersielle interesser nå begynner å investere kapital i ski som en rekreasjonsaktivitet.

## **4.5 Emigrerte nordmenn setter standarden?**

Nordmenn har opp gjennom historien satt skikjøring på det internasjonale kartet, og vært foregangspersoner for bruk av ski som en fritidsaktivitet. Som nevnt Sondre Norheim, men også Fridtjof Nansen er en stor skikkelse i internasjonal skihistorie, med blant annet sin tur over Grønland. Det er ikke bare i langrennssporet og i hoppbakken de har satt sine spor. Særlig i USA finner man arven etter mange nordmenn som emigrerte, og på den måten brakte skikjøring med seg ”over dammen”. Flere nordmenn har stått, og står fortsatt, sentralt i den amerikanske skihistorien (Dawson, 1998). En av disse var Alf Engen fra Mjøndalen i Buskerud (Engen, 2009).

### **4.5.1 Alf Engen fra Mjøndalen**

Alf Engen ble født i Mjøndalen, Buskerud den 15. mai 1909. At mannen var en ferdighetens mester på ski hviler det liten tvil om. På 1930-tallet satt han flere verdensrekorder i skihopp, men det er som alpinist og skikjører Alf Engen har sin relevans til denne oppgaven. I 1929 emigrerte han, 20 år gammel, og broren Sverre til USA. Chicago var deres første stoppested, hvor han og Sverre bosatte seg en for en stund. Det som etter en stund førte Alf til Utah, tidlig i januar 1930, var at han ble

rekruttert til en nyetablert gruppe av norske og amerikanske skihoppere. Å få betalt for å hoppe på ski var noe Alf aldri hadde trodd var mulig. Så når denne muligheten kom var han ikke sein med å takke ja (Engen, 2009).

*”He was a very determined powder skier. There were nothing that was too steep or hazard for Alf...And yet, when he was skiing, it was like he was floating on the snow, not in contact with it!”* (The Old Man of The Mountain – The Powder segment, Arnstad, H., 2012)

På grunn av sin dyktighet på ski, og måten han kjørte puddersnø på i Utah, anser mange Alf Engen som ”The Father of the Powder Skiing Technique”. Han krediteres altså for å ha en stor og aktiv deltakelse i utvikling av teknikken som benyttes for å kjøre pudder snø. Når man ser på teknikken Alf og brødrene hans bruker, er den ikke så ulik den teknikken som benyttes av frikjører i dag. De kjører med parallelle bein, og legger press på ytterskien slik at den bestemmer i hvilken retning man svinger (Arnstad, 2012). Utstyret som brukes er lange treski og lær støvler. Skiene på den tiden varierte i lengde fra ca. 210cm til 230 cm (Huntford, 2006).

#### **4.5.2 Alf Engen og The Dipsy doodle**

Alf Engen og hans brødre brukte mye tid på å utvikle en ny teknikk for å kjøre i løssnø. De starta med det som kalles ”single-dipsy”, som ble etterfulgt av ”double-dipsy” hvor man bevegede begge skiene samtidig, i nesten et slags hopp. Dette skapte en kompresjon på skien, etter som vekten fra skikjøreren, og farten, trykket skiene ned mot underlaget. På grunn av spennet i skiene at denne kompresjonen oppsto. Når skiene da ikke ga mer etter, ville spennet i skiene sørge for at kompresjonen begynner å jobbe opp mot løperen igjen. Skiene ble dermed løftet oppover og ut av snøen. På sitt høyeste punkt i denne ”dekompresjonen” var skiene ofte over snøen, og man gjennomfører da en forflyttelse av skiene i den retningen man ønsker. Dermed hadde man utført en double dipsy-sving (Arnstad, 2012).

Spørsmålet man nå kan stille seg er hvor viktig denne teknikken var for den videre utviklingen av frikjøring? Tidligere hadde man teknikker som var funksjonelle når det var pakket og hard snø. Som for eksempel telemarkssvingen og Christianiasvingen til Sondre Norheim (Blikom, A-G., Molde, E., 2003). I puddersnø kan jeg se for meg at

denne teknikken ble tung å benytte seg av. Når man nå har en teknikk som dipsy doodle, hvor spenningen i skiene spiller en vesentlig større rolle enn tidligere og bruk av muskelkraft kan bli redusert, har man en mindre anstrengende teknikk. Kjøringen blir mindre fysisk anstrengende og man kan kjøre lenger og fortere på ski. Dypere snø blir også mulig å kjøre bedre i på grunn av kompresjonen som skapes og dytter kjører oppover i snøen, slik at motstanden og mengden snø kjørerer fanger blir mindre. Jeg tror at viktigheten av denne teknikken var stor for frikjøring. Fordelene den brakte med seg var store, og ulempene var få. Likevel tror jeg at man må se teknikken i sammenheng med utviklingen av skiene som var på denne tiden. Kombinasjonen mellom ny skiteknologi og skiteknikk mener jeg var viktig. Hvorfor sier jeg dette? Snø har det alltid vært, og ofte mye snø. Muligheten til å kjøre denne snøen mer effektivt enn tidligere som følger av denne nye skiteknikken mener jeg er et tydelig tegn på utvikling. En utvikling, slik jeg ser det, som hadde en innvirkning på sportens videre utfoldelse. Når man hadde denne teknikken for pudderkjøring som var så nyskapende, ser jeg på det som naturlig at den er med på å bringe sporten videre.

#### **4.6 Oppsummerende kommentar**

Det er tydelig at det skjer mye utviklingen innenfor frikjøring i denne tidsperioden. Telemark var viktig, både som teknikk og sted for skikjøring. Som nevnt er det her de første kjente slalåm-rennene foregår, og dette fosterer mange dyktige skiløpere. Arlberg Crouch var også en viktig hendelse. Man viste her at nye ting kan fungere. Det er også et annet tegn på at nysgjerrighet og ønsket å bli bedre var like framtrædende den gang som i dag. Utvilsomt er dette en tidsepoke hvor nysgjerrigheten er viktig, og man ser også en større grad av kommersialisering og modernisering av skisporten. Det blir flere som står på ski, bedre utstyr og de første skitrekke kommer. Noe som jeg mener viser at industrialisering preger utvikling av aktiviteten. En faktor er at folk får bedre økonomi og mer fritid. Tindebestigningen spiller også en rolle ved at den utfordrer folk på hva man trodde var mulig. Derfor er det liten tvil hos meg om at fenomenet frikjøring er i vekst rundt omkring i verden, særlig da i de Europeisk fjell og Nord-Amerika. De eksisterer under forskjellige navn, men hovedtanken bak aktivitetene leder til det samme fenomenet. Hva angår sportifisering i denne perioden ser man at regler legges til og man får i enkelte områder rammer man kan konkurrere innenfor. Aktiviteten er likevel i en såpass ung fase av utviklingen at sportifiseringen enda ikke har fått slått feste. I henhold til samfunnet i den samme tidsepoken er det dog likheter.



Som nevnt påvirker industrialisering aktiviteten, og samfunnet er i ”oppdagelsesmodus”, på lik linje med aktiviteten. Det skjer stadig endring. Utviklingen av aktiviteten skjer nok på sine egne premisser og har en vis bevegelsesfrihet i forhold til samfunnet den er en del av (Goksøyr, 1991), likevel har de også en relasjon i henhold til utvikling av utstyr etc.

## 5. 1960 og 70-tallet – En ny generasjon inntar fjellet

Frikjøring før denne perioden har vært preget av utvikling på mange fronter. Fenomenet har tatt skrittet ut i brattere og mer eksponert terreng. Utstyret har også utviklet seg både på ski og bindingsfronten (Horgen, 2011; Huntford, 2006; Masia, 2005). Hvor går denne utviklingen videre? I dette kapittelet vil jeg i hovedsak vektlegge utviklingen av frikjøring i perioden fra 1960 til slutten av 1970-tallet. Hva er det som kjennetegner utviklingen for denne perioden? Jeg vil rette en god del av fokuset mot hvilken påvirkning ”dannelsen” av *hot dogging* og freestyle hadde for frikjøring. Hvor viktig var egentlig dette? Konkurransen blir i denne perioden også introdusert til frikjøringen. Hva slags innvirkning får det på fenomenet?

### 5.1 Slutten på det gamle – starten på det nye?

På 1960-tallet så man at det var en økning i antall mennesker som stod på ski. Utstyret hadde fått seg en oppgradering (Anthony, 2012; Horgen, 2011; Masia, 2005). Selv om man ikke hadde utstyr som er i nærheten av det man har i dag, kjørte folk bra på ski. Det viktige her mener jeg er at man ser ferdigheter i henhold til teknologi og hva slags utstyr som var tilgjengelig (markjohnson5, 2013; Anthony, 2011; salomonfreeskiTV, 2007). Sporten befinner seg på et uformelt stadium. Dog blir skillet mellom de gode og de mindre gode skikjørerne større enn det kanskje har vært tidligere. Man kan se konturene av en moderniseringsprosess som begynner å ta form. Ski inntar en mer offentlig rolle. Fra å være noe som ble bedrevet i bakken bak huset ble det etablert flere og flere skianlegg med heiser som fraktet folk opp til toppen av fjellene (Scott, 2005; Dawson, 2008). Man får skiskoler med instruktører. Fokuset på å lære seg å kjøre ski blir større. (markjohnson5, 2013). Mot slutten av 1950-årene og starten på 1960-tallet var det stor økonomisk vekst. Man så, både i USA og Europa, at mange land var i sterk økonomisk vekst, klaseskillene ble mindre og mannen i gata fikk jevnt over bedre råd (SNL, 2013).

1960- og 1970-tallet er tiår med store forandringer. Både i samfunnet og verden så vel som i frikjøringen. Man begynte å bruke klær av materialer som var syntetiske. Mer vannavstøtende enn tidligere. Skibukser, jakker, gensere og luer har nå et fokus på se enda freshere ut. Nye trender innenfor skiklær. Dette er tidsperioden hvor klesmerker

som *Bogner* og *Obermeyer* kommer på banen. De lanserer et globalt konsept som kalles for *ski chic* (Anthony, 2012). Nye typer ski og skistøvler kommer på markedet. Fritiden som folk får ved denne økonomiske oppturen tror jeg er en viktig faktor. Igjen fører dette kanskje til at man ønsker et mer pålitelig og påkostet skiutstyr. Dette får produsentene til å utvikle produkter som oppfyller kravene til forbrukerne (Anthony, 2012).

## **5.2 70-tallet**

På 70-tallet tar skikjøringen nye steg. Dette er *Hot Doggernes* tid. Fokuset ligger på å kjøre røft og fort nedover bakken. ”Danse” nedover ekstremt ujevne og kulete bakker med ski på beina, til stor begeistring for tilskuerne (markjohnson5, 2013; Anthony, 2012).

*Hot Doggers* ble betegnelsen på de radikale frikjørerne på 70-tallet. Her var det hele livsstilen som var viktig. Det skulle kjøres hardt på ski og man skulle feste minst like hardt (Anthony, 2012). Man kan kanskje si at de var de første skibomsene?

Store merker og aktører begynner å se potensiale i sporten, og den blir lansert som ”et nytt produkt”. Noe av det som var en viktig faktor for at sporten kunne lanseres som et nytt produkt var, slik jeg tolker det, friheten utøverne hadde. Frihet, et ord som bygger opp under frikjøringen som aktivitet. Relansert som en aktivitet hvor hver enkelt utøver står fritt til å selv å kunne bestemme hvordan han eller hun ville stå på ski, ser man en oppblomstring og kommersialisering av frikjøring (marksjohnson5, 2009). Det amerikanske skimerket K2, som lenge har produsert racing ski, ser potensialet i hot dogging og freestyle. Med den allerede etablerte skifilmskaperen Dick Barrymore tar de en samling av de beste hotdoggerne i USA med på en reise gjennom landet. Hensikten med reisen er at disse fem frikjørerne skal fronte K2 som merke. De blir profesjonelle frikjørere. Dick Barrymore er med som filmfotograf. Resultatet er filmen ”The Performers”(K2Skis, u.å). Det som er interessant er at fenomenet nå blir tatt mer seriøst av de store internasjonale firmaene. Store skiprodusenter er villige til å betale frikjørere for å promotere deres ski. Ser man et nytt nivå av profesjonalisering og kommersialisering av frikjøring, eller hot dogging som det blir kalt på denne tiden?

### 5.2.1 Det skal konkurreres

Etter hvert blir det et større fokus på konkurranse. Hvordan påvirker dette frikjøringen i denne perioden?

*”10 mars 1971 var datoen for den første hot dogger konkurransen i Aspen, Colorado i USA. 100 skikjørere og 3000 tilskuere møtte opp. Premien til vinneren var et par nye ski.”(markjonhson5, 2013)*

Aktiviteten har blitt mer populær. 100 deltakere og 3000 publikummere er mye. Premien for å vinne konkurransen var et par ski. Å vinne et par nye ski var nok en høyere verdsatt premie den gang enn hva det er i dag. Hva kan man så si kjennetegner en hotdogg-konkurranse? Det spesielle er at reglene ble til underveis, og mye av poenggivingen var basert på publikums reaksjon. Selv om publikums reaksjon var avgjørende, var det et overordnet dommerpanel som hadde det siste ordet. Et fall ble kun sett på som et fall hvis kjøreren stopper helt opp, hvis ikke ble det sett på som en ”recovery”. En bra ”recovery” ga deg mye poeng, fordi du viste ferdigheter til å gjenvinne kontrollen (markjohnson5, 2013). I løpet av et par år har ”hot dogging” blitt den mest populære grenen av skikjøring. Dette er en utvikling som skjer fra 1970-1973 (Anthony, 2011;markjohnson5, 2013)

*200 deltakere møter opp til en konkurranse, hvor 50 000 dollar blir delt ut til vinnerne, som går over tre dager(markjonhson5, 2013).*

Populariteten rundt aktiviteten har fortsatt å øke, og det samme har premiene. I relasjon til dette øker antall deltakere også. Navnet skifter fra hot dogging til freestyle, men publikum gir fortsatt den største applausen til de største fallene. Freestyle er nå i en etablerings fase. Uansett hvem man er kan man bli med. Det var bare å møte opp (markjohnson5, 2013).

Disse konkurransene var preget av en lav rolledifferensieringen. Deltakerne var ofte lokale helter som ønsker å vise hva de er gode for. Gjennom dette lille tidsrommet på 2-3 år er det ganske tydelige tegn på at forandringer begynner å skje. Til tross for at man har et uskrevet og lokalt varierende regelverk, er det nå tegn på et mer standardisert regelverk. Aktiviteten blir mer populær og jeg tror man kan anta at det blir mer

tilgjengelig offentlig informasjon. Dette er antagelser basert på observasjoner gjennom bilder og videoer. Utøvere begynner også å bedriv freestyle på heltid. Folk slutter nå i jobbene sine for å være skikjørere. Det har oppstått et nivå av profesjonalitet (Anthony, 2012; markjohnson5, 2013; Goksøy, 1988).

Sett opp mot Guttmanns sju kriterier og Adelmans prinsipper, begynner man nå å se tegn på en modernisering av aktiviteten. Er den på vei til å bli en sport? Ved at flere skikjørere ønsker å delta, blir det også gjort flere grep. Det opprettes et mer standardisert regelverk. Konturen av nye rammer for aktiviteten begynner å vokse frem. Det er folk som spesialiserer seg, som blir profesjonelle, noe Guttmann hevder er en naturlig følge av spesialiseringen. Begynner man nå å nærme seg en aktivitet hvor friheten forsvinner? Den friheten som ble satt så høyt? 70-tallet går mot slutten og freestyle begynner å bli mer og mer profesjonelt. FIS kommer på banen og regler blir satt. Byråkratiseringen av frikjøring begynner å finne sted. Vedtak og overvåking av regler, rekorder og arrangering av konkurranser er et tydelig tegn på dette. Det blir verdenscup som gjennomføres i profesjonelle rammer (markjohnson5, 2013). Goksøy (1988) sitt begrep *sportifisering* sikter til hvordan idrettens indre rasjonalitet leder oppmerksomheten i retning av prestasjonsorientering, konkurranse og rasjonalitet. Er det ikke akkurat det som skjer med frikjøring på dette tidspunktet? Mye tyder i hvert fall på det. Man kan se ”trekk” som tyder på at aktiviteten begynner å nærme seg en sport (Goksøy, 1988).

### **5.2.2 Opprøret mot den frarøvede friheten?**

Når man nærmer seg slutten av 70-tallet og starten av 80-tallet, begynner det å skje ting i alpinbakkene. Innstillingen om at ”ingenting er hellig”, som et etterslep fra det en gang frie 70-tallet, gjør at ungdommen nå begynner å gi blanke (Anthony, 2012). Frikjørere begynner å blande samme stiler fra skiballet, kulekjøring og hopp. Dette bidrar til et stadig voksende miljø rundt det man nå kaller freestyle. Freestyle skal rett og slett handle om gjøre hva du sjøl ville. Det får fort stemplet som en idrett for rebellene, på lik linje med skateboard. Nå er det ikke bare nok at man har det siste innen utstyr; korte, fargerike ski, nyutvikla bindinger som man kanskje ikke var helt sikker på at funka, og støvler av samme kaliber. Man skal nå også kle seg riktig. Her snakker vi da fargesprakende klær, ekstreme hårfrisyrer og ”se-på-meg” holdning var det som skulle til. Teknikken får seg også en stilforandring. Radikalt skal det være, også her. Man skal kjøre i ”baksetet”, styre unna all kjent og akseptert skiteknikk. Ved å vrikka på rompa

fikk man lagt inn en sving. *Noodling*, som det populært ble kalt, var plutselig en ny stil. Noen omfavnet konkurranseaspektet som nå hadde gjort seg gjeldende for aktiviteten, og tok det inn i varmen. Andre gikk sine helt egne veier og ville ikke kjenne til mange av de disiplinene og regler som ble opprettet (Anthony, 2012; markjohnson5, 2013; salomonfreeskiTV, 2007).

### **5.3 Oppsummerende kommentar**

I denne perioden av fenomenets historie er det store endringer i aktiviteten. Man ser først at folk begynner å utfordre det etablerte skimiljøet som finnes fra 1960-tallet. Kommersialismen blir mer fremtredende. Godt eksempel på dette er hvordan klesmoten forandrer seg, i tillegg til at det legges ned mer penger i ski industrien ettersom man har en økonomisk vekst. Det som jeg synes er interessant å se i denne tidsperioden, og spesielt på 70-tallet, er hvordan miljøet rundt frikjøring forandre seg så drastisk på kort tid. Det går fra å være en fri aktivitet, til å bli mer fastsatt i rammer etter hvert som konkurranseformene har fått slått rot og blomstret, til deretter å bryte med dette konkurransepregede miljøet hvor mange følte det ble for mye regler.

Konkurransen har slått rotfeste i kulturen. Det blir mer nasjonalt og internasjonalt, og den lokale forankringen svinner hen (Goksøyr, 1988). Ting ser ut til å bli mer standardisert. Kanskje føler utøverne av aktiviteten at friheten som stod i et så sterkt fokus begynner å bli borte? I sporter som kulekjøring og skiballett er det satte rammer for hva man kan gjøre. Det blir en mer rasjonalisert aktivitet (Goksøyr, 1988).

For å sette det helt på spissen stiller jeg følgende spørsmål: Frikjøring blir kanskje på dette punktet ikke lenger frikjøring? Er det kanskje derfor at man nå ser oppblomstring av en ”ny aktivitet” innenfor aktiviteten? For ved at man bryter med den nå moderniserte idretten som frikjøring har blitt, vil man jo stå fritt til i henhold til både Adelmans moderniseringsbegrep og Guttmanns sju kriterier for moderne idrett (Goksøyr, 1988)?

## 6. Det begynner å bli bratt

I denne oppgaven er det den historiske utviklingen av frikjøring som fenomen som er sentrum. I henhold til det er frikjøring en aktivitet med mange underkategorier som alle stammer fra samme hovedaktivitet. Bratt skikjøring er en av disse. Men hva er egentlig brattkjøring på ski? Det er frikjøring som i hovedsak skjer i terreng som er brattere enn 40 grader (Horgen, 2011). Kirsten Kremer skriver i *To The Extreme* (2003) at brattkjøring ,eller ekstrem skikjøring, skjer på steder hvor terrenget er så ekstremt at et fall mest sannsynlig vil bety den sikre død. Horgen skriver i sin artikkel ”*Bratt skikjøring i et historisk perspektiv*” at denne typen skikjøring regnes som et ”nymotens fenomen”. På et tidspunkt må også denne formen for frikjøring ha hatt sin oppstandelse? I dette kapittelet vil jeg i hovedsak vektlegge bratt skikjøring fra ca. 1960-årene og fram til i dag. Grunnen til dette er at jeg føler denne tidsperioden har størst relevans i henhold til min oppgave. Det er også interessant å stille seg spørsmålet om hvordan denne formen for frikjøring ser på sportifiseringsprosessen, og hvordan denne prosessen har gjort påvirkninger innad i fenomenet. Men for å forstå hvordan bratt skikjøring ble til i denne tidsepoken vil jeg først gi en kort og presis innføring i aktivitetens tidligere historie.

### 6.1 *Brattkjøring – en kort innføring*

Noen kaller det ekstreme skikjøring, andre kaller det bratt kjøring på ski. Bratt skikjøring har sin oppblomstring på 1960-tallet og videre utover 1970-tallet (Horgen, 2011). Det jeg ser på som en viktig faktor for at det er i denne tidsperioden bratt skikjøring får sin største oppblomstring er at det på 1950-tallet skjer endringer på utstysfronten. De første kompositt skiene kommer på markedet, utviklet av Howard Head (Dawson, 1997; Horgen, 2011; Huntford, 2006). Som en følge av stivere ski trenger man stivere støvler. Bob Lange skal ha vært den første til introduserer plaststøvelen (Dawson, 1998; Horgen, 2011). Dermed ligger det i hvert fall på utstysfronten til rette for at aktiviteten skal utvikle seg videre.

### 6.2 *Hvor går startstreken for moderne brattkjøring?*

Chamonix blir sett på som høysete for brattkjøring på ski. Franske Sylvain Saudan er en fremtredende person i aktivitetens tidlige år. ”The Skier of the Impossible” ble han kalt. Han blir sett på som den som først begynte med 180-graders hoppssving på kortere ski,

mens han krysset av linjer i alpine som tidligere ble sett på som umulige å kjøre. Senere kjører han også ski i Himalaya. Med denne teknikken er skituppene helt klare av snøen, en kenguru-versjon av den tidligere, og mye brukte dipsy doodle eller double dipsy. I tillegg brukte man ganske lange staver som hjelp til å løfte skituppene over snøen. Med teknikken til Saudan fik man sluffet (løs overflatesnø) foran seg, slik at man nå kunne kjøre linjer som tidligere ble sett på som meget vanskelige, nesten umulige. At man kunne få sluffet til å ligge i forkant var en stor fordel fordi det gjør det lettere å se hvor man skulle kjøre (Anthony, 2012; Scott, 2005; Horgen, 2011). Saudan, sammen med skipartner Patrick Vallencant, er nå med på å skape det jeg vil kalle en sub-kategori av frikjøring. Over lengre tid blir denne formen for frikjøring totalt dominert av franske skikjørere (Scott, 2005). Det er i hvert fall franskmennene som er mest frampå og viser seg fram for offentligheten. Kanskje er det ikke så rart at det er franskmennene som dominerer brattkjøringsscenene? Chamonix er en by som ligger i et trangt dalføre, omringet av store alpine topper. Det er jo forståelig at franskmennene ville utforske disse fjellene, nå med ski på beina, tau rundt midjen og isøks i hånda. Det var også i alpelandene at man, som jeg nevner tidligere, gjør de første skibestigningene av høye fjell, tett fulgt av canadiere og amerikanere (Horgen, 2011; Dawson, 1998; Scott, 2005).

### **6.2.1 Hva skjer så i Amerika?**

Når bratt skikjøring nå i løpet av et tiår har fått sitt fotfeste i Alpene med høysete i Chamonix, begynner det også å skje ting på det amerikanske kontinent. Inspirert av det som pågår i Chamonix ser man også en oppblomstring av kjørere i ekstremt bratt terreng i USA og Canada. I juni 1971 blir Bill Briggs den første til å stå på ski ned en av Amerikas mest ikoniske fjell, The Grand Teton. Fra filmen Steep(2007) som omhandler nettopp temaet brattkjøring fra 1970-tallet og fram mot vår tid, ser man Bill Briggs kjøre deler av denne nedfarten. I Steep forklarer han hvorfor han gjorde det:

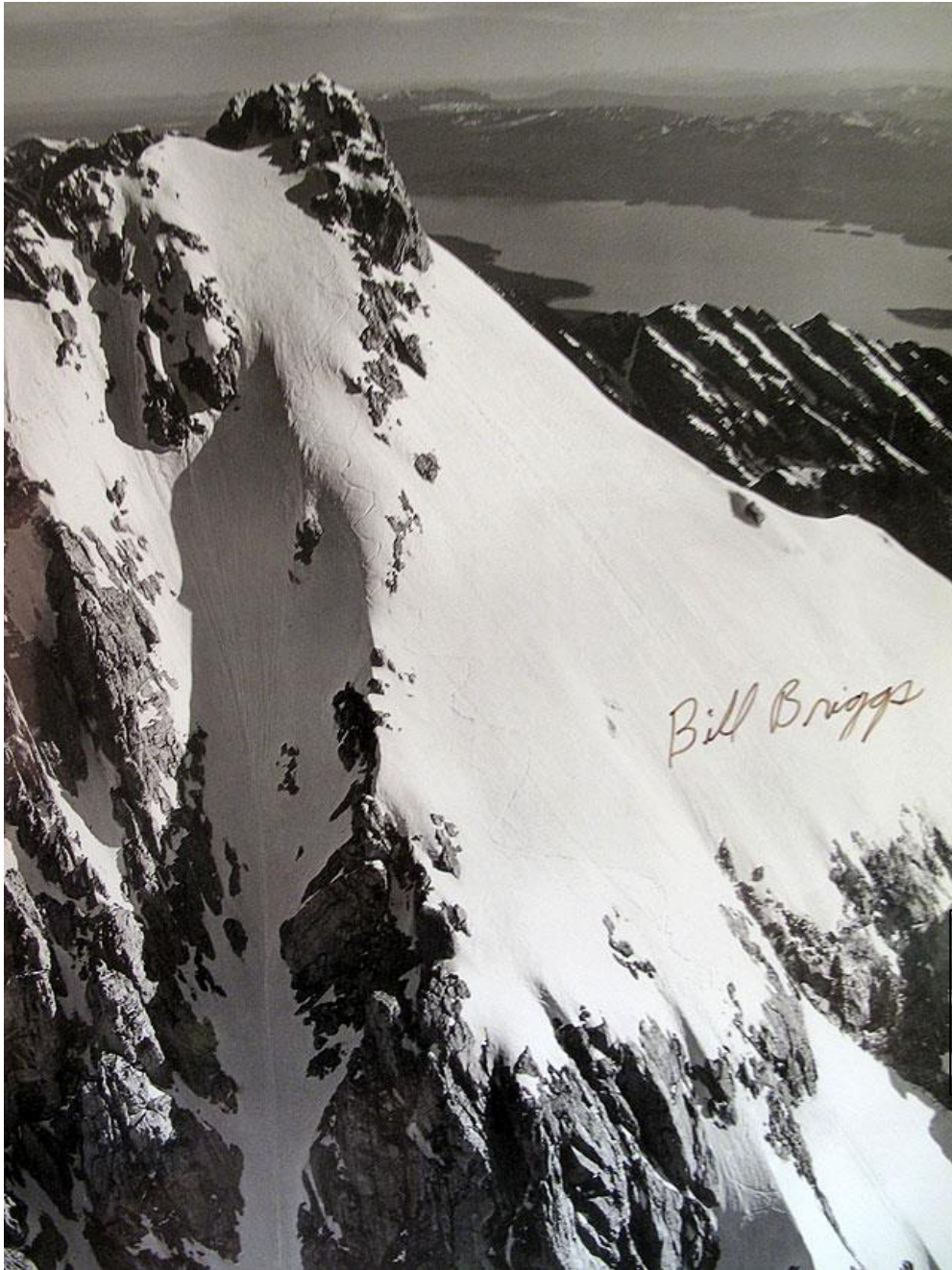
*”The idea wasn’t for me that I would be the only one to ever do this. My idea was everybody should be doing this. At the time nobody was, but this was something... It was too much fun to pass up.”(Bill Briggs, Steep, 2007).*

For Briggs handler ikke dette om å gjøre det bare fordi det var ekstremt. Det handler om å gjøre det fordi han synes det er gøy (Steep, 2007). For mange av ekstremkjørerne



handler det om tilstedeværelsen i fjellet. Relasjonen mellom frikjøreren, snøen og fjellet. Friheten. Bill Briggs forklarer det på følgende måte:

*”Those of us that want the risk and want the challenge are going to do it, one way or another. Whether it’s on a mountain, or a racetrack or floating down the river. This should be a common thing for man to be doing. I think we are getting a little bit too safe in our lifes these days (Bill Briggs, Steep, 2007).*



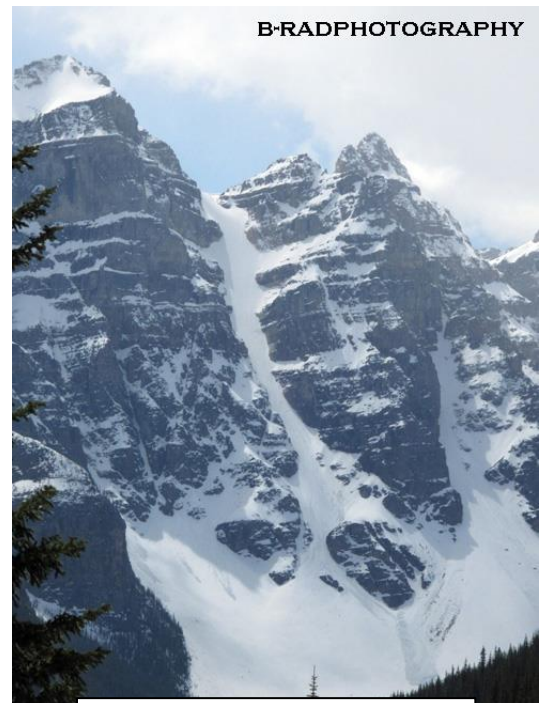
**Figur 2:** Bill Briggs sine spor ned fra Grand Teton, 15 juni 1971.  
Foto: Virginia

Han opplevde også at folk ikke trodde han når han fortalte at han hadde vært på toppen. Toppen av Grand Teton var denne dagen innhyllet i tjukk tåke som gjorde det umulig å

bekreftede at Briggs faktisk hadde vært på toppen. Dagen etter fløy han opp til toppen med helikopter, sammen med en journalist og en fotograf fra den lokale avisen. Dette resulterte i at fotografen fikk se sporene til Briggs fra toppen, tok og publiserte et bilde av dette i avisen. Man ser at en ny trend begynner å blomstre, også på det amerikanske kontinentet. Man begynner å se at folk kjører brattere og lengre. Grensene for hva som er mulig å kjøre ned på ski presses stadig videre. Man kjører ned fjellsider så bratt at det hele kan virke som et selvmordsoppdrag. Er det sånn at de fysiske lovene for hva som er mulig er opphevet? Er alt mulig å kjøre ned på ski? Man kan jo undre seg på om de på den tiden visste hvor sporten var på vei?

### 6.2.2 Skal USA og Canada bli brattkjøringens nye mekka?

I USA og Canada pushes aktiviteten videre for fullt. Navn som René Boisselle, Doug Ward fra Calgary og Greg Hann fra Banff er viktige personer som skal være med på å forme den amerikanske brattkjøringshistorien. De skal stå for noen av de bratteste nedfartene som blir gjort på amerikansk jord. René Boisselle kjører ned sørsiden av Cascade Mountain. En nedfart som tar 45 minutter, og han tilbakelegger 1500 høydemeter (Scott, 2005). Nedfarten til Boisselle var spektakulær, men Doug Ward og Greg Hann lar den ikke få være ledende veldig lenge. I mai 1978 kjører de på ski ned 3-3<sup>1/2</sup> Couloir ved Moraine Lake. Dette er ei renne som er bratt og full av is. Her er det ingen rom for å gjøre feil. Renna er 900 meter høy, og er over 50 grader bratt på det bratteste. Dette er en renne Doug Ward skal komme til å kjøre ned hele 13 ganger (Scott, 2005)! Nedfarten gjennomføres på utstyr frikjørere i dag nok ville ledd av. Ser man utstyr og prestasjon opp i mot hverandre, kan jeg ikke si annet enn at dette er en utrolig bragd. Ward uttaler seg i Scott sin bok (2005) på følgende måte om renna:



Figur 3: 3-3<sup>1/2</sup> Couloir ved Moraine Lake

*“You have to be very precise and your skis have to be very sharp. Your bindings have to be locked on. If you lose a ski you go to the bottom.” Lower down, deep, narrow ice runnels formed in the gully, “like a 1200-foot mogul with a six-foot drop into an ice gully on either side” (Scott, 2005, s. 208).*

Dette er bare begynnelsen på Doug Ward sin karriere som brattkjører. Han skulle i løpet av sin karriere som brattkjører krysse av for mange bratte førstenedkjøringer, og som man ser av beskrivelsen fra Chic Scott sin bok *Powder Pioneers* (2005) er dette skikjøring som krever ekstremt mye av utøverne. Brattkjøring er for en spesiell gruppe mennesker. Mennesker som Bill Brigs ville uansett søkt etter følelsen av å bevege seg ut av komfortsonen og det trygge hverdagslige livet (Steep, 2007). Spenningen som er en vedvarende følelse ved denne typen skikjøring. For å belyse dette bedre kan man se det opp i mot *deep flow*. *Deep flow* er en teori som kan gi et godt innsyn i hvorfor mennesker, som Bill Briggs, velger å utføre disse ekstreme nedkjøringene på ski. Det som er typisk for de som driver med aktiviteter hvor *deep flow* blir gjeldende er at de driver med aktiviteten fordi den er et mål i seg selv. De trenger ikke belønning i form av penger, ære eller berømmelse. De drives til disse aktivitetene ut fra en sterk indre trang. Belønning blir for dem, det å få lov til å bedrive aktiviteten. Når man befinner seg i en *deep flow*-situasjon er man topp konsentrert, og man opplever svært tydelig hvordan man så å si går opp i omgivelsen og blir ett med den. Det beskrives som at kroppen blir et handlingsfelt som glir inn i omgivelsen (Breivik, 1998). Dette tror jeg er en av faktorene som trekker denne aktiviteten videre. Ønsket om å pushe seg selv og hva som er mulig videre. I tillegg tror jeg det er viktig å huske på at utstyret man har tilgjengelig også er viktig for denne utviklingen. En stadig utvikling i teknologien gir forbedring og utvikling av alt slags nødvendig utstyr. Dette gjør at folk har utstyr som man vet tåler påkjenningene og er pålitelig. Videre utover på 1980-tallet fortsetter trenden med å kjøre ekstremt bratt på ski. Doug Ward krysser av den en bratte linja etter den andre gjennom hele 80-tallet og utover på 90-tallet. I 1995 står han på ski ned nordsiden av Mount Temple. Nordsiden er 300 meter og har en helling på over 60 grader på toppen, og er aldri under 50 graders helling. Disse linjene ble som regel kjørt på slutten av våren og starten av sommeren, når snøen hadde fått stabilisert seg til et homogent lag etter påvirkning fra sola (Scott, 2005).

### **6.3 Jackson Hole Air Force og World Extreme Skiing Championships**

Jackson Hole Air Force var en gjeng med skibomser. De mest glansfulle dagene for denne gjengen var på midten av 1980-tallet. Jackson Hole er et skianlegg som ligger i den lille byen Jackson i Wyoming i USA. Gjengen i Jackson Hole Air Force skapte seg et rykte på midten av 80-tallet ved å kjøre utenfor de sperringene som skistedet hadde

satt opp. Det var en policy innad i gjengen at ingen skulle snakk om det de gjorde. Å kjøre utenfor sperringene var nemlig forbudt. Det sies at et av medlemmene, Benny Wilson, kjørte i skyggesidene av fjellene i Jackson Hole, et sted kalt Granite Canyon, i åtte år før han fortalte vennene sine at det var et bra sted å stå på ski (Lyche, u.å; Casimiro, 2010).

Jackson Hole Air Force sine medlemmer hadde alle et spesielt jakkemerke. Selve symbolet på at du var skikkelig god på ski. For å få dette merket var det dine ferdigheter på ski som var gjeldende. Det var ikke mulig å søke om opptak i JHAF. Merket ble delt ut i skjul. Gjerne i gondolen, under en fest eller over et par øl på baren en sein kveld (Lyche, u.å; Casimiro, 2010).

Dette skulle bli en myteomspunnet gjeng med skibomser. For det var det de var. Skibomser som bare ville stå på ski og ha det gøy. Og i denne gjengen av skibomser var det kjente navn som Bill Briggs (nevnt tidligere i oppgaven), Doug Coombs, Benny Wilson og Dave Muccino, for å nevne noen. Dette er alle personer som er kjent for å være ekstremt gode på ski, og har bidratt til å løfte frikjøringssporten til nye høyder. Det disse skibomsene ønsket med JHAF var å ha det gøy. Slippe unna alle regler som de følte bandt dem fast. Men dette var ikke like lett å gjøre i Jackson, ettersom det amerikanske friluftslivet har en større grad av privatisering enn man ser andre steder (Odden, 2008; Lyche, u.å; Casimiro, 2010). Når JHAF kjørte utenfor sperringene som skisenteret hadde satt opp gjorde de noe ulovlig. Man kunne bli ”arrestert” (bortvist), og fratatt heiskortet. Dette var regler eierne av skianlegget hadde satt opp. For meg er dette tydelige tegn på at kommersielle krefter legger restriksjoner på hva som er tillatt å gjøre. Disse reglene binder skikjørere til enten å holde seg innenfor sperringene eller bryte reglene, som JHAF gjorde, og ta konsekvensene av dette. ”Borgerkrigen” som denne kampen mellom eierne av skianlegget og JHAF blir kaldt, ente med at et av JHAF-medlemmene, Doug Coombs, ble utvist fra Jackson Hole på livstid etter å ha blitt tatt av skipatroljen mens han kjørte utenfor sperringene (Lyche, u.å).

Likevel er det en del momenter i historien om JHAF som man kan se opp imot moderniseringsprinsippene til både Adelman og Guttmann (Goksøyr, 1988). Gruppen innehar et regelverk. Det er uskrevne og tradisjonsbundne regler. De deler svært lite offentlig informasjon, så den forholder seg begrenset, lokal og muntlig. Ønske deres

var, slik jeg ser det, å bryte med de nå mer satte og faste rammene innenfor skikjøring. Prestasjonsorientering som en følge av spesialiseringen man så rundt skikjøring på denne tiden, kan også ha en vært en påvirkende faktor til at disse karene bare ville stå på ski og ha det gøy. Lyche (u.å) sin historie forteller likevel at det gikk rykter om disse skikjørerne. Derfor er det jo naturlig å anta at noe informasjon kom ut til massene? Grunnen til at man ikke kunne ”søke” om å bli medlem tyder også på at de ønsker å opprettholde den *rolledifferensieringen* som allerede eksisterer, og holde informasjonen om gruppen begrenset til det lokale og muntlige (Goksøyr, 1988).

### **6.3.1 World Extreme Ski Championships – konkurranse på frikjørernes premisser**

Navnet Doug Combs har siden starten av 1990-tallet vært synonymet til bratt skikjøring. Doug Coombs fikk finslipt sin teknikk i Jackson; sammen med resten av gjengen i Jackson Hole Air Force. Men det var i 1991 at karrieren hans som en av verdens beste brattkjørere skulle skyte fart. Dette var året den første utgaven av WESC, World Extreme Ski Championships, ble arrangert. Og ikke bare var det Coombs som gjorde det bra i disse konkurransene. De første tre årene gjorde Jackson Hole Air Force sine medlemmer reint bord (Lyche, u.å; Anthony, 2012). WESC ble holdt i byen Valdez i Alaska. Valdez er omringet av høye topper hvor enn man ser. Et perfekt sted for å se hvem som var verdens beste til å kjøre ekstremt bratt på ski. Konkurransen ble satt til bestemte fjellsider som konkurrentene skulle kjøre. Eric Perlman var dommer i det første WESC. Han skriver i artikkelen *Extreme Skiing's Alaskan Showdown* (Perlman, 1991) at de som dommere kjørte den fjellsiden som var området hvor konkurransen skulle foregå. Fordi de gjorde dette, fikk de et bedre innblikk i hvor ekstremt og hvor bratt dette egentlig var. Men så kom spørsmålet for dommerne: Hva er egentlig ekstrem skikjøring? Det var jo aldri blitt utviklet en fast definisjon for det. Etter flere møter som omhandlet temaet, ble det klart natten før den første konkurransen (Perlman, 1991).

Reglene de kom fram til var at hver skikjører fikk kjøre to ganger hver, hver dag. Hvert run telte like mye inn mot totalsummen for konkurransen. Poengsummen ville bli basert på aggressivitet, stil, flyt, kontroll, in-air performance og vanskeligheten på linjen de valgte. Man fikk en score fra 1-10 for hver kategori, og alle kategorier ble vektlagt likt (Perlman, 1991). Doug Coombs vant som nevnt med beste score over tre dager med

spektakulær kjøring i Chugach fjellene. Man kan vel si at den første utgaven av WESC hadde vært en ”gamechanger”. Arrangementet ga en god påminnelse om at ekstrem skikjøring er en sammensetning og kulminasjon av så å si alle skiferdigheter som er utviklet: motet man trenger til å kjøre utfor, presisjonen som kreves i slalåm, reaksjonshastighet og rytme fra kulekjøring og balanse og kontroll fra freestyle hopping. WESC var den første frikjøringskonkurransen som, ifølge Perlman, virkelig tok frikjøring forbi de allerede eksisterende grensene, og viste hva som var mulig å gjøre. I *Extreme Skiing’s Alaskan Showdown* (Perlman, 1991) stiller Eric Perlman spørsmålet om man tror bratt skikjøring vil overleve, og man kan vel si at man ser svaret på det i dag. Michael Cozad, WESC sin grunnlegger, uttaler: ”*Tiden for bratt skikjøring har kommet... Og vi vil at dens hjem, det skal være her, i Chugach fjellene.*” Jeg synes artikkelforfatter Perlman svarer veldig godt på dette utsagnet med sin avsluttende setning: ”*Hvis denne sporten skal lykkes, må sportens ”hjemme” være overalt hvor folk står på ski*”.(Perlman, E, 1991. s. 66)

#### **6.4 Oppsummerende kommentar om bratt skikjøring**

Helt siden Sylvain Saudan begynte å kjøre bratte fjellsider har subkulturen og fenomenet bratt skikjøring utviklet seg. Noe som preger dette fenomenet er at det hele tiden skal kjøres brattere. Utfordre seg selv som skikjørere, og etablerte normer. De etablerte normene kan man se på som restriksjoner, både i henhold til hvor man kan kjøre på ski, tankegang og utstyr. Jeg synes dette viser at frikjøring som fenomen hele tiden er i en konstant utvikling. Interessant er det også å se hvordan dette skjer på flere plan. Synligheten av utviklingen synes jeg er mest tydelig når det oppstår en konflikt med det etablerte. Konflikter som omhandler normer, regler og systemer som utøvere av fenomenet ser på som tyngdene. Hadde det ikke vært for feks; Saudan, Jackson Hole Air Force eller Bill Briggs, som alle utfordret det etablerte, ville kanskje fenomenet tatt en annen retning? Men hva med World Extreme Ski Championships? Hvordan kan man så se WESC i dette bildet? WESC var den første brattkjøringskonkurransen som ble etablert av frikjørere for frikjørere. På brattkjørerne og frikjørernes egne premisser. Spørsmålet jeg da stiller er hvor etableringen av denne konkurransen førte frikjøring? Etableringen av en slik konkurransen ledet frikjøringen inn i en ny epoke. En epoke hvor konkurranse melder sitt inntog, igjen. WESC er en konkurranse med et fundament utarbeidet av frikjørerne selv. Imidlertid er dette en hendelse som leder frikjøring inn i sportifisering-prosessen, i et fenomen som tidligere ønsket en *de-sportifisert* aktivitet,

slik jeg ser det. Sportifisering blir tydelig i det aktiviteten settes inn i konkurransens rammer. Konteksten tillegges også en moderniseringsprosess som følge av de tillagte rammer. Rasjonalisering, spesialisering og kvantifisering er begreper som gjør seg gjeldende i denne prosessen. Denne distinksjonen fører også til en høyere roledifferensiering innad i fenomenet (Goksøyr, 1988).



## 7. Den nye skolen

I dette kapitlet av oppgaven vil jeg rette fokuset mot den ”nye skolen” innenfor frikjøring. Jeg vil nok selv si at jeg tilhører den nye skolen. Begynte selv å kjøre på ski i ganske ung alder, og har holdt det gående siden. Husker godt når en av kompisene mine stilte opp med twintip-ski for første gang. Det var kanskje det kuleste vi gutta i det lokale skitrekktet noen gang hadde sett. Hver sesong ble tilbrakt i terrengparken, og etter hvert i løssnø. Vi stod på ski hver helg, hele sesongen. Bortsett fra et ublidt møte med en snowboarder som ikke viste god folkeskikk, og vikeplikt, i Kongsberg Skisenter. Hvorfor kunne ikke denne snowboarder’n kjørt som alle andre tenkte jeg? Hva var det de skulle være så kule for? Hvorfor ble snowboard så populært? Og hadde snowboard noen påvirkning på frikjøring? Den nye skolen innenfor frikjøring begynte å etablere seg på slutten av 90-tallet. Hvordan har frikjøring vært siden slutten av 1990-tallet, og frem mot det vi ser i dag? Hva er det som kjennetegner denne tidsepoken i fenomenet frikjøring sin historie? Var de pionerer? I så fall hvem, og hva betydde disse for utviklingen av frikjøring? Hvor viktig har utviklingen av utstyr vært? Disse spørres

### 7.1 *Kreativitet og progresjon - et nytt opprør?*

#### 7.1.1 De alternative

Ser man på ungdomskulturer som skateboarding, hip-hop, punk, snowboarding og frikjøring på ski, er det klart at hver og en av disse kulturene fører med seg en mengde identitetsformende verdier og holdninger. 90-tallet var en ”renessanse” for det å være alternativ og annerledes. På midten av 90-tallet blir alle disse alternative og ”opposisjonelle” kulturene samlet under begrepet ”alternativt” (Howe, 1998). Alle skal ha sin egen alternative uttrykksform, og det oppstår nesten en mani rundt det å være alternativ. For mange kan det virke som det å bli sett på som alternativ og annerledes er utrolig viktig. Vise at man er en som tør å gå egne veier. Tv-stasjoner, store platefirmaer og store leskedrikkfirmaer ønsker å framstå som alternative, og alle på sin egen måte (Howe, 1998). Men hvordan har denne utviklingen av opposisjonelle kulturer påvirket frikjøring på ski?

Snowboard er en av idrettene som var ”banebrytende” på dette området. Sporten gikk fra å være noe for en snever gruppe mennesker til å bli omfavnet av en større gruppe. Snowboard ble et symbol på ”hipness”. Med sine røtter i ”outsidersporter” som surfing



og skateboarding, rebell statusen det hadde i mange skianlegg og den røffe assosiasjonen med hardcore hip-hop og gangsterstil, sikret snowboard seg en identitet som noe alternativt (Howe, 1998; Harkinn, 2008).

Men hvorfor skriver jeg om snowboard når fokuset i min oppgave ligger på ski? Er det likheter mellom snowboard og frikjøring på ski? Aktivitetene er kanskje ikke så forskjellige?



**Figur 4:** Budskapet var klart...

Snowboardere har brukt deler fra forskjellige kulturer og stiler, både urbane og ikke urbane, røffe og subtile, idealistiske og opportunistiske. Brukt disse motsetningene til å strekke det med å være oppriktige og det å være ironiske om budskapene og verdiene de blandet sammen. Denne sammensmeltingen av motsetningene og uforutsigbarhetene i og rundt det personlige image, er en stor del av snowboard, og er også kjernen i det Howe (1998) beskriver som alternativ identitet. Mange snowboardere lot seg inspirere av hip-hop kulturen. Snowboardere tok til seg klesstil, tankegang, språkbruk og oppførsel. Man så for første gang at snowboardere slapp buksene litt lenger ned akkompagnert av store jakker, gensere og t-shirts. Det å finne sin egen personlige stil var viktig, og alt var tillatt. Dette vil senere komme til å prege frikjøring. Snowboard var for frikjørere en brøytebil i kolonnen. Den viste veien til hvor man kunne komme om man bare torde å satse på seg selv.

## **7.2 Frikjøring stopper opp?**

### **7.2.1 Regler og frarøvet frihet?**

Hva skjer så med frikjøringen på midten av 90-tallet? I henhold til hva jeg har sett på film og bilder og lest i tekster, er det nå et mønster av likhet som har begynt å spre seg innenfor frikjøring. Populariteten rundt aktiviteten har økt betraktelig, som nevnt tidligere. Begynner man å se konturene av en aktivitet som blir omformet til en sport? Alt som en gang var lokalt befestet og forankret har nå blitt mer internasjonalt. Regler og forskrifter ble innlemmet. FIS og andre forbund kom på banen. Hva ender man så opp med? Kan man si at det nå var blitt en måte og gjøre det på, og alle gjorde det på samme måten? Kanskje kan man si at alle endte opp med å se helt like ut (RoosoozRemix, 2010; Anthony, 2012). Mike Douglas forteller at han følte skikjøringen, hvor han da refererer til kulekjøring og aerials (hopp), var blitt en robotaktig gren. Som trener for det canadiske kulekjøringslandslaget tok han ofte med utøverne sine inn i snowboard-parkene etter trening og konkurranse, eller på de dagene de hadde fri. De lekte seg i snøen, og øvde inn de samme triksene som snowboarderne. De var sikre på at man som skikjører kun gjøre akkurat de samme triksene som snowboarderne. Bare enda kulere og mer stilfullt (Elnogue, 2008; RoosoozRemix, 2010; salomonfreeskiTV, 2007; Nerdrum, 2012).

I denne perioden av sportens historie har det kommet inn flere rammer. Regelverk som er med på binde utøverne til et spesielt bevegelsesmønster. Dommere og komitéer bestemmer hva som skal verdsettes høyeste. Er frikjøring blitt sportifisert? Som Goksøyr (1988) og Hjelseth(2007) skriver er en sportifiseringsprosess et begrep som sikter til at idrettens indre rasjonalitet har begynt å lede oppmerksomheten i retning av prestasjonsorientering, konkurranse og rasjonalitet. Er det det som skjer nå? Utøvere får ikke utfolde seg like fritt som de ønsket. Er freestyle blitt det pionerene ikke ønsket? Er ”sportens moderne drakt” blitt kledd på idretten? Mike Douglas og kulekjørerne han var trener for, er noen av de som ikke ønsker denne utviklingen for aktiviteten. Rammen var, ifølge han, blitt for trange. Friheten var de blitt frarøvet. Verst av alt: alle under 25 år gikk til snowboard. Kanskje var det ikke så rart? Snowboard var fortsatt sporten der kreativitet, lek, frihet og det rebelske regjerte. Regler var et fremmedord for snowboarderne. Det var en sport hvor sporten eksisterte for utøverne, ikke for sporten selv (Howe, 1998). Dette var det samme ønsket Douglas og hans utøvere hadde for skikjøringen. Hvordan skulle de få til det? Først måtte de få opp øynene til folk. Og for

å gjøre det måtte de ha et redskap, en ski, som tillot dem å gjøre akkurat hva de ville. Ønske om å komme seg ut av freestyle-miljøet hvor regler styrte hva man kunne og ikke kunne gjøre, var stort (Elnogue, 2008; salomonfreeskiTV, 2007).

### **7.3 Twintipski**

Revolusjonen for frikjøring, og særlig jibbing, skøyt for alvor fart når skiprodusentene begynte å lansere ski med tupper i begge ender. Man kan vel si at endelig var drømmen for mange blitt virkelighet. Frem til da hadde frikjørerne kjørt på vanlige slalomski eller kulekjøringsski, hvor de hadde brukt en blåselampe for å varme opp skiens bakdel slik at de kunne bøyes opp. Hvor avgjørende var denne nye typen ski? Ble verden så mye bedre når man fikk slike ski? Jeg skal nå prøve å forklare hvorfor denne typen ski var så viktig.

Produsentene på den tiden prøvde å finne noe nytt som kunne få flere over fra snowboard til ski. Deres idé var det som kalles snowblades. Miniski med tupper i begge ender. Var ikke dette noe som kunne oppfylle ønsker og drømmer? For de utøvere som virkelig ønsket å bringe sporten videre ga disse produktene liten mening. Man kunne ikke kjøre fort og man kunne ikke hoppe store hopp med denne typen ski (Elnogue, 2008; salomonfreeskiTV, 2007). Til det var de alt for korte og ustabile. Våren 1997 begynner man å se konturene av at noe skjer. Mike Douglas prater med treneren for det japanske kulekjørings landslaget, Steve Fearing. Fearing forteller at skiprodusenten Salomon var på jakt etter å utvikle noe nytt, for å få fart på skiinteressen i Japan. Douglas fortalte Fearing om hvordan de drev og gjorde triks på kulekjøringsski. Det kunne bli gjort annerledes om de hadde en ski med tupper i begge ender, mente Douglas. De neste månedene jobber Douglas og utøverne hans på en promo-video. Navnet på filmen, *Aircarving*, kom de på fordi ski industrien på denne tiden var besatt av alt som het carving. En ny form for skikjøring i bakke, med ski som hadde stor innsving, var blitt veldig populært. For å få oppmerksomheten til lederne i de forskjellige skifirmaene, mente de det var lurt å få inn carving i tittelen på filmen (salomonfreeskiTV, 2007; Elnogue, 2008). Etter to måneders hardt arbeid med filmen, hadde Douglas og gjengen av rebelske kulekjørere et produkt de mente var godt nok for å selge inn. Dette skulle vise seg å bli en vanskelig. Etter å ha blitt avvist av så å si samtlige store skiprodusenter, så forhåpningene om å få realisert drømmen om twintip-ski ut til å fordampe. Men så

snudde lykken. I november 1997 fikk de et positivt svar fra Salomon. Salomon ønsket å være med på å utviklet denne nye typen ski (Elnogue, 2008; Davies, 2012).

Første uka i februar 1998 var Mike Douglas i Breckenridge, Colorado sammen med utøverne J.P. Auclair og J.F Cossun for å kjøre et renn i verdenscupen i kulekjøring. Med en gang verdenscuprennet var ferdig i Breckenridge reiste Douglas med Auclair og Cossun til Vail, Colorado, til det første U.S Freeski Open. Det hele endte med at J.P. Auclair vant Big-Air konkurransen, mens J.F. Cossun vant slopestyle. Etter konkurransen reiste de tilbake til hotellet i Breckenridge. I lobbyen på hotellet var det en eske til dem. Det første paret av prototypen av Salomon 1080. Samme kveld tok de med seg de nye skiene tilbake til premieutdelingen i Vail, og J.P. Auclair tok skiene med seg på scenen. Folk ble rett og slett satt ut. Hva slags ski var dette? Den første masseproduserte twintip skien var et faktum. Ingen hadde sett noe lignende (salomonfreeskiTV, 2007; Elnogue, 2008). Men er det bare Salomon som skal ha æren for twintipskiens tidlige år?

#### **7.4 Salomon 1080 – revolusjonæren?**

Salomon 1080 er skien som alle husker. Spør man enhver frikjører eller jibber hva som revolusjonerte skisporten, som ga frikjøring det sparket som var nødvendig for å utvikle seg: Salomon 1080. Mulighetene føltes nesten endeløse for utøverne. Triks de bare hadde drømt om å utføre tidligere var nå en realitet. Men det var ikke bare Salomon som hadde begynt å produsere twintipski på denne tiden. Et lite firma ved navn Line hadde også begynt å produsere twintipski. De kom med sin første full lengde twintip i 1998/1999. The Ostness Dragon var en 193 cm lang twintipski. Et resultat av et samarbeid med en av datidens mest progressive kjørere, Kris Ostness (LINE u.å). Når unge utøvere så den progressive utviklingen til frikjøring var det ikke mange som lenger ville kjøre kuler. For å prøve å balansere sporten åpnet F.I.S Freestyle for at man kunne gjøre rotasjoner utenfor den akselen som nå var tillatt. Den første generasjonen frikjørere banet veien for den neste generasjon. Og det var generasjon ”2.0” som ville ta over og dominere både i fjellet, park og pipe. Navn som Jon Olsson fra Sverige, Candide Thovex fra Frankrike, og amerikanske vidunderbarn som Tanner Hall og C.R. Johnson, for å nevne noen (Anthony, 2012).

Terrengparkene var ganske enkle på starten av 2000-tallet, men man så at de begynte å utvikle seg. Utviklingene ble drevet framover av skianlegg som hele tiden prøvde å overgå hverandre med hva slags type elementer de kunne ha i parken. Progresjonen og utviklingen av triks var også en stor faktor for utviklingen av terrengparkene. Flere rotasjoner ble et vanlig syn. Flere rotasjoner og triks krevde større elementer i terrengparkene. Foregangsjobbere som Tanner Hall, Jon Olsson, Candide Thovex og Simon Dumont pushet alle sporten til stadig nye høyder, bokstavelig talt (Anthony, 2012). Men stil var ikke bare tellende i lufta og på rails. Hva skjedde når man hadde landa et triks? En landing er kanskje en landing tenker du, men nei, ikke når det gjelder frikjøring. På like linje med for eksempel turn er det også i frikjøring viktig å vise og gjør inntrykk av at man har kontroll også på landinga. Å vise kontroll er viktig både i konkurranse og på film. Alt skal se kontrollert ut. (Anthony, 2012).

### **7.5 Mike Douglas og "The New Canadian Airforce"**

Det var ikke uten grunn at Mike Douglas, JF Cusson, Vincent Dorion og JP Auclair ble tildelt kallenavnet "The New Canadian Airforce", når de fra slutten av 1990-tallet ga skisport et nytt ansikt. Med en stil, og triks ingen noen sinne hadde sett før. Det var i 1997, året før Salomon 1080 ble tilgjengelig for folket, at Mike Douglas satte det som er kjent som historiens første *misty-flip* (Nerdrum, 2012). En *misty-flip* er en kombinasjon av en forlengs salto (populært kalt *frontflip*) og en 180 graders rotasjon som gjennomføres i en sammensatt bevegelse. I 2000 tok Douglas skidesigningen hakket videre, i samarbeid med Salomon, og utviklet bred twintip-ski til bruk i løssnøen: Salomon Pocket Rocket (Nerdrum, 2012). Siden den gang har Mike Douglas vært med på å forme den nye, frie grenen innenfor skisport. Mike Douglas er en av grunnene til at folk i dag kjører baklengs på ski. Han var også en forkjemper, som nevnt tidligere, for det frie ved aktiviteten. Sammen med skiprodusenten Salomon har Douglas vært med på å utvikle flere modeller som har festet sin posisjon som klassikere i skimiljøet. Pocket Rocket, 1080 og Rocker 2 for å nevne noen (Nerdrum, 2012). Pionerstempelet er ikke til å komme utenom. Det er ikke uten grunn han omtales som "The Godfather of Freeskiing" (Nerdrum, 2012). Frihet og progresjon har vært en sentral del av Douglas sin karriere. Hele tiden pushe aktiviteten et steg videre. Fra å kjempe mot snowboarderne om plassen i terrengparkene til å kjøre store linjer i stupbratte fjellsider.

*Jeg holder meg motivert ved forandring. Jeg ser alltid i nye retninger, og holder aldri på med det samme i mer enn et par år. Hvis du har et åpent sinn kan du ha det gøy hvor som helst. (Nerdrum, C., 2012, s.82).*

I lys av dette sitatet ser man at Douglas hadde, og fortsatt har, et ønske om å utvikle seg selv, men også bidra til å bringe aktiviteten videre. At han hele tiden ønsker å finne det nye. Ikke la noe bli ensformig og kjedelig. Fenomenet er hele tiden i forandring, og det er takket være sentrale personligheter som Mike Douglas som ikke klarer å sitte stille.

## **7.6 Fjellet – den nye terrengparken?**

Med den progressive utviklingen man nå hadde sett innen for frikjøring i terrengparker, ville denne utviklingen også begynne å påvirke frikjøring i fjellene? Etablerte storfjellskjørere som *Shane McConkey* og *Seth Morrison* begynte å lære seg triks i parken, for så å ta de med ut i fjellene. Mange av disse hadde en fortid som kulekjørere, så rotasjoner var ikke et ukjent tema for dem. 720 grader rotasjoner ble gjort ut store klipper, ofte supplert med en *grab* (holde på skiene i luften) for å gjøre det enda kulere, og ikke minst vanskeligere. Mike Douglas kom også opp med d-spin, en 720 med en rotasjon som gikk ut av den normale akselen (Anthony, 2012; Nerdrum, 2012).

En ny generasjon frikjørere, med blant annet Eric Pollard i spissen, begynner nå å vokse fram. Sammen med Skogan Sprang, Andy Mahre og Pep Fugas begynte å de å pushe i en ny retning, også utenfor parken. Pep Fugas gjorde det mange hadde trodd var umulig. Han begynte å hoppe ut av klipper *switch* (kjøre baklengs), spinne begge veier (både til høyre og venstre) og lande switch i løssnø. Hans segment i filmen *Session 1242* fra Poor Boyz Productions står fortsatt den dag i dag som et banebrytende segment innenfor frikjøring (Anthony, 2012). Man skulle kanskje tro at med dette så hadde man sett det meste innenfor progresjon og utvikling av fenomenet? Da må du tro om igjen. Hele tiden kommer det nye utøvere opp som tenker nytt, kjører enda hardere og tøyser strikken for hva man trodde skulle være mulig til bristepunktet, og enda litt til. Eric Hjørleifson, Mark Abma og Sean Petit er, for å nevne noen, denne typen frikjørere. Ikke bare kjører de på ski med en stil og selvsikkerhet som vanlig folk bare kan drømme om, men de kjører også stupbratt. I disse stupbratte fjellsidene har de gjort det til sitt store varemerke å utøve triks som man oftest bare ser i terrengparken (Anthony, 2012).

## **7.7 Oppsummerende kommentar**

I det frikjøring ble pålagt en mengde regler fra forbund, var konseptet om ”den nye skolen” skapt. Snowboard har vist seg å være en av frikjøringens største hjelpere, selv om vi kanskje ikke vil innrømme det. Jeg mener at hvis ikke snowboard hadde vært så opprørske, så rebelske i sin oppførsel og holdninger ville frikjøring sett annerledes ut. Hvordan det hadde sett ut vil jeg ikke dra noen slutninger rundt, men at det hadde vært annerledes tror jeg nok ganske så sikkert. Opprøret rundt regulering og sportifisering av frikjøring hadde nok funnet sted før eller senere, hvis man skal se historisk på det. Likevel var det nok slik at snowboard viste at man kan faktisk utvikle seg uten hjelp fra store forbund. Uunngåelig er det likevel ikke at andre aktører enn utøverne selv, blir deltakere i en slik prosess. Kommersielle aktører skal ha mye av ”æren” for at frikjøringens *nye skole* har utviklet seg slik den har gjort.

## 8. Utviklingen av ski

Frikjøring som aktivitet er avhengig av at man som utøver av aktiviteten besitter et vist ”utvalg” av utstyr. Man trenger et par ski, skistøvler og staver. Som de fleste andre skiaktiviteter er dette en avgjørende faktor for at man kan bedrive aktiviteten. Frikjøring har hatt en stor utvikling på ”utstysfronten”. Hvis man ønsker, kan man bruke ufattelig mengder penger på denne aktiviteten. Selv har jeg mer enn nok ski til at jeg klarer å bruke alle så mye som jeg skulle ønske. Hvorfor har det blitt slik? Hele tiden prøver ski- og utstysprodusenter med nye produkter å skape en *utstyskultur* hvor man ”må” ha det siste nye. En utvikling som hele tiden fremmer produkter som i følge produsentene er ”banebrytende” og vil ”forandre frikjøring”. Har det seg at aktiviteten har blitt så fanget i det *kommersielles makt*? Hvor mye har dette utstyret faktisk utviklet seg? Og man kan jo også spørre seg om hvor viktig utviklingen av dette utstyret har vært for utviklingen av frikjøring som aktivitet?

### 8.1 Utviklingen av skis form, fasong og funksjonalitet

Gjennom historien har skien gjennomgått mange forandringer. Forskjellige konstruksjoner, materialvalg, former og fasonger. Den norske frikjøreren *Åsmund Thorsen* synes jeg har en fin beskrivelse av skiens utvikling, i den norske skifilmen *Supervention*.

*”Skia har gått fra å værra et hjelpemiddel, te å bli meir ein slags kunstform. Alt har blitt heilt vanvittig spesialisert, og det handler heile tida om å komme opp med noko nytt, setta nye trender og virkelig pushe” (Åsmund Thorsen, i Supervention, 2013).*

Nå skal vi gjøre et historisk tilbakeblikk for å få en forståelse av hvorfor de skiene som brukes til frikjøring ser ut som de gjør i dag.

I fenomenets tidligste år var utstyret som ble benyttet oftest hjemmelaget.

Telemarkingene var kjent for å være dyktige skimakere, og mange lagde sine egne ski. Utstyret bestod av hjemmelagde treski med vidjebinding. Så vel som skiene var også bindingen og vidjene hjemmelaget (Huntford, 2006). Sondre Norheim skal ha vært den første til å lage *innsving* på skiene. Det vil si at skiene er breiere på tuppen foran og bak



enn de er på midten av skien (Huntford, 2006; Masia, 2005). Den typiske ”*Norheim-æra skien*” var lang, ofte over 220cm, og med mål rundt 81mm foran på tuppen, 67mm på midten og 70mm breie over baktuppen (mål tatt fra kopier laget i Morgedal), noe som gir denne typen ski en innsving på 4,25mm. *Innsving* vil si at hvis man setter skien på et bord, og vipper den opp slik at sålen er i rett vinkel til bordet, så hviler de bredeste punktene på skien mot bordet. Altså i dette tilfellet tuppen og baktuppen. Den avstanden som nå er fra skien til bordet er da skiens innsving. I dette tilfellet som nevnt over, 4,25mm. Basert på skiens ”løpebånd” (den delen av skiens kant som er i kontakt med snøen) vil dette gi innsvingkurven en *radius* på 83 meter – noe som er veldig langt i forhold til dagens ski. Denne radius fungerte veldig bra for langrenn og hoppssport, men gjorde skiene veldig tunge å svinge når man kjørte nedover (Masia, 2005). Dameskiene hadde en litt ”snillere” innsving, på 5,5mm. Denne innsvingen var standarden ganske lenge, helt frem til Howard Head lanserte den første kompositt skia på 1950-tallet (Huntford, 2006; Masia, 2005). Sammen med disse treskiene måtte man også ha en binding. Den vanligste bindingen i tidligere perioder var en tvinna vidjebinding, men etter hvert var det en trang for mer stabile bindinger. I perioden 1889-91 kom spanskrørsbindingen. Den bestod av en tårem og et regulerbart beslag oppå skiene, som ga mulighet for rask justering av hælbindingens lengde. Spanskrør var ikke mer enn lillefinger tjukt, men lot støvlene bevege seg vertikalt, samtidig som det var mer støttende sideveis enn andre typer (Huntford, 2006).

Nå var det ikke lenger bindingene det skulle stå på, men skoene. Ettersom man nå hadde fått en kraftigere og mer stabil binding enn vidjebindingen, var også oppgraderingen av skoene en nødvendighet. De gamle skoene var for myke i sålen, noe som resulterte i for lite støtte. Man fikk etter hvert tykke, randsydde såler på skoene. Resultatet var nå støvler som var stivere i sålen, som ga bedre kontroll og stabilitet (Huntford, 2006).

I 1926 ble produksjonen av ski med stålkant satt i gang. Det var den østeriske tindebestigeren og skiløperen Rudolf Lettner eksperimenterte med dette. Det hadde han gjort helt siden 1917 (Horgen, 2011; Huntford, 2006). I 1929 skjer det også store ting på bindings-fronten. Dette er året *Kandahar-bindingen* kommer på markedet. Ved å bruke en kraftig spiralfjær rundt hælen ble strammingen av støvelen i bindingen så mye forbedret at ordet revolusjon innenfor skisporten kan nevnes. Med Kandahar-bindingen kunne man regulere strammingen etter behov og ønske. På vei opp kunne den løsnes,

for så og stramme den til nedkjøringen. Dette gjorde både oppstigningen og nedkjøring betraktelige enklere ettersom man fikk større bevegelsesfrihet oppover, og en stiver binding som ga og kontroll nedover. Kandahar-bindingen ble utviklet av den sveitsiske spilledåse-produsenten Guido Reuge (Huntford, 2006; Horgen, 2011; Davies, 2012). Denne typen bindinger skal ha fungert så godt at den, i henhold til Horgen (2011) var dominerende på markedet helt fra til den mer moderne ”*Randonnee Alpine touring*” bindingen (AT-binding) kom rundt 1970-tallet. En randonee alpine touring-binding er i utgangspunktet en alpinbinding som man kan løsne fra skien i bindingens bakkant. Binding er hengslet foran slik at man kan rotere bindingen rundt denne hengslingen, og bevege seg behagelig framover og oppover med alpinutstyr.

Skiene som ble brukt fram til rundt 1930-tallet var ski laget av et helt stykke tre. Det mest populære av tresortene å bygge ski av var ask. Ask ga materiale som var lett, ga god gli og de var slitesterke (Huntford, 2006). Likevel var det en variasjon i kvalitet, og ofte var etterspørselen så stor at det var problematisk å få tak i emner til å lage skiene av. Etter hvert fant man ut at man kunne lime sammen forskjellige tresorter. En av pionerne på dette var H.M Christiansen, som laminerte ski i Oslo-området.

Hovedpoenget her var at man, på grunn av mangelen på ask, kunne lage bare skisålen av dette trevirket. Etter litt prøving og feiling, som jeg antar det var, fant man ut skiene kunne forbedres ved å kombinere forskjellige tresorter. Det gjorde det enklere å eliminere kvist og andre svakheter i skiene. Skimaker Bjørn Ullevålseter utviklet sitt eget konsept for skibyggning på starten av 1930-årene. Skiene hans var en kombinasjon av mange forskjellige tresorter, med sine forskjellige egenskaper, limt sammen med et sterkt kontaktlim. Kombinasjonen var nesten den samme på alle skiene: Hickory i sålen, ask eller annet seigt tremateriale på sidene og oppå, og et stort utvalg treslag inni. Siden hickory er et treslag man ikke finner i Norge, ble etter hvert importen av hickory god butikk. Treimportør Fang skal i 1935 ha importert 35 000 skiemner av hickory, og i 1937 hele 75 000 emner (Gotaas, 2007). Denne typen ski ble kjent som *Splitkein*. Det som var drivkraften i Splitkein revolusjonen var skiens allsidighet.

Konstruksjonsteknikken egnet seg godt i så vel langrennsski som i de breiere og tyngre alpinskiene (Huntford, 2006; Grosword, 2009; Gotaas, 2007).

Med den svingradiusen som nå var standarden på ski, begynte folk å eksperimentere med å lage en ”dypere” innsving på skiene. Blant de som var veldig eksperimentelle og

innovative på denne fronten var arbeiderne på *Grosword Ski Company*. Dette firmaet ble startet i 1933 av nordmannen Thor Grosword som emigrerte til USA i 1923 (Grosword, 2009; Masia, 2005). Etter mye eksperimentering så man at noen hadde så mye som 7mm innsving på skiene. Resultatet var nesten en halvering av svingradiusen, fra 83 meter til 42 meter. Dette ble standarden for datidens slalomski som ofte lå på over to meter, og skulle befestes sin posisjon i godt over 3 tiår (Masia, 2005).

På 1950-tallet kommer det en nye type ski på markedet. En ski som er laget av fiberarmert plast. De første kompositt-skiene ser dagens lys. Utvikleren var Howard Head. Samme året skal også, i følge Horgen (2011), de første plaststøvelene (som nevnt tidligere) ha kommet på markedet. I henhold til plaststøvlene er det en del variasjon i årstallet som disse ser dagens lys. Horgen (2011) henviser til 1957 som året da *Bob Lange* introduserte de første plastikkstøvlene. Dawson (1998) peker også på Bob Lange som oppfinneren av plaststøvler, men kommer ikke med et eksakt årstall. De første *Lange-støvlene* skal ha vært laget av ABS-plastikk og hadde ikke spenner slik vi kjenner slalomstøvler i dag, men snøring. Disse ble produsert i et mindre antall i tidsrommet 1962-1964 (Lund, 2001). Dermed kan årstallet til Horgen (2011) også stemme, med tanke på at det var i 1957 Bob Lange stod på ski i den første prototypen (Lund, 2001).

I 1967 ble det gjort enda en oppsiktsvekkende endring på skiens form og fasong. Nå flyttet skimerket *Dynamic* det smaleste punktet på skien hele 6 tommer (15cm) bakover. Det medførte at man fikk en mye lengre forski, og dermed en kortere bakski. Endringen var nesten ikke synlig, men det gjorde det mulig å kunne akselerere ut av svingen. Likevel var ski med så mye innsving ikke hverdagskost. Skifabrikantene på denne tiden var nemlig veldig opptatt av det økonomiske og ønsket å holde seg til kun en form for å presse ski (Masia, 2005).

I 1988 ble en av *Atomic* sine ingeniører bedt om å lage en ny type pudderski. Og som så mange andre skiprodusenter på den tiden lagde også Atomic snowboard. Man ønsket å overføre de meget gode flyte egenskapene til snowboard over til ski. Ingeniøren Rupert Huber tok som et forsøk et snowboard og delte det i to, flyttet stålkantene til innsiden av skiene og monterte på et par alpinbindinger. Dette ente i den antatt første pudderskien, *Atomic Powder Plus*, med målene 133mm på tuppen foran, 115mm på midten og

122mm bred baktupp. Atomic Powder Plus hadde den tradisjonelle *straight-line*-ski innsvingen på 6.25mm. Dette skulle vise seg å sette fart på produsentenes tanker rundt breie pudderski. Allerede året etter begynte tyske *Volkl* å arbeide med sin første pudderski, *Volkl Explosive*. Volkl valgte å lage en 190cm lang ski med målene; 118 - 94 - 110mm, men en innsving på 10mm og en radius på 28m. Noe som gjorde denne skien ganske mye lettere å håndtere på grunn av den nå mye kortere radiusen (Masia, 2005; Davies, 2012).

I løpet av denne tiden har det også blitt eksperimentert med å legge inn aluminiumslaminat i skien, for å gjøre dem stivere og mer hastighetsstabile. Det er her viktig å huske på at mye av den utviklingen som skjedde i henhold til skienes form, fasong og funksjonalitet ble gjort på konkurranseski som ble brukt i storslalom og andre konkurransegrener (Masia, 2005).

Mot slutten av 1980-tallet ble det forsket og testet mer på innsving enn noensinne. Mange av de store skiprodusentene brukte mye tid og kapital på dette, men var fortsatt litt reserverte når det gjaldt å bygge skipresser som klarer å lage ski med ekstreme former for innsving. En av *Elan*'s ingeniører, Jurij Franko bygde en prototype av en ski hvor man kunne justere bredden på midten av skiene. På toppen av skien satt noe som skal ha sett ut som en jekk. Skrudde man på denne "jekken" kunne man justere bredden på skien, både på midten og baktuppen, som første til at man fikk en annerledes innsving. Eksperimentet var dristig, men det ga Jurij Franko og hans kollegaer mye nyttig informasjon. Prosjektet bar frukter, og førte til en storslalomski på 203cm med målene 110-63-105mm og en innsving på 22.25mm – svingradiusen var nå nede på 15 meter (Masia, 2005). Skien som ble et produkt av dette prosjektet, *Elan SXC*, gjorde at kjøreren trang å bruke mindre vinkel på skien hver gang de skulle gjøre en retningsforandring. Utfallet ble at man kunne kjøre lengre "etapper" uten å bli så sliten. Skien krevde mindre energibruk rett og slett. Og det skulle vise seg at *Elan*'s utøvere i starten gjorde rent bord i flere storslalom-konkurranser (Masia, 2005). Det som blir tydelig for meg her er at utviklingen av fasong og funksjon på ski har den hensikt å skape et verktøy som gjør det lettere for utøverne å prestere i konkurranse. Prestere bedre enn motstanderen og vinne løp, og på den måten reklamere for skiprodusentens produkt. For produsentene betydde dette mer publisitet rundt deres produkt, noe som igjen kunne føre til en større økonomisk gevinst.

Utover starten på 1990-tallet hadde flere skiprodusenter som Atomic, *Fischer* og Head begynt å designe ski med større innsving (15mm). Likevel skjer det fortsatt endringer i skidesign og konstruksjon, og dette ble meget tydelig når *Salomon* kommer på banen i 1990 med den først skien med *cap-konstruksjon*. En *cap-konstruksjon* gikk ut på at man i stedet for å bruke den tradisjonelle måten å bygge ski på, med de ”firkantede” sideveggene og topplaget, brukte et heldekkende, sømløst ”lokk” av plastikk. I utgangspunktet ble dette en enklere måte å bygge ski på, som var ”selvbærende”. Konstruksjonsmåten ble en suksess, og i løpet av 3-4 år hadde så å si alle store produsenter investert mange millioner i utstyr for å konstruere slike ski (Masia, 2005).

Året er 1997 og nå har innsvingen for alvor satt sitt preg på skiindustrien. Man har ski i alle slags fasonger, med forskjellig innsving og til alle slags bruk. Ekstrem carving, moderat carving, raceski, pudderski, ski for eksperter og ski for nybegynnere som ville lære å stå på ski. Ved inngang til det nye millenniumet hadde skiformer og egenskaper tatt en så ekstrem vending at *FIS* måtte legge restriksjoner. En *FIS*-godkjent storslalomski må ha en radius på minst 21 meter, og en slalomski må være minst 155cm for herre, og 150cm for damer (Masia, 2005).

Som jeg gjør rede for i dette kapitlet har det vært store forandringer som har skjedd i henhold til skiens form og fasong, som har påvirket skiens funksjon. Allerede i 1988 lanserer Atomic, som nevnt tidligere, den første ”skikkelig breie” pudderskien. Men fokuset i denne oppgaven ligger også på *jibbing* som en del av fenomenet. *Jibbing* som fenomen krever også litt spesielle ski. Ofte lander eller kjører man baklengs når man bedriver aktiviteten, og da var ski med tupper i begge ender et behov og ønske fra utøverne. Som jeg skriver i kapittel 7 er både *Salomon* og *Line* skimerker som er tidlig ute med såkalte *twin tip-ski* (Nerdrum, 2012; Line, u.å). *Twintip-ski* viser seg og bli uhyre populære. Disse skiene brukes i hovedsak i terrengparker og preparerte områder. Hva med de som kjører løssnø? Har de bruk for tupper i begge ender? *Salomon* skal være en av de første til å produsere en frikjørings ski med tupper i begge ender. *Salomon Pocket Rocket* (Nerdrum, 2012). Utover 2000-tallet blir frikjørings ski for de som ønsker å trikse i løssnøen mer vanlig. Ikke bare skjer endringen med at man får frikjørings ski med tupper foran og bak, men det skjer også ting med fasong og form. Veldig mange skiprodusenter benytter seg av *cap-konstruksjonen*, men i forskjellige varianter, som *Salomon* var først ute med i 1990 (Masia, 2005; Nerdrum, 2012). Ikke bare er det

konstruksjonsmetodene som blir eksperimentert med. Også skienes profil, spenn og innsving blir nå gått nærmere etter i limingen. En av frikjøringsens kanskje mest innflytelsesrike person, i det nye millenniet, gjør en oppdagelse som skal forandre frikjørings-ski, og det ganske dramatisk. Shane McConkey var mannen som for første gang introduserte *reversed camber*. En ski som hadde omvendt spenn i hele skien. For å demonstrere at konseptet med omvendt spenn i en frikjørings-ski fungerte, tok Shane McConkey og monterte alpinbindinger på et par vannski - ettersom det var fra vannski han hadde fått den originale idéen. McConkey kjører en stor fjellside i Alaska på disse vannskiene. Han sklir sidelengs nedover på dem, oppå snøen. Prosjektet ente i skien *Volant Spatula* (Davies, 2012; Superheroes of Stoke, 2013). Etter dette har konseptet med rocker i skiene nesten blitt et synonym med frikjørings-ski. Rocker er nærmere bestemt en lengre tupp på skia enn det som har vært tradisjonelt. Tuppene er bygd slik at de bøyes/søker oppover når man får et press på skiene. Dette fører til at skituppene alltid vil prøve å komme seg oppover når man kjører løssnø. I tillegg vil jo en ski bøyes når man legger press på skien for å svinge. Når dette allerede er gjort i rockerski vil man ofte oppleve at skien er mer lettsvingt (Sande, E & Hals, E, 2011).

Dette er bare noen av tingene man har gjort for å forbedre frikjørings-skiene. Forskjellige leverandører har forskjellige navn på så å si det samme, det ene mer fancy enn det andre. Det er et hav av frikjørings-ski å velge mellom. Fra de med lang svingradius, lite innsving og er fartsstabile, til de skiene med kort svingradius, stor innsving og er veldig myke og lett-kjørte. Det finnes ski for alle forhold, fører og type frikjøring. Enten du vil kjøre store linjer ned fra et fjell, eller bare leke deg i bunnløst pudde i skogen.

## **8.2 Oppsummerende kommentar: Frikjøring, sportifisering og kommersialisering hånd i hånd?**

Skiens fasong, form, konstruksjon og funksjonalitet har forandret seg gjennom historien. Formen har hatt en utvikling, men likevel er det likhetstrekk som gjentar seg.

Et spørsmål man kan stille seg er om hvorvidt sportifisering har hatt en påvirkning på utviklingen av skiens form, funksjon og fasong? Jeg drister meg til å svare at sportifisering kanskje har vært en av de viktigste påvirkningsfaktorene. Gjennom frikjøringsens historiske utvikling har ønsket om å kjøre raskere og bedre på ski vært en avgjørende faktor for utvikling av utstyret. Å sette nye rekorder og å lage utstyr som

gjør dette mulig har vært en viktig del av progresjonen og utviklingen av fenomenet. Når man plutselig klarte å halvere svingradiusen på skiene, og fikk ski som var enklere å håndtere, gjorde dette, slik jeg ser det, at man også fikk en økt grad av ferdighet, og ikke minst hva som var mulig å gjøre på et par ski. Introduksjonen av plastikkstøvlene gjorde også at man kunne kjøre fortere på ski med bedre kontroll. Noe som igjen førte til at man fikk nye rekorder, og man kunne prestere bedre på ski.

Man kan også se denne utvikling i lys av min egen arbeidsforståelse av kommersialisering. Når det var stor etterspørsel etter emner å lage ski av, begynte man å eksperimentere med andre måte å konstruere ski på, slik at man fortsatt kunne produsere ski og få en fortjeneste. Når denne metoden viste seg å være lønnsom, både hva gjaldt kvalitet og fortjeneste, fortsatt leverandørene å bruke denne produksjonsmetoden. Når Atomic i 1988 introduserer den første skien laget med et formål om å brukes utenfor løypene, har igjen en tanke om lønnsomhet blitt fremtredende. Fremveksten av denne nye trenden ga skiprodusentene en ny mulighet til fortjeneste på et ”nytt produkt”. Ved å produsere ski som var beregnet til frikjøring skapte man et nytt segment ski innenfor skiproduksjon. Man kunne ha en økonomisk vekst. Denne nye typen ski skulle også være med på å øke populariteten rundt frikjøring, og gi aktiviteten flere tilhengere. Profesjonelle frikjørere har bidratt til utviklingen av skiene. Mike Douglas og Shane McConkey er begge to frikjører som har bidratt med utviklingen av skiens form, fasong og funksjon. Med ski som ”åpner nye dører” har dette bidratt til en vekst i skisalg, og ikke minst antall utøvere av aktiviteten. I tillegg vil også det å ha profilerte navn ”med på laget” kanskje føre til at man får større oppmerksomhet, noe som igjen fører til et større økonomisk utbytte? Produsenter som har kjente frikjørere til å reklamere for seg mener jeg er godt tegn på et ønske om større utbytte. I tillegg synes jeg dette kanskje har noe historisk over seg også? Vender man blikket tilbake til Sondre Norheim var han også bare en skiløper som ønsket å forbedre skiene sine. Han hadde noen tanker rundt hva han trodde kunne gjøre skien bedre. Det er jo i grunn det mange av de profesjonelle frikjørerne gjør i dag også? De har et ønske om å lage en ski som er bedre å kjøre på i henhold til ønsket formål.

## 9. Frikjøring og media

Bruk av medier er et viktig element for å nå ut til folk. Det er det også for frikjøring. Frikjøring er en ung aktivitet i dagens samfunn. En aktivitet hvor grenser for hva som kan gjøres ikke er fastsatte, og de få ”grensene” som finnes flyttes kontinuerlig. Å gjøre ting folk ikke har gjort før, eller gjøre det mange har gjort før, men på en helt ny måte. Å lande en *dobbel cork* (et triks hvor man spinner sideveis og samtidig gjør en salto, to ganger) eller kjøre en helt ny linje ned et fjell. Gjør du det, sørg i hvert fall for å ha med smarttelefonen, foto- eller videokamera. Alt skal dokumenteres. Puls klokka er byttet ut med video- og speilreflekskameraet for å dokumentere. Det legges ned utallige timer trening. Ikke bare for å være best fysisk trent, men for å forevige det neste store trikset du gjør i parken, eller den bratteste linja du kjører ned en fjellside, til minnebrikka. For så etterpå å kunne legge dette ut på nettet, få flest mulig views og bli lagt merke til. Vis din egen individuelle tolkning av aktiviteten. Sterke budskap sendes via dagens ”medierom”.

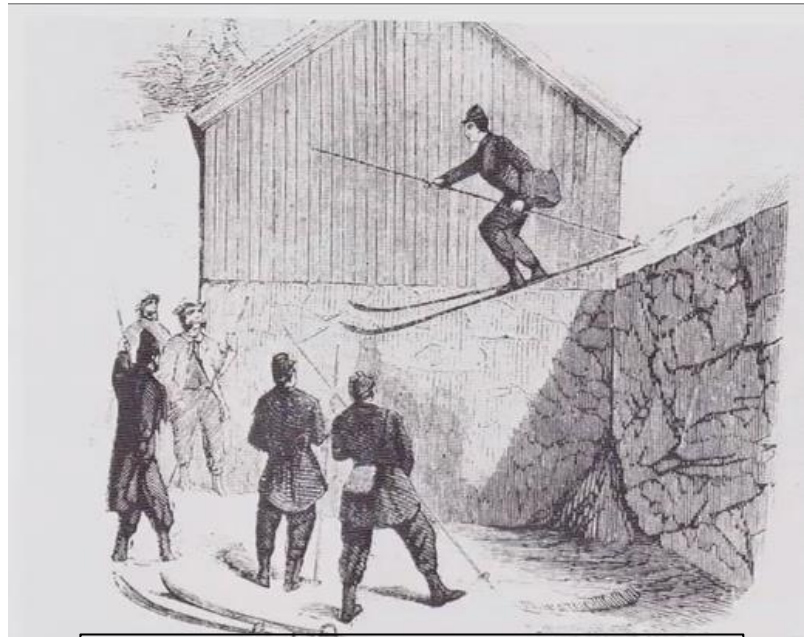
### 9.1 De tidligste medieutstillingene

Tidlig i menneskets historie ser man bilder som gir oss en indikasjon på at ski var i bruk som fremkomstmiddel. Vi må så langt tilbake som til steinalderen for å finne det første kjente ”bildet” som viser til mennesket på ski. En helleristning som finnes i Alta i Norge (Huntford, 2006).

På 1800-tallet var det fortsatt ikke funnet opp kamera som kunne ta bilder av folk som sto på ski. Men selv om man ikke hadde fotografier av dette på den tida, hadde man noe som heter litografi. Litografi er kort fortalt en grafisk teknikk for trykking av bilder. I *Salomon FreeskiTV* (2010) sin episode om frikjøringens historie får vi se kanskje det første beviset på at skikjørere på 1800-tallet ikke bare kjørte ski i skauen. Et litografi av en skikjører som hopper ut en kant ved siden av noe som ser ut som et stort hus. Sondre Norheim skal visstnok ha hoppet fra hustaket på hovedhuset på gården hjemme i Morgedal (Huntford, 2006). Er dette verdens første urbanskikjøring som er dokumentert med et bilde?



Begivenheten som dette bildet gjengir, ligner veldig på hendelser man kan se fra dagens skimagasiner og filmer. Skikjøreren har god stil og virker til å ha god kontroll over situasjonen. Litografiet gjenspeiler skikjørerens mot og ferdigheter, til beundring fra tilskuerne.



**Figur 5:** Skjermdump fra Salomon FreeskiTV – History of Freeski (2010)

Et litografi er selvfølgelig ikke et bilde, og kan det være en pålitelig kilde? Dette litografiet skal stamme fra ca. 50 år før de første kameraene som kunne ta slike bilder oppstod. Derfor er det vanskelig å oppdrive et faktisk bilde som viser dette (salomonFreeskiTV, 2010). Av den grunn kan et litografi være den ikke skriftlige kilden som finnes fra denne tidsepoken.

Etter hvert som man på 1920- og 1930-tallet fikk kameraer som var teknisk bra nok til å fotografere skiløpere i høy hastighet begynte man å ta bilder av frikjørere. Nå var det plutselig mulig å fange disse fantastiske skikjørerne og deres ferdigheter til filmrullen. Kameraet var med på å føre aktiviteten inn i en ny tid. Ferdigheter, og vågemot, skulle formidles til resten av verden. Hoppporten som på denne tiden var ekstremt populær var en foregangs idrett på nettopp dette. Bilder av modige unge menn som flyr nedover hoppbakkene, høyt over bakken (salomonFreeskiTV, 2010; Huntford, 2006; Kleppen, 2009).

## 9.2 Skimagasiner

Skimagasin har vært en annen måte å eksponere frikjøring på. I 1975 så *Powder Magazine* dagens lys i USA (Powder Magazine, 2012). Det samme året kom også *Åka Skidor* ut for første gang i Sverige. I tillegg har man skiblader som *Freeskier Magazine* og norske *Fri Flyt*. Dette er magasiner som har sitt fokus retta mot frikjøring. Jeg sitter her med en utgave av Powder Magazine. Deres 40 utgave, en jubileums utgave. Som de selv skriver på utsiden av magasinet: *Four decades of the other ski experience*. En

setning som gjenspeiler at dette er et blad som tar for seg noe mer enn ”den vanlige” skiløpingen.

### 9.3 Fri Flyt – norsk frikjørings største bidragsyter?

Fri Flyt kom ut første gang i november i 1998. Et helnorsk skimagasin hadde vært savnet i Norge. Jeg synes Telseth (2005) beskriver det savnet meget godt:

*”Det fantes altså ikke noe på norsk, noe som kunne skape en identifisering til stedene, personene og til den norske snøen. Fri Flyt traff meg ett eller annet sted. Det skapte en tilhørighet til miljøet, som en ellers ikke kunne ta del i uten å være god på ski og ”henge” med de rette folka (Telseth, 2005, s.32).*

Fri Flyt var et skimagasin for mannen i gata. De hadde artikler skrevet av vanlige folk med et ønske om å stå på ski. Fra den første utgaven av Fri Flyt kom ut, og til i dag har magasinet befestet sin posisjon ved å dekke det skrikende behovet for en leken og bratt kroppslig utfoldelse (Telseth, 2005). Den første utgivelsen var på 64 sider. Siden den gang har sideantallet blitt doblet og vel så det. De fyldigste numrene har hatt opp til og over 150 sider. Da har man selvfølgelig også sett en økningen i annonsesider. Forsider, bilder og grafikk har også gjennomgått en forandring. Noe som kan ses i forhold til den tekniske utviklingen som har skjedd siden 1998. Til venstre her ser man den forsiden på Fri Flyt nr. 1 som kom ut i 1998. Ser man denne forsiden opp i mot den siste utgaven som har kommet ut i skrivende stund, nr 102, er det tydelig at det har skjedd ting med Fri Flyt som skiblad. Grunnen til det er at Fri Flyt er en del av frikjøringsfenomenet, og påvirkes av de endringene som skjer i frikjøring.



Figur 6: Fri Flyt forside utgave 1 (1998)



Figur 7: Fri Flyt forside utgave 102 (2014)

Logoen er forandret, men stort sett bygger forsidene på de samme kriteriene. En logo som er synlig men ikke for prangende, overskrifter som er i samsvar med fargespekteret på coverbildet. Designet på forsiden forandres fra gang til gang, i henhold til hvor tekst plasseres og hva slags farger som er de gjennomgående for temaet på forsiden. Det eneste som har blitt holdt på samme plass gjennom alle de 16 årene er logoen. Logoen slik den er i dag, så dagens lys på forsiden av en utgave 01.02.2000. I utgave nr. 100 som kom ut 11.10.2013 var de 21 første sidene av bladet dedikert til reklame. Utgave nr.1 hadde 2 sider reklame før innholdsfortegnelsen kom. Ser man disse to utgivelsene opp mot hverandre er det klart at penger spiller en viktig rolle for Fri Flyt. Det å skape et blad som omhandler en såpass snever aktivitet som frikjøring krever kanskje at man må gjøre visse unntak i sine prinsipper. For jeg kan bare se en grunn til at Fri Flyt har så mye reklame, og det er inntekter. Inntekter de ikke hadde klart seg uten. Er det blitt slik at for å drive et magasin som Fri Flyt krever det at man selger inn aktiviteten slik at andre aktører gjennom reklame kan tjene penger på den? Har tankene rundt frikjøring endret seg så mye inn mot lønnsomhet og fortjeneste at det for noen kun blir sett på som et produkt man kan tjene penger på? Jeg tror kanskje det er en gyllen middelvei her. Skal Fri Flyt kunne bestå og levere artikler, bilder og historier til deg og meg som lesere, er de kanskje nødt til å la kommersielle krefter få påvirke utformingen av magasinet. Samlet sett er dette kanskje en trend som sprer seg over hele mediefeltet som dekker frikjøring?

## **9.4 Skifilmer**

Frikjøring på ski har som jeg nevner tidligere i oppgaven, nesten blitt delt opp i to forskjellige aktiviteter. En hvor man kjører konkurranser, og en hvor man driver med filmning. I dette avsnittet vil jeg se på hvilke påvirkninger skifilmer har hatt på frikjøring som fenomen og aktivitet.

### **9.4.1 Skifilmens spede start**

Skifilm som fenomen er lite kjent utenfor kretsene som omhandler frikjøring. Jeg vil først skrive litt om skifilmens historikk, før jeg skal prøve å beskrive fenomenet og en analyse av hvordan det har utviklet seg. Skifilmer er som Øystein Kirkebo (2004) skriver frikjøringens medium. Kirkebo har skrevet en artikkel som tar for seg i hvilken

grad og på hvilken måte verdiene i frikjøringskulturen reflekteres og representeres i skifilmene. Skifilm har en historie som er over 80 år gammel (Kirkebo, 2004). For meg blir det viktig å prøve å gi en forståelse for hvor skifilmen stammer fra, men jeg vil i hovedsak legge vekt på skifilmens utvikling fra ca. 1980 og fram til i dag.

De første opptakene av skikjørere skal ha blitt gjort i Tyskland på 1920-tallet. Utgangspunktet her skal ha vært spillefilmer, men med store innslag av skikjøring. Hovedrollene i disse filmene ble ofte befestet av den tids beste skikjørere. *White Ecstasy* fra 1931 skal ha vært en slik film. Den velkjente østerrikeren Hannes Schneider, som kom opp med *The Arlberg Crouch*-stilen, har hovedrollen. Mange av de tidligste skifilmene hadde scener av skikjørere i storslått natur, noe som man også ser i dagens skifilmer (Kirkebo, 2004).

Når Alf Engen og brødrene hans kjørte puddersnø i Utah på 1930- og 40-tallet ble dette forevige til filmrullene. Ofte hadde man en fortellerstemme som ble lagt oppå filmklippene for å forklare seerne hva som skjedde på filmen. Disse klippene er intet unntak. Beskrivelsene var ofte pompøse og man brukte flotte ord for å beskrive hvordan man stod på ski. Det estetiske hadde slik jeg ser det en sentral rolle. Man passet også på å fange gleden av å stå på ski til filmrullene. Smilene satt løst og dette vises godt på filmene. Et eksempel på dette er Howie Arnstads (2011) sin film om Alf Engen. Her ser man Engen komme nedover fjellsiden mellom trærne som et lokomotiv. Snøen begraver han nesten helt, før han i neste sekund kommer flygende ut mellom en sky av snø.

Året 1949 kommer filmprodusent Warren Miller på banen. I stedet for at han produserte de samme spillefilmene som tidligere, begynte han å produsere dokumentarfilmer. Miller, som har vært en sentral aktør i utviklingen av skifilmer, begynte å filme de beste skikjørerne i verden. Dette var en mulighet for skikjørerne til å vise seg fram. Kirkebo (2004) hevder det er grunnen til at vi har de skifilmene som preger kinolerret i dag. En slutning jeg også tror er ganske fornuftig, med tanke på oppbygning av filmene, og hvor stor påvirkning Warren Miller hadde på skifilmens historie. Siden filmene til Miller bestod så å si utelukkende av skikjøring, ble det lite dialoger. Miller begynte derfor i stedet å kommentere til hver enkelt film. Han beskrev for publikum i salen hva som skjedde på filmen ved hjelp av mikrofon. Humor var alltid en viktig del av Millers filmer, og dette er også noe som man finner igjen i dagens skifilmer (Kirkebo, 2004).

Utover på 70- og 80-tallet når hot-dogging og freestyle kom på banen ble det enda mer populært med skifilmer. Sporten var tatt videre fra det vi så hos Engen-brødrene og inn i en mer robust og røff tidsperiode. Filmene ble ofte akkompagnert av munter rockemusikk, og ofte var det ikke bare selve skikjøring som stod i sentrum, men også selve livsstilen. Nå begynte man stadig oftere å se folk som drev med skikjøring på et profesjonelt nivå. Folk kunne leve av det. Filmingen ble stadig mer avansert og det kom hele tiden noe nytt. Off-pist og freestyle var i vinden som aldri før (K2ski, u.å; salomonfreeskiTV, 2010).

I 1988 kom filmskaper Greg Stump med en film som skulle forandre synet på bratt skikjøring. *Blizzards of Aahhh's* var en film som sidestilte de forskjellige kjørestilene til ikoner innenfor brattkjøring. Scot Schmidt, Mike Hattrup og Glen Plake var alle amerikanere som for første gang utfordret de bratte og ukontrollerte forholdene i Alpene (Anthony, 2012; *Blizzards of Aahhh's*, 1988). *Blizzard of Aahhh's* kan man se på som en utskytingsrampe for den nye trenden med bratt skikjøring, og kanskje skifilmer?. Man ser i denne filmen unge menn som kjører ned utrolig bratte fjellsider, renner og juv. Som jeg nevner tidligere i oppgaven har dette allerede eksistert siden 1970-tallet (Steep, 2007; Dawson, 1998; Scott, 2005). Likevel er det en ny "råskap" i det som presenteres i denne filmen. Rolledifferensiering blir enda tydeligere mellom deltakere og tilskuere.

#### **9.4.2 Dagens skifilmer**

Det vokser frem store filmselskap med budsjetter i millionklassen som produserer skifilmer. Det brukes store summer på det nyeste innen filmtekniske hjelpemidler. Helikoptre leies inn, både til å filme fra og fly utøvere opp på ugjestmilde topper som de tror kan kjøres ned fra på ski. Likevel følger de fleste av dagens skifilmer i Warren Millers dokumentariske fotspor. Det ser ut som det har blitt tradisjon. Filmselskapene som produserer disse filmene vil at filmene deres skal dokumentere de siste trendene innenfor frikjøring. Det jeg tror selskapene ønsker å fronte mest er utviklingen av aktiviteten. Vise hva som kan gjøres på ski, og hvor ekstremt det kan kjøres på ski. Hvor kreativ man kan være. Hvor langt man kan pushe aktiviteten. Men disse filmene møter ikke kravet til en dokumentarfilm. Det er ikke en film som kritisk belyser et samfunnsproblem, eller graver fram skjulte sannheter som er av interesse for samfunnet og den demokratiske ordning (Kirkebo, 2004). Kirkebo (2004) har et ganske interessant

poeng. Et element som gjør at skifilmer skiller seg fra vanlig dokumentarer er reklamens plass i dem. Den er ikke forsøkt skjult. Selskaper investerer store summer med penger i skifilmer, for å fronte seg selv. Et godt eksempel på denne typen markedsføring er *Session 1242* (Poor Boyz Productions, 2003). I denne filmen er det kun med frikjørere som er sponset av kles- og brillemerket Oakley. Er skifilmer blitt kommersielle? Har de store kjente merkevarer for stor innflytelse? Filmene er jo som Kirkebo (2004) skriver, fulle av reklame. Og det av en hensikt: fremme et produkt, og å tjene penger på det. Produsentene får penger til å gjennomføre filmprosjektet, og sponsorene får den reklame de ønsker, rettet mot det publikum de ønsker.

Nå mener jeg det er viktig å huske på at det er 10 år siden Kirkebo skrev denne artikkelen. Mye har skjedd både innad i selve fenomenet, og ikke minst i skifilmverdenen i løpet av den tiden. Likevel er det mange likhetstrekk med de filmene som ble lagd for 10 år siden, og dagens filmer. Det dokumentariske preget. Ønsket om å formidle hvordan det er å være profesjonell frikjørere. Hvordan filmen er delt opp i deler, eller segmenter hvor man ofte fremhever en eller flere kjørere. De siste årene har man sett en trend som går ut på at man deler opp skifilmene i kapitler. Hvert kapittel skal ha en menig. Disse kapitlene skal til sammen gi filmen mening. Vise forskjellige sider ved frikjøring, og gjerne også ha et ekstra budskap. Ta vare på miljøet for eksempel. Et godt eksempel på dette er filmen *All.I.Can* (Sherpas Cinema, 2011). Denne filmen er delt opp i 6 forskjellige kapitler. *Community, Immersion, Persistence, Connection, Imagination* og *Realization*. Disse 6 kapitlene synes jeg er et godt tegn på hva filmen ønsker å formidle. Felleskap, engasjement, utholdenhet, tilknytning, fantasi og realisering. Fokuset i hvert kapittel ligger på nøkkelordet, som er kapitlets tittel. Her kan man kanskje trekke linjer ikke bare til skimiljøet, men også til resten av samfunnet?

Kan man skimte en dypere menig i noen skifilmer? *Valhalla* (Sweetgrass Productions, 2013) er en film med mange av de samme trekkene som *All.I.Can* (Sherpas Cinema, 2011), men som likevel skiller seg ut. Det som er spesielt med *Valhalla* er at man her har laget en skifilm hvor man har brukt innleide skuespillere for å fremme budskapet i filmen, mens profesjonelle frikjørere tar seg av skikjøringen. I tillegg har man i *Valhalla* en forteller som skal være stemmen til hovedpersonen. Dette med fortellerstemme har en del likhetstrekk med tidligere Warren Miller-filmer. Kanskje er også denne filmen et resultat som følge av kommersialiseringen av frikjøring? Ved å lage en film på denne

måten vil man kanskje få flere folk til å knytte relasjoner til filmen? Ikke bare folk fra frikjøringsmiljøet, men også ”utenforstående” vil kanskje kunne kjenne seg bedre igjen med utøverne i filmen? De ”verdiene” som filmen ønsker å bygge opp rundt blir kanskje lettere å fatte?

Kirkebo (2004) skriver videre at en skifilm har relativt få, men faste bestanddeler. I likhet med de tidligere filmene inneholder også de fleste nye skifilmer en god dose humor. Kirkebo påpeker at disse innslagene av humor ofte fungerer som et brudd fra filmenes hovedinnhold, altså selve skikjøring. Han nevner blant annet Shane McConkeys oppdiktete figur Saucer Boy (Kirkebo, 2004). Min oppfatning av disse humorinnslagene er å vise at det alltid ikke må være så seriøst, at frikjøring handler om å ha det gøy på ski.

#### **9.4.3 Skifilm og marked**

Skifilmer har i løpet av de siste 15 årene hatt en formidabel utvikling i markedet. Det dukker stadig opp nye aktører som ganske fort blir veletablerte. Mye av denne veksten kan nok skyldes av at frikjøring på ski de siste 20 årene har fått en voldsom oppblomstring i USA. I løpet av de siste tiårene har det blitt en større etterspørsel etter mer spesifiserte medieprodukter innenfor denne kategorien. Videre en økt segmentering av markedet for medieprodukter. Som produsent ønsker man å nå til en gitt gruppe av publikum for å redusere sin økonomiske risiko (Kirkebo, 2004). Klarer man dette hevder Kirkebo at det er lettere å selge reklameplass ettersom annonsøren har et ønske om å nå denne gitte målgruppen med et produkt. I kontrast til denne segmentering Kirkebo (2004) mener har funnet sted, og som jeg kan være enig i, har det også blitt gjort forsøk på å nå ut til et større publikum. Den norske skifilmprodusenten Field Productions gjorde dette i 2013 med kinofilmen *Supervention* (Field Productions, 2013). Filmen ble i 2013 sett av over 30.000 nordmenn på kino over hele landet (Kinomagasin, 2013). En god indikasjon på at skifilm som medium har mulighet til å ”overskride” den segmentering av markedet som er gjeldende, og utvide folkemengden den når ut til.

#### **9.4.4 Skifilm og forholdet til musikk**

I skifilmer er musikken en viktig faktor. Helt siden de første skifilmene til Warren Miller kom og frem til i dag har musikk vært, og er fortsatt en viktig del av skifilmen.

Musikken er med på å skape stemning og følelse til filmen. Jeg har i henhold til denne oppgaven interesse av å se på hva slags musikk som blir benyttet i skifilmer.

På 90-tallet og starten av 2000-tallet var skifilmer sterkt forbundet med punkrock, men også rap gjorde etter hvert sitt inntog (Kirkebo, 2004). Jeg tror grunnen til at denne typen musikk ble brukt var for å vise det rebelske. Dette var en tidsperiode hvor aktiviteten gjennomgikk ganske store endringer. Snowboardkulturen hadde sitt inntog, og det alternative begynte å bli mer og mer godtatt (Howe, 1998). Både punkrock og hiphop/rap er ofte forbundet med å være forskjellig, gå sine egne veier. Var det ikke nettopp det frikjørerne gjorde? Og ved å bruke slik musikk i filmene sine kunne man på en enda kraftigere måte vise dette. Både det visuelle og lydbildet gjorde at dette budskapet ble forsterket. I dagens skifilmer er det en stor variasjon i bruken av musikk.

#### **9.4.5 Internettgalleriet – publisering og selvpromotering**

Jeg har bevisst forsøkt å holde denne oppgaven fri for sosiologiske tanker og vært forsiktig med å snakke mye om anerkjennelse, respekt og sosial kapital i frikjøringsmiljøet. Likevel er dette blitt en viktig del av frikjøring. De fleste miljøer innenfor ekstremsport, så vel basehopping som frikjøring, har sin egen symbolske kapital. Det som har vært et problem er hvordan disse formene for kapital kan lagres. Langseth (2012) hevder at video og bilder av risikosportutøvere, i dette tilfellet frikjørere, i utfoldelse og som viser dyktighet, kan sees på som en form for lagring av symbolsk kapital. Det som er interessant å se, er hvordan denne typen lagring av symbolsk kapital bare for noen år siden var forbeholdt de dyktige, og heldige, som fikk bildene sine på trykk i magasiner og som figurerte i skifilmer. Langseth (2012) påpeker to viktige faktorer som har vært med på å forandre dette. Det første er at man har fått *publiseringskanaler* som *YouTube* og *Vimeo* og sosiale medier som *Facebook* og *Instagram*. Han hevder dette har vært med på å demokratisere muligheten til å formidle den lagrede kapitalen, og å sette den i omløp. La andre få se din kapital. Det andre punktet han trekker frem er utviklingen av hjelmkameraer som *GoPro* og *Countour*. Disse produsentene selger bømtevis med hjelmkameraer som lar deg og meg, og alle andre som besitter et slikt kamera fange øyeblikkene. Filme seg selv og venner, lage korte filmsnutter (populært kalt for *edits*), og så publisere dem på nettet. Dermed blir ikke deres investeringer i symbolsk kapital bare lagret, men også satt i omløp. Kanskje er man så heldig at man blir oppdaget av en sponsor eller et større filmselskap, og



dermed kan konvertere den symbolske kapitalen til en økonomisk kapital (Langseth, 2012). Går man inn på youtube.com og søker på *freeskiing* får man i første omgang et antall på ca. 137 000 treff. Setter man inn et mellomrom og søker etter *free skiing* får man ytterligere omtrent 450 000 treff. Bare ved å gjøre to søk på youtube har vi allerede fått treff på ca. 587 000 filmer og videsnutter som er blitt tagget med et av de to søkeordene. Man får opp alt fra små snutter fra en glad amatør, til filmer som profesjonelle frikjørere og produksjonsselskaper har publisert. Egne websider som [www.epictv.com](http://www.epictv.com) og [www.downdays.eu](http://www.downdays.eu) publiserer slike *edits*. Man kan kanskje si at internett, sammen med skifilmer og skimagasiner har blitt frikjørernes eget galleri.

## **9.5 Oppsummerende kommentar om frikjøring og media**

Gjennom dette kapitlet har jeg prøvd å belyse hvordan bruk av medier har hatt påvirkning på frikjøring. Sett ut i fra hva jeg har presentert i dette kapitlet er frikjøring som fenomen nesten blitt ”avhengig” av mediebruken for videre utvikling. Historisk sett har medier vært med på å utvikle og forme fenomenet ved å skape et miljø hvor det å bli sett er en viktig faktor. Særlig i fenomenets senere år har bruken av medier blitt viktig for utviklingen. Man skal ikke gå lenger enn 4-5 år tilbake før man ser at forskjellene er ganske store. Bruk av digitale hjelpemidler og ny kamerateknologi har vært en stor bidragsyter til utviklingen av skifilmer. Men har det bare vært til det positive? Jeg stiller nemlig spørsmålsteget ved om dette har vært en positiv utvikling for frikjøring som fenomen. Har man mista det skifilmer i bunn og grunn skal handle om? Er det ikke slik at skifilmer skal formidle et budskap om hvor bra det er å stå på ski? Hvor mange er det som kan kjenne seg igjen i disse fantastiske bildene vi blir presentert? Er skifilmer blitt et uoppnåelig glansbilde av hva frikjøring er for folk flest? Jeg tror disse spørsmålene i hovedsak gjelder de store filmproduksjonene som profesjonelle filmselskap, frikjørere og utstyrleverandører bedriver. Ser man på mulighetene ”mannen i gata” har til å publisere sine egne bilder, filmer og ”edits” er nok gleden ved frikjøring lettere å spore her.

## 10. Konkurransen – frikjøring og sportifisering i skjønn harmoni?

Frikjøring som aktivitet handler om frihet. Benytte seg av terrengets formasjoner og skape utfordringer for seg selv (Telseth, 2005). Men hva skjer når alt dette blir puttet inn i konkurransens rammer? Kan man se på dette som et brudd med fenomenets ”grunnleggende” prinsipper? Skal det ikke være fritt for hvert enkelt individ å utføre de handlingene man selv ønsker? Skaper konkurranseaspektet en uønsket utvikling innad i fenomenet? Jeg mener det er viktig å se på hvordan konkurranse har utviklet seg, og vil stille spørsmålet om konkurranse har blitt en del av fenomenet frikjøring?

### 10.1 Frikjøring og konkurranse

#### 10.1.1 Konkurransens historiske løp

Jeg mener at gjennom historien til frikjøring har konkurranseformene store likhetstrekk. I dette avsnittet vil jeg vise hvor liten forskjellene egentlig har vært. I Telemark på 1800-tallet var ”låmene” kanskje datidens svar på frikjøringskonkurranser? Allerede på dette tidspunktet i fenomenets ”livsløp” blir det utdelt karakter for stil, dristighet og kjørernes herredømme over skiene. Hver enkelt kjører står fritt til å velge hastighet selv (Tvinnerheim, 1998). På 1970-tallet når hot-doggerne konkurrerte var konkurranseformen ganske lik. Det var få regler, men fortsatt et dommerpanel som hadde den overordnede bestemmelsesretten for å kåre en vinner (markjohnson5, 2013; Anthony, 2012). Mot slutten av 70-tallet blir det en byråkratisering av konkurranseformene ved at FIS begynner med arrangement som har profesjonelle rammer (markjohnson5, 2013). I 1991 blir WESC arrangert for første gang. Den første konkurransen for bratt skikjøring hvor man har et dommerpanel som avgjør i henhold til satte kriterier hvem som er vinneren (Anthony, 2012; Perlman, 1991). Denne metoden for bedømming har vært foretrukket i frikjøringskonkurranser som omfatter bratt skikjøring og jibbing. Eksempler på dette er *Freeride World Tour* (Freeride World Tour, 2014) og *slopestyle* på ski som var på OL-programmet for første gang i Sotsji i 2014. Her bedømmes man også ut i fra vanskelighetsgrad på triks, høyde og flyt i *runet* (Ramm, 2014). I begge disse konkurransene er det elementer som utøverne kan bruke til å vise sin ferdigheter for dommerne. I *Freeride World Tour* er dette klipper og naturlige terrengformasjoner, mens i *slopestyle* er det kunstig konstruerte elementer som hopp og *rails* (Ramm, 2014; Telseth, 2005).

Gutman & Frederick (2002) i Ødegården (2010) beskriver at en frikjøringskonkurranse går ut på at frikjøreren leser terrenget og planlegger sin egen *linje* for hvor man skal kjøre. Kjørereren blir dømt av et kvalifisert dommerpanel som observerer linjen etter kriteriene; vanskelighetsgrad, aggressivitet, kontroll, teknikk og flyt. Beskrivelsen har fellestrekk til alle konkurransene jeg har nevnt over. Interessant er det her å se hvor like kriteriene for bedømming er fra konkurransene som fant sted i Telemark på 1800-tallet, WESC på 1990-tallet og fram til Freeride World Tour og slopestyle i OL som er noen av nåtidens mest prestisjefulle frikjøringskonkurranser. I alle disse konkurransene var et fokusområde for dommerne at kjørerne viste god kontroll over skiene. Dristighet under ”låmene” kan man se i forhold til valg av vanskeligere linjer både i WESC, FWT og det å gjøre vanskeligere triks under slopestyle.

### **10.1.2 Konkurransen flyttes - til internett**

Frikjøring og fenomenets konkurranser har utspilt seg i fjellet eller i en terrengpark. Men slik er det ikke lenger. Som jeg nevner i kapitel 9 er frikjøring et fenomen hvor forskjellige medier spiller en viktig rolle. Ettersom fenomenet har utviklet seg og tatt til seg ny teknologi har dette også påvirket fenomenets konkurranseformer. Level 1, et amerikansk skifilmselskap som startet opp i 1999, har siden 2004 hatt en talentkonkurranse som heter *Superunknown*. Dette er en videokonkurranse som foregår på internett, hvor alle som ønsker kan delta. Level 1 ønsker med denne konkurransen å kunne gi utøvere en alternativ vei til eksponering som går utenom den standardiserte konkurranseformen (Level 1, u.å.). Hvert eneste år får Level 1 inn store mengder filmer fra skikjørere verden rundt som ønsker å delta. Dette er filmer som frikjørerne selv har filmet og klippet sammen. Norske Sigbjørn Tveit, også kjent som Sig Tveit, vant denne konkurransen i 2011 som første nordmann. *Superunknown* har vært gjennombruddet for mange skikjørere, i hovedsak jibbere. Tom Wallisch er et eksempel på en utøver hvor *Superunknown* har vært et springbrett. Wallisch vant i 2007, og siden har karrieren bare gått oppover (Level 1, u.å.).

I tillegg til *Superunknown* fra Level 1 har også Teton Gravity Research en konkurranse som heter *The Colab*. Som i bunn og grunn bygger på samme konseptet som *Superunknown*. Utøverne laster opp en video med sine beste klipp fra sesongen. Deretter er det en utvelgelses prosess hvor et knippe dommere velger hvilke filmer som

skal gå videre. Når dette er gjort begynner en avstemning hvor man kan stemme på den filmen man liker best (Teton Gravity Research, u.å).

## **10.2 Oppsummerende kommentar om frikjøring og konkurranse: Frikjøringens rasjonalitet – har den endret seg?**

Historisk sett har det nesten alltid vært en form for konkurranse innad i fenomenet frikjøring. Likevel har det vært en stadig forandring i former for konkurranse. Fenomenet frikjøring handler, slik jeg ser det, om det Goksøyr (1988) kaller for *idrettens ytre rasjonalitet*; det individuelle og sosiale. Jeg tror også at dette har hatt en stor innvirkning på konkurranseformatene som har vært brukt. Særlig tydelig var det i konkurranseformatet som ble brukt av hot doggerne på 1970-tallet at dette stod i sentrum. Når det ble klart hvor populær denne aktiviteten var skjedde det en endring i den rasjonaliteten som verdsettes. Det som var grunnleggende i fenomenets rasjonalitet forandres ganske drastisk. Ved å bruke Guttmanns kjennetegn for å se hovedskillene på fenomenet frikjøring fra pre-moderne til et moderne fenomen og idrett, er det tydelige at strukturelle endringer har skjedd innad i fenomenet. I dette tilfellet er konkurransene gått fra å være mindre i omfang, og meningsfulle på et lokalt plan, til å bli internasjonale og store konkurranser. Et godt eksempel på dette er at man nå finner ”frikjøringskonkurranser” på internett (Goksøyr, 1988). Opprettelsen av regelverk, statistikker og rekorder har trådd på plass. Avstanden mellom utøverne og publikum blir større. FWT er å regne som verdenscupen i frikjøring, og når slopestyle kommer på OL-programmet er endringene innad i fenomenet tydelig. I denne ”delen av fenomenet” frikjøring, konkurransen, har man hatt et skifte på hvilke syn på rasjonalitet som verdsettes. Når store konkurranser som FWT, X-Games og OL arrangeres er det store kapitalistiske krefter som trer inn. Dette kan være så mangt; særforbund, regjeringer og private firmaer som er sponsorer.

## 11. Avsluttende betraktninger

Da er det på tide å oppsummere fremveksten av frikjøring som et moderne fenomenet. Jeg har gjort visse valg som har vært med på å forme oppgaven. Valg som omhandler innhold, utforming og metode. Avgrensning av hva som skulle få innpass i oppgaven har vært en viktig faktor her. Valget om å ikke avgrense oppgaven geografisk er et av disse valgene. Ved å ha en åpen geografisk oppgave ønsker jeg å gi et bredt og åpent syn på hvordan utviklingen til frikjøring som aktivitet har pågått. Hadde valget vært å for eksempel se på hvordan frikjøring har utviklet seg i Amerika de siste 20 årene kunne jeg fått en mer detaljert og presis oppgave. Likevel mener jeg at min oppgave, med sitt omfang skaper en god forståelse for de aspekter som har vært viktige for utviklingen. Jeg har gjort rede for en utviklingsprosess som jeg mener har vært gjeldende for frikjøring, som en global aktivitet.

Kapittelet vil fungere som en sammenfatning av de funnene jeg har gjort. Jeg vil presentere funnene jeg har kommet frem til i løpet av oppgaven med tanke på oppgavens problemstilling. Selv om problemstillingen er todelt vil det bli en sammenfattet oppsummering.

For å avslutte oppgaven vil jeg forsøke å presentere et par fremtidsrettede tanker omkring hvor frikjøring vil bevege seg i fremtida. Disse tankene er selvfølgelig ikke noe jeg kan gjøre krav på med sikkerhet, men noen betraktninger om hvordan jeg tror fenomenet frikjøring vil fortsette å utvikle seg i fremtida.

### **11.1 *Regulering og opprør – en gjentakelsesprosess i fenomenets historie***

Jeg har forsøkt å tydeliggjøre at frikjøring som et moderne fenomen er preget av svingninger både i innhold og utførelse, som derfor kan forstås i lys av flere teoretiske perspektiver. Fenomenet frikjøring viser til en moderne og global aktivitetsform

For å starte med begynnelsen vil jeg påpeke at allerede under ”låmene” i Telemark på slutten av 1800-tallet hadde sportifiseringen begynte å gjøre seg gjellende. Sammen med en økende popularitet rundt skikjøring på starten av 1900-tallet, hadde kommersielle aktører allerede da begynte å se potensialet i frikjøring. Tekniske

nyvinninger og utviklinger på starten av 1900-tallet var også viktige hendelser. Helt siden ski begynte å bli masseprodusert med Splitkein-metoden på 1930-tallet og fram til i dag har utviklingen som kommersielle aktører har bidratt med vært godtatt av fenomenets utøvere.

Historien til frikjøring er preget av perioder hvor moderniserings-, sportifiserings- og kommersialiserings-prosesser har funnet sted (Goksøyr, 1988). Når disse periodene har inntruffet og gjort seg gjeldende har det kommet til opprør innad i fenomenet. Fenomenet frikjøring har kjempet mange ”kamper” for å bli det fenomenet vi kjenner til i dag. Interessant er det å se at dette skjer gjentatte ganger i historiens løp, og resultatet er oppsiktsvekkende likt. Moderniseringsprosesser som tydelig begynner å gjøre seg gjeldende i fenomenets verdier, ser ut til å være uønsket. I det disse prosessene har gjort seg gjeldende i henhold til fenomenets fundamentale rammer (det være seg rasjonalisering, byråkratisering, kvantifisering, verdsliggjøring eller sportifisering (Goksøyr, 1988)), har opprør oppstått. Kanskje det beste eksemplet på dette var på slutten av 1970-tallet og starten på 1980-tallet hvor frikjøring ble forsøkt pålagt en forandring i konkurranseformen. Mange følte her at de ble fratatt fenomenets grunnprinsipper gjennom byråkratisering og kvantifisering. Perioden dette opprøret skjedde i var også preget av kulturelle forandringer inn mot det frie. Prosessene som omhandler byråkratisering, kvantifisering og rasjonalisering ble dermed oppfattet som for dominerende. Prosessen som innebar modernisering var rett og slett uønsket.

Interessant er det at det likevel oppstår en form for modernisering og sportifisering som blir godtatt innad i fenomenet av dets tilhengere. Opprettelsen av konkurranser på frikjøringens egne premisser er en følge av disse ”godtatt” moderniserings- og sportifiseringsprosessene (Goksøyr, 1988). Konkurransene skiller seg ut ved at elementene av modernisering som finner sted, ikke er like fremtredende som i andre konkurranseformer. Et eksempel på dette er World Extreme Skiing Championships. For meg er det tydelig at det oppstår en viss rasjonalisering i forhold til konkurransens mål, og som en følge av dette blir kvantifisering og spesialisering også innlemmet. Endringene som konkurransene fører med seg viser at graden av spesialisering økes. Forskjellen mellom deltakere i fenomenet endres. Skillet mellom profesjonell og amatør oppstår som en følge av dette

Snowboard var fritt. Ingen regler og grenser for hva man kunne gjøre. Opprøret snowboard brakte med seg ga grobunn for enda ett opprør innenfor frikjøring (Howe, 1998). Kulekjøring og freestyle var nedtynget med regler og restriksjoner. Friheten sammen med følelsen av å ha det gøy og fritt på ski, var borte for mange. Som jeg skriver i oppgaven blir dette opprøret, slik jeg ser det, virkelig et opprør når man får de første twintip-skiene, i 1998. Interessant er det her å se hvor stor påvirkning kommersielle aktører har på dette opprøret. De hadde skaffet fram et ”våpen” som kunne utfordre og bryte ned de gjeldende normer og regler. Samtidig ble frikjøring lansert som et *nytt produkt* og de kommersielle aktørene kunne tjene penger.

Hvorfor har det ikke vært klare opprør mot det kommersielle som mot moderniseringen og sportifisering? Kommersielle aktører i frikjøringen har gjennom tiden vært en viktig ”støttespiller” for fenomenet. Frikjøring er avhengig av kommersielle aktører som produserer de nødvendige produktene for å bedrive aktiviteten. Derfor er det for meg kontroversielt at utviklingen som disse aktørene har bidratt med i form av produkter, i mange tilfeller har vært basert på utgangspunkt i sportifisering og modernisering. Ønsket om å prestere bedre, sette nye rekorder og vinne har vært essensielle faktorer for at mange av disse produktene har sett dagens lys.

Frikjøring har også et medierom hvor kommersielle aktører spiller en viktig rolle. Som følge av dette har kommersielle aktører fått stor innvirkning på frikjøring. Disse aktørene kan sette krav til fenomenet, miljøet og utøverne, og dette ser ut til å være godtatt (Kirkebo, 2004).

Man ser også utøvere, store stjerner i frikjøringens verden, som velger å ikke delta i konkurranser. De velger å arbeide kun med fotografer og filmselskap, som norske Field Productions (<http://fieldproductions.com/>), Teton Gravity Research (<http://www.tetongravity.com/>), Matchstick Productions (<http://www.skimovie.com/>) og Poor Boyz Productions (<http://www.poorboyz.com/>). Her finnes det ingen regler for hva som kan gjøres. Egen fantasi, kreativitet og ønsket om å stå på ski er grensesetteren. Snakker vi her om et nytt opprør innenfor frikjøring? Ved kun å filme fremmer man da et budskap om at man ikke ønsker å bidra til den pågående moderniserings- og sportifiseringsprosessen? En ytterkant av utøverne er med på den sportifiseringen som skjer, og godtar de regler og rammer som settes for idretten (Goksøy, 1988), mens den

andre ytterkanten er en motstridende part til sportifiseringen som finner sted. I tillegg har man også den delen av utøverne som både filmer og kjører konkurranse. På grunnlag av dette vil jeg si at det er en splittelse angående sportifisering av frikjøring, men jeg mener at man ser klare tendenser og trekk til at sportifiseringen får større og større påvirkningskraft på aktiviteten.

I funnene er det tre ord som, for meg, skinner gjennom hele konteksten i frikjøringens utvikling. Lekenhet, nysgjerrighet og kreativitet. Dette er tre ord som jeg mener underbygger funnene i denne oppgaven, og frikjøring som aktivitet og fenomen. Hadde det ikke vært for det lekne ved å kjøre ski i puddersnø eller i terrengparken vil nok ikke mange gjort. Hvis ikke nysgjerrigheten og kreativiteten hadde vært til stedet ville man ikke oppdaget hvordan man kunne bygge ski på andre måter, eller prøvd ut en ny teknikk som man trodde ville funke bedre. Dette er også en av grunnene, mener jeg, til at disse opprørene har funnet sted. Restriksjoner som hemmer disse ”ordene” fører til en aktivitet som blir ”kvalt” og dør.

## ***11.2 Noen fremtidsrettede tanker***

Hvilke spor frikjøring velger å følge vet jeg ikke, men jeg tror det er noen faktorer som kommer til å være gjeldende for hvordan den videre utviklingen av fenomenet vil bli. Lek, kreativitet og progresjon. Disse tre ordene tror jeg, ut i fra hva denne studien har vist meg, vil bli gjeldende også for den videre utviklingen av frikjøring. Så vel i fremtiden som i fortiden tror jeg at det å legge inn for store restriksjoner og reguleringer vil være med på å skape ny opprør. Hvor frikjøring vil ende opp tørr jeg ikke spekulere i. Men at det vil fortsette å sprengre grenser, utvikle nytt utstyr og bruke media enda mer enn det som skjer nå, det tror jeg er ganske sikkert.



## Referanser

Anthony, L. (2012). Style – forty plus years of looking good. *Powder Magazine – Commemorative 40th Anniversary Issue (2012)* s.105-127

Bjørnebekk, R. (1992): Barn og fjernsynsreklame. Et prosjekt for kommersialisering av fjernsynet og dets betydning for førskolebarn. I: Jørgensen, P: *Barn og tv-reklame*. Nord 1992:4, København.

Blikom, A-G. & Molde, E. (2003). *Sondre Norheim – The father of modern skiing*. Minot, USA: North American Heritage Press

Blom, K. & Helle, K. (1997). *Historie – hva, hvordan, hvorfor?* Fagbokforlaget

Breivik, G. (1998). *Jakten på spenning*. Norges Idrettshøgskole, Institutt for samfunnsfag

Davies, J.C. (2012). Key Moments – The evolution of skiing. *Powder Magazine – Commemorative 40th Anniversary Issue (2012)* s. 87-99

Davis, J. (2008). The Lost Ski Areas of the White Mountains. I: E. John B. Allen, *The Spirit of Skiing: Papers from the 2009 international ski history congress, Mammoth California, USA*. (s.166 -178) Mammoth: International Skiing History Association

Dawson, L. (1998). *Wild Snow: 54 classic ski and snowboard descents of North America*, The American Alpine Club

Goksøyr, M. (1991). *Idrettsliv i borgerskapets by : en historisk undersøkelse av idrettens utvikling og organisering i Bergen på 1800-tallet / Matti Goksøyr*, Oslo : Norges Idrettshøgskole

Goksøyr, M. (1988). *Sivilisering, modernisering, sportifisering: fruktbare begreper i idrettshistorisk forskning?*, Oslo: Norges Idrettshøgskole

- Gotaas, T. (2007). *Skimakerne – Historien om norske ski*. Gyldendal Norsk Forlag AS
- Harkinn, V.R. (2008). *Vill med snowboard*. Masteroppgave ved Norges Idrettshøgskole, Oslo
- Howe, S. (1998). *(s)ick a cultural history of snowboarding*. New York: St. Martin's Griffin
- Huntford, R. (2006). *To planker og en lidenskap: Skiløpingens historie*, Aschehoug
- Kirkebo, Ø. (2004). *Ekstrem sport som kulturprodukt: en innholdsanalyse av skifilm*. I: Dahlén, P., Goksøyr, M. & Ronglan, L.T. (red.) *Sport og medier. Moving Bodies – mennesket i bevegelse, no2 2/2004/vol2, s.88-102*. Oslo: Norges Idrettshøgskole
- Kjeldstadli, K. (1999). *Fortida er ikke hva den en gang var – en innføring i historiefaget*, Universitetsforlaget, Oslo
- Kleppen, H. (2009). *The Snake of Laret: the Slalom from Seljord to Mürren*. I: E. John B. Allen, "The spirit for skiing" papers from the 2009 international ski history congress, Mammoth, California, USA (s.73 – 83). Skiing Heritage: International Skiing History Association.
- Kusz, K (2003). BMX, Extreme sports, and the white male backlash. I: Rinehart, R & Sydnor, S *To The Extreme – Alternative sports, inside and out* (s. 153- 178), State University of New York Press
- Langseth, T. (2012). *Spenningsøkingens sosialitet – en sosiologisk undersøkelse av verdssystem i risikosport*. Doktorgradsavhandling ved Norges Idrettshøgskole, Oslo.
- Lund, M. (2001). The Empire That Exploded: Bob Lange and the Plastic Boot. *Skiing Heritage Volume 13 Number 3 (2001), 13-23*
- Nerdrum, C. (2012). Gudfaren. *Fri Flyt nr. 85 (12/11 – 01/12), 79-85*

- Nerdrum, C. (2012). Den store undersøkelsen. *Fri Flyt nr. 85 (12/11 – 01/12)*, 36-46
- Odden, A (2008). *Hva skjer med norsk friluftsliv?: En studie av utviklingstrekk i norsk friluftsliv 1970-2004*, Doktorgradsavhandling ved: NTNU
- Sande, E. & Hals, E. (2011). Parken, gata eller hele fjellet. *Fri Flyt nr. 84 (2011)*, 162-169
- Scott, C. (2005). *Powder Pioneers – Ski Stories from the Canadian Rockies and Columbian Mountains*, Rocky Mountain Books
- St.meld. nr 39 (2000-2001). *Friluftsliv – ein veg til høgare livskvalitet*. Oslo: Miljøverndepartementet
- Sunde, E. (2009). *1860s Norway: Breakout for Skiing as a Sport*. I: E. John B. Allen, "The spirit for skiing" papers from the 2009 international ski history congress, Mammoth, California, USA (s.306 – 319). Skiing Heritage: International Skiing History Association.
- Telseth, F. (2005). *Dra på – Bidrag til en forståelse av frikjørerens og frikjøringsfenomenets meningsdimensjon*. Hovedfagsoppgave i idrett/friluftsliv – Høgskolen i Telemark, Avdeling for allmenne fag, i samarbeid med Norges Idrettshøgskole, Oslo.
- Tordsson, B. (2003). *Å svare på naturens åpne tiltale – en undersøkelse av meningsdimensjoner i norsk friluftsliv på 1900-tallet og en drøftelse av friluftsliv som sosiokulturelt fenomen*. Doktorgradsavhandling ved Norges Idrettshøgskole, Oslo.
- Tvinnerheim, J. (1998). *Ski-idrett i Sogn og Fjordane : Sogn og Fjordane skikrins 75 år*. AiT Otta As.
- Ødegården, A. S. (2010) *Linjer i snø – en analyse av frikjøring og frikjøringskultur sett fra kvinnelig utøveres perspektiver*. Masteroppgave ved Norges Idrettshøgskole, Oslo

### **Kilder fra internett:**

Berge, J. (2013). *30.000 har sett Supervention*. Kinomagaset.no. Hentet 7.3.2014

<http://www.kinomagasinet.no/artikkel/1776/30.000-har-sett-%C2%ABSuervention%C2%BB>

Casimiro, S. (2010). *The (Almost) Complete Story of the Jackson Hole Air Force*, hentet 4. Mai 2014

<http://www.adventure-journal.com/2010/02/the-almost-complete-story-of-the-jackson-hole-air-force/>

Hjelseth, A (2007). *Forskning på idrett/sport og populærkultur – berøringspunkter og forskjeller*, hentet 19.februar 2014

<http://idrottsforum.org/articles/hjelseth/hjelseth070228.html>

Horgen, André. (2011). Brattskikjøringens historie og utvikling. Innlegg på Nordisk Konferanse om Snøskred og Friluftsliv. 04.- 06.11.2011. Tromsø. Publisert på: <http://www.ngi.no/no/snoskred/Lar-om-snoskred/Snoskred-og-frilufstsliv-2011/>

Horgen, André, (2001). Et forslag til en modell for forståelse av fenomenet friluftsliv

<http://www.naturliv.no/andre/Friluftslivsdef.pdf>

Level 1 (u.å). *Superunknown*. Hentet 2.mars 2014 fra

[http://www.level1productions.com/about\\_4superunknown.cfm](http://www.level1productions.com/about_4superunknown.cfm)

Line (u.å). *Skiing the wrong way since 95*. Hentet 3.mars 2014 fra

[http://issuu.com/lineskis/docs/the\\_line\\_story\\_part\\_1/1?e=1882802/4599208](http://issuu.com/lineskis/docs/the_line_story_part_1/1?e=1882802/4599208)

Lyche, K. (2014). *Skionerene – Jackson Hole Air Force*. Hentet 17.mars 2014 fra

<http://www.dn.no/d2/article2780450.ece>

Masia, S. (2005) *Evolution of ski shap*. Hentet 10.april 2014 fra

<https://skiinghistory.org/history/evolution-ski-shape>

Ramm, N.A. (2014) *Her er Sotsji-OLs nykommere*. Hentet 13.mai 2014 fra  
<http://www.nrk.no/sport/12-nye-ol-ovelsler-i-sotsji-1.11493180>

Perlman, E. (1991). Extreme Skiing's Alaskan Showdown, *Skiing Magazine*, september 1991, s. 61 – 66, hentet 9. April 2014  
<http://worldextremeskiingchampionships.com/skiingmagazine.htm>

Store Norsk Leksikon (2013). *Norge i etterkrigstiden*. Hentet 18.februar 2014  
[http://snl.no/Norge\\_i\\_etterkrigstiden](http://snl.no/Norge_i_etterkrigstiden)

Teton Gravity Research (u.å). *The Co-Lab*. Hentet 3.mars 2014 fra  
[www.colab.tetongravity.com/](http://www.colab.tetongravity.com/)

### **Kilder fra DVD:**

Greg Stump Productions (1988). *Blizzards of AAHHH'S* [DVD]. USA: Greg Stump Productions

Mark Obenhaus (2007). *Steep* [DVD]. USA: The Documentary Group

Matchstick Productions (2013). *Superheroes of Stoke* [DVD]. USA: Matchstick Productions

Poor Boyz Productions (2003). *Session 1242* [DVD]. USA: Poor Boyz Productions

Sherpas Cinema (2011). *All.I.Can* [DVD]. USA: Sherpas Cinema

Sweetgrass Productions (2013). *Valhalla* [DVD]. USA: Sweetgrass Productions

### **Kilder fra Video:**

Arnstad, H (2011). *Alf Engen – The Old Man Of The Mountain – Powder Segment* [Videoklipp]. Hentet 7.september 2013  
<http://vimeo.com/15912756>

Elnogue (2008). *Salomon 1080 history*. [Videoklipp]. Hentet 7.oktober 2013.  
[http://www.youtube.com/watch?feature=player\\_embedded&v=AKkyygSGa0U](http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=AKkyygSGa0U)

K2 Skis, (u.å). *50 Years of Serious Fun – Part 4 – Hotdogging*, hentet 7. Januar 2014,  
<http://www.youtube.com/watch?v=fg-RxWLfiNg>

Marksjohnson5. (2009) *Origins of Freestyle Skiing* [Videoklipp]. Hentet 7.oktober 2013  
<http://www.youtube.com/watch?v=MGhCVifDPws>

RoooozRemix (2010). *History of Freestyle skiing part 1*. [Videoklipp]. Hentet 7.oktober 2013.  
<http://www.youtube.com/watch?v=vtRxq4Rj1j4>

salomonfreeskiTV (2010). *Salomon FreeskiTV – History of Freeski* [Videoklipp].  
Hentet 10.oktober 2013.  
<http://www.youtube.com/watch?v=hMis19B7Nzk>

salomonfreeskiTV (2007). *Salomon FreeskiTV episode 3 – 1080* [Videoklipp]. Hentet 22.oktober 2013.  
<http://www.youtube.com/watch?v=x4A3FfgCRkU&list=PLCA51040647D518BB>

## Figuroversikt

**Figur 1:** Hannes Schneider, bildet hentet fra:

<http://arlberg-friends.com/wp-content/uploads/2013/03/hannes-schneider-gedaechtnislauf-stuben.jpg>

**Figur 2:** Bill Briggs nedfart fra Grand Teton, bildet hentet fra:

<http://stwww.powdermag.com/files/2011/06/briggs-grand-teton-first-d.jpg>

**Figur 3:** 3-3<sup>1/2</sup> Couloir ved Moraine Lake, bildet er hentet fra:

[http://lh6.ggpht.com/\\_hS5UAf2jpfU/S\\_9LITixhTI/AAAAAAAAAzg/IwJWRTmh66g/s1600/IMG\\_5820.jpg](http://lh6.ggpht.com/_hS5UAf2jpfU/S_9LITixhTI/AAAAAAAAAzg/IwJWRTmh66g/s1600/IMG_5820.jpg)

**Figur 4:** Budskapet var klart, bildet hentet fra:

[http://24.media.tumblr.com/ed45cf6e29e8f680808b5aaafb08848f/tumblr\\_mgnccg9Ukqr1s109czo1\\_1280.jpg](http://24.media.tumblr.com/ed45cf6e29e8f680808b5aaafb08848f/tumblr_mgnccg9Ukqr1s109czo1_1280.jpg)

**Figur 5:** Skjermdump fra Salomon FreeskiTV, bildet hentet fra:

<http://www.youtube.com/watch?v=hMis19B7Nxx>

**Figur 6:** Fri Flyt forside utgave 1 (1998), bildet hentet fra:

[http://www.friflyt.no/var/friflyt/storage/images/friflyt.no/ski/podkast-jubileum/forsidefotografen-e/10-00-27/3004351-1-nor-NO/10-00-27\\_fancybox.jpg](http://www.friflyt.no/var/friflyt/storage/images/friflyt.no/ski/podkast-jubileum/forsidefotografen-e/10-00-27/3004351-1-nor-NO/10-00-27_fancybox.jpg)

**Figur 7:** Fri Flyt forside utgave 102 (2014), bildet hentet fra:

[http://www.friflyt.no/var/friflyt/storage/images/friflyt.no/ski/ol-utgaven/fri-flyt-102/09-22-56/3083707-1-nor-NO/09-22-56\\_fancybox.jpg](http://www.friflyt.no/var/friflyt/storage/images/friflyt.no/ski/ol-utgaven/fri-flyt-102/09-22-56/3083707-1-nor-NO/09-22-56_fancybox.jpg)







