

SPECIALEBJERGET

I en konkurrencesituation er vi, som freerider, underlagt kriterierne; flow, kontrol, aggressivitet, teknik og linjevalg. På samme måde er vi i specialet underlagt specialekriterierne, hvilket gør det forestående kapitel I, meget lineært og ud fra vores freeride tilgang trivielt. De kommende kapitler vil ud fra vores syn være, som at sætte sin egen linje i nyfalden puddersne. Vi kunne aldrig drømme om at køre i andres spor, hvilket vi heller ikke vil gøre i specialet. I det efterfølgende kapitel II vil vi nedskrive vores tavse erfaringer fra off-pisten for, at gøre denne viden brugbare og for at komme til en refleksion af, hvad vi gør i off-pisten. Vi er i pragmatismens ånd i gang med en tænkning som vil munde ud i en overbevisning, der kommer til at opstå vilkårligt på specialebjerget. Inden vil vi illustrativt præsentere, hvor på specialebjerget vi befinder os samt præsentere det efterfølgende afsnit "Freeride erfaringer".



Billede 9: Specialebjerget.

FREERIDE

Freeride skiløb er en ekstremsport, som bliver udført udenfor de markerede pister. Det handler om at køre den mest spektakulære linje nedover bjerget, i høj fart, med klippedrop, et flow og en kontrol, som kun den bedste skiløber kan performe. Der findes ikke noget bestemt årstal for, hvornår freeride blev en sportsgren, men den første officielle freeride konkurrence blev afholdt i 1995 på New Zealand og gik under navnet World Heli Challenge. Det er svært at bestemme antallet af freeride skiløbere på verdensplan, men de seneste år er antallet af skiløbere i off-pisten steget, og antallet af freeride konkurrencer er forøget.



KAPITEL 2

FREERIDE ERFARINGER

Vi vil i dette afsnit nedskrive og dermed sætte ord på vores tavse erfaringer, umiddelbare reaktioner og rutiner, som udspiller sig i off-pisten. Ved at nedskrive denne tavse viden, med afsæt i metoden autoetnografi vil vi gøre den til brugbar viden i specialet. For ikke at bryde med metoden autoetnografi, vil vi løbende opstille tekstbokse, hvor vi opsamler og tydeliggør de væsentligste pointer fra vores erfaringer fra freeride.

Vi er freeridere - vi er frie og vi er ridere i mere end en forstand. Vi kalder os for freeridere når vi kører i off-pisten, men vi ser også os selv som freeridere i andre sammenhænge. Som skrevet i indledningen var det først efter deltagelse ved DM i 2009, at det fra da af var legalt at kalde os for freeridere. Ser vi tilbage er det ikke noget vi er blevet fra den ene dag til den anden. Vi har altid fulgt vores intuition, og vi anser os selv som selvstændige og konkurrencemindet. Inden skiløbet var vi begge konkurrenceryttere på det højeste nationale plan i Danmark, i henholdsvis dressur og ridebanespringning, og vi har altid været drevet af at være blandt de bedste. Da vi mødte hinanden som skiguider i Østrig, fandt vi hurtigt ud af, at vi havde den samme mentalitet, og fascination af at gøre noget anderledes. Den fælles passion for freeride har bragt os fra de europæiske alper, til de chilenske og argentinske andesbjerge i vest, til den japanske pudder i øst, og senest til Himalayabjergene i Indien. Alt dette for at træne og deltage i freeride konkurrencer. Nogle af landene er vante skidestinationer, imens andre er lande, som mange mennesker ikke tænker på som mulige skidestinationer, hvilket har tricket os. Vi har tænkt ud af boksen og favnet den kompleksitet, som vi har mødt i hvert enkelt land. Ved at nedskrive denne viden, vil vi gøre mange års erfaringer, til brugbar materiale i nærværende speciale.

For at få den mest valide viden har vi valgt at beskrive vores erfaringer ud fra en dag i off-pisten i Gulmarg i Indien, det var vores sidste freeride destination. Ved at anvende den autoetnografiske metode, får vi beskrevet vores umiddelbare ageren i off-pisten på baggrund af den kompleksitet, der er tilstede på bjerget.

EN DAG I GULMARG, INDIEN

Der er faldet over en halv meter sne i løbet af natten, og den ligger nu som en glitrende dyne hen over det allerede snebeklædte landskab. Træernes grene er tynget af de store snemasser. Erfaringerne siger, at det er et godt tegn på perfekte temperaturer, og samtidig skinner solen fra en næsten skyfri himmel. Et sådan syn ud af vinduet, får sommerfuglene til at flyve ekstra hurtigt rundt i maven, og følelsen er ligesom en forelskelse. Smilet breder sig på vores læber, og når vi ser hinanden i øjnene ved vi, at det bliver en god dag. Udover os, Malene og Matilde, har vi vores veninde Ann med på turen.

Som freerider kræver det først og fremmest en lyst til at udfordre- og kaste sig ud i det komplekse terræn for at favne kompleksiteten.

Efter en hurtig påklædning går vi over til morgenmaden, hvor vi åbner vores bærbare computere og tjekker dagens vejrudsigt og lavineforholdene på www.gulmargavalanche.org. På hjemmesiden er der en analyse af dagens lavineforhold, samt hvilke forholdsregler man bør tage sig i off-pisten, hvilket er afgørende for vores færden på bjerget.

Gulmarg Avalanche Danger Scale				
Avalanche danger is determined by the likelihood, size and distribution of avalanches.				
Danger Level		Travel Advice	Likelihood of Avalanches	Avalanche Size and Distribution
5 Extreme		Avoid all avalanche terrain.	Natural and human-triggered avalanches certain.	Large to very large avalanches in many areas.
4 High		Very dangerous avalanche conditions. Travel in avalanche terrain not recommended.	Natural avalanches likely; human-triggered avalanches very likely.	Large avalanches in many areas; or very large avalanches in specific areas.
3 Considerable		Dangerous avalanche conditions. Careful snowpack evaluation, cautious route-finding and conservative decision-making essential.	Natural avalanches possible; human-triggered avalanches likely.	Small avalanches in many areas; or large avalanches in specific areas; or very large avalanches in isolated areas.
2 Moderate		Heightened avalanche conditions on specific terrain features. Evaluate snow and terrain carefully; identify features of concern.	Natural avalanches unlikely; human-triggered avalanches possible.	Small avalanches in specific areas; or large avalanches in isolated areas.
1 Low		Generally safe avalanche conditions. Watch for unstable snow on isolated terrain features.	Natural and human-triggered avalanches unlikely.	Small avalanches in isolated areas or extreme terrain.
Safe backcountry travel requires training and experience. You control your own risk by choosing where, when and how you travel.				
No Rating		Insufficient information to establish avalanche danger rating.	 For more information visit gulmargavalanche.org	

Billedet 10: Viser skalaen over lavinefare for Gulmarg i Indien.

Vejrudsigten giver information om vindretning, vindhastighed, temperaturer samt frysepunktet i meter, snemængde og sneforhold. Både lavine og vejrforhold er informationer, der er med til at sætte dagsordenen for dagens freeride. Informationerne viser os hvor på bjerget sneen er bedst, og vi kan herudfra analysere os frem til hvilke områder, vi skal undgå på grund af høj lavinefare, og hvilke områder der har de perfekte forhold. I dag ligger lavinefaren på niveau tre på en skala fra 1-5, se billede nr. 10, hvilket vi tager meget seriøst.

Himalayabjergenes hældning ligger mellem 35 og 45 grader, hvilket er den perfekte hældning for menneskeskabte laviner. Det vil sige, at det tryk vi, som skiløber ligger på sneen, kan udløse en lavine. Ved en hældning på over 45 grader starter lavinerne automatisk på grund af vinden, og på en hældning under 35 grader skal der en større snemængde til for at skabe en lavine. I dag er der, på grund af det store snefald og vindretningen, gået mange naturlige laviner, hvilket mindsker risikoen for, at vi udløser en lavine.

Det er blevet en rutine for os, at vi automatisk tjekker vejrudsigten hver morgen, for at finde det bedste samspil med bjerget og udnytte dets affordance.

På hotellet tager vi kikkerten frem og kan tydeligt se de mange naturlige sneskred og laviner, der er gået i løbet af natten. Det giver et ekstra sug i maven, og nervøsiteten begynder at brede sig. Efter at have analyseret vejrudsigten og lavineforholdene kommer vi frem til hvor på bjerget, vi skal hen for at få det bedste ud af dagens forhold. Der er høj solskin resten af dagen, og vi beslutter os derfor for at tage på en længere tur langt væk fra det kontrollerede område, og redningspatruljer. Dagens eventyr starter for enden af hovedliften og tager os op i 4000 meters højde over havet overflade, hvorfra vi hiker yderligere 500 meter op til bjergets top. Herfra skal vi stå på ski ned til en dal, hvor vi endnu ikke har været. Vi ved, at der venter os en fantastisk birkeskov i bunden af bjerget, men for at komme hen til den skal vi igennem et noget mere udfordrende terræn med høj lavinefare. Formålet med dagen er, at få en flot naturoplevelse og køre i rigtig god sne. Derudover har vi altid et mål om at udfordre og dygtiggøre os selv, hvilket motiverer os til gøre vores ypperste for at få det bedste ud af dagen.

Efter morgenmaden går vi tilbage til vores hytte for at tage skitøj på og hente udstyret, som udruster os til dagens forhold. Da vi skal bevæge os i højderne, ved lave temperaturer og med et stort aktivitetsniveau, vælger vi uld skiundertøj som det inderste lag, da det transportere sveden bedst muligt uden at vi bliver kolde. Derudover tager vi et vind- og vandtæt yderlag, halsedisse, hjelm, goggles, uld skistrømper og skistøvler på. Skiene udvælges alt efter forholdene og på grund af dagens program vælger vi de brede touring ski, som har bindinger, der kan løftes i hælen, og som dermed kan anvendes til at gå op af bjerget, samtidig med at de begår sig bedst i de store snemasser. Ligeledes medbringer vi skind til at putte under skiene, når vi skal gå op ad bjerget og naturligvis skistave med den funktion, at længden kan ændres alt efter hvilket terræn vi befinder os i. Fastspændt på maven har vi en lavinebipper, og på ryggen en lavinerygsæk med skovl og sonde.

Vi er nu klar til dagens eventyr og vi bevæger os ud i den knitrede sne. Solen er skarp og frosten bider i vores kinder. På vej op til liftens møder vi lokale kashmirer, som trækker rige indiske turister rundt på gamle trækælke for et meget lille beløb. Kontrasten mellem os og inderne er stor. Vi er rejst til Gulmarg for at opleve ekstreme skiforhold, imens inderne kommer til området for at opleve sneen og få en tur på en kælk.

Hjælpemidlerne ser vi som værktøjer som både hjælper os i forhold til at navigere i off-pisten, og som forbereder os på situationer der kan opstå uventet.

Billedet 11: Himalaya jergene set fra hotellet.

Efter synet af inderen på kælken ankommer vi til liften, som er af ældre dato og som stammer fra 60'ernes Frankrig. Liften tager os op i 4000 meters højde, hvor luften er tynd, og hvorfra vi skal starte vores hike. Vi tager skindene ud af tasken og fastspænder dem under skiene, hvorefter vi pakker jakken ned, da det bliver en hård tur op af bjerget. Vi ved, at det bliver hårdt, for vi har før prøvet en lignende tur. Denne gang skal vi dog højere op i den tynde luft, og vi får derfor svært ved at trække vejret.

Med musik i ørerne får vi en rytme, vi glemmer anstrengelserne på vejen op, og vi nyder i stedet den smukke natur og omgivelserne.

Fysisk træning, såvel som træning i brug af hjælpemidler er alfa omega for at kunne begå sig i det komplekse terræn.



Billedet 12: Kashmirer der skubber en indisk dame på en kælk.



Billede 13: Gulmarg i cirka 4200 meters højde.

Efter en times hike når vi bjergets top, hvorfra vi kan se den Pakistanske grænse. Området er øde, og det er kun vores spor der giver tegn på liv i området. Vi trækker skindene af skiene, fastspænder støvlerne på skiene og suser i høj fart ned over den uberørte sne. Det giver et sus i maven, og vi er lettede over at skispidserne endeligt peger ned mod dalen. Vores forventninger til let uberørt sne er høje, men vi møder i stedet tung sne, der bremser vores fart ned over bjerget. Sneen er svær at dreje i, og skuffelsen ses tydeligt i vores ansigter.

Skuffelsen bliver kun større, da vi igen bliver nødt til at tage skindene på skiene. Snefaldet og vinden har ændret konturerne, og vi bliver nødt til at hike op over endnu en bjergtop for at få den rette kurs ned over bjerget. Efter hiken spiser vi vores medbragte frokost, bestående af indiske specialiteter, imens vi nyder udsigten.

Naturens komplekse terræn er freeride sportens kontekst og der vil altid være uforudsigeligheder, som vi ikke kan forudse – hvilket er en del af præmissen, at begå sig i det komplekse terræn.



Billede 14: Frokost i 4300 meters højde.

Vores maver er fyldte med safron og kartofler, og vi er nu mætte og klar til hvad vi har ventet på siden i morges. Foran vores skispidser venter der 2300 meters uberørt puddersne, og vi er de eneste, der befinder sig på denne bjergside. Nævnt tidligere er vi som freeridere mentalt frie, og dog er det bjerget og vejrforholdene, der sætter dagsordenen for os. På baggrund af vores forberedelse, så ved vi, i store træk hvor på bjerget vi skal køre, og hvor vi skal ende. Vi ved dog ikke hvad der venter os, og er spændte og en anelse bange, da vi ved, at risikoen for laviner er stor i det område, vi befinder os i. Vi har derfor medtaget en lavinerygsæk, som for os er en stor sikkerhed. Lavinerygsækken har den funktion, at hvis man bliver taget af en lavine, så trækker man i et håndtag, og to puder puster sig op, hvilket resulterer i at man flyder ovenpå sneen. Derudover har vi en lavinebipper fastspændt på maven, som udsender et signal, hvis man bliver taget af en lavine. Lavinebippere kan indstilles til at sende et signal til andre lavinebippere eller til at søge efter andre signaler. Den sidstnævnte funktion bruger man til at finde en person, der ligger begravet under en lavine. I rygsækken har vi en skovl og en sonde, som ligeledes er hjælpemidler til at finde lavineofre, hvis uheldet skulle være ude.

En lavinebipper, skovl, sonde og lavinerygsæk er vigtige hjælpemidler i off-pisten.

Med bagagen fyldt med hjælpemidler, bevæger vi os med stor afstand, en efter en, ned over uberørt talkumlet puddersne. Det er nærmest ubeskriveligt at udtrykke følelsen og glæden ved at køre på ski i så let sne, og med så høj fart. Det føles som at svæve på skyerne, at tiden står stille, samtidig med at man glemmer alt omkring sig, alt imens adrenalinen pumper i kroppen.



Billede 15: Et sving i puddersne i Gulmarg, Indien.

Efter blot få sekunder med perfekte forhold, ender vi på en smal bjergkam, hvor sneen er blæst væk, så store og små skarpe sten titter frem fra sneen. Vi stopper brat op, og vurderer hurtigt hvad der nu skal ske, da vi er nødt til at komme over denne kam for, at kunne komme videre.

Vi bevæger os ud på kammen, og med korte sving drejer vi rundt om stenene og løfter skiftevis skiene for at undgå de skarpe sten. Hurtigt er vi ovre ved næste kam, som er noget bredere, men også meget stejlere. Hvad der, ved første øjekast, så ud til at være umuligt, ser vi en mulighed i, og vi kommer sikkert over og videre til den næste bjergkam. Der er allerede gået en naturlig lavine på den ene siden af kammen, så på grund af vores baggrundsviden og vindretningen, burde den anden side være sikker at svinge på. Alligevel tester vi bjergsiden ved, at ligge et pres på sneen, med det ene ben, imens det andet ben står sikkert fast.

Hurtige beslutninger træffes i off-pisten og er baseret på rutiner eller udføres instinktivt.

Det resulterer i, at hele bjergsiden slipper, og at vi nu har skabt en lavine, hvor det ikke burde være muligt. Vores hjerter banker, og en stor klump sætter sig fast i halsen. Vi kan nu for alvor se, hvor stor lavinerisikoen netop er i dag. Vi er glade for, at vi testede forholdene inden nogle af os kørte ned, da det ville have endt katastrofalt.

Ekstra fokuseret bevæger vi os ud på bjergsiden hvor lavinen netop er gået, da her nu er sikkert at færdes. Vi holder stadigvæk afstand og kører én efter én i et roligt tempo, ned mod et sikkert spot. Vi vælger altid et sikkert sted på bjerget, når der er stor lavinefare i tilfælde af, at der skulle starte en ny lavine. Dette kan for eksempel være ved en stor sten, nedenfor nogle træer eller på den modsatte bjergside et stykke oppe.

Vi havde håbet på at køre i puddersne, men på grund af lavinen, må vi nøjes med et hårdt underlag og store brudstykker af sne, som gør det svært for os at få et godt flow. Ved det aftalte sted står vi i sikkerhed, og her aftaler vi det næste træk. Vi kører ned mod trægrænsen, hvor bjergets hældning er mindre stejl, og sandsynligheden for laviner er derfor minimal. Sneen ser perfekt ud og vi gør os mentale klar ved at bestemme de tre første sving i hovedet. Herefter agerer vi intuitivt på uforudsigelighederne alt imens sneen flyver op omkring ørerne på os, og vi hviner af glæde. Vi bevæger os legende ned ad bjerget ved at hoppe på sten og klipper, der dukker op på vores vej, og som ægte freeridere kører vi ikke i hinandens spor. I stedet følger vi vore individuelle intuition og det er her den frie mentalitet virkelig kommer frem. Det er her lysten bliver forløst og i de sekunder og minutter, hvor vi kører i dyb puddersne, står verdenen helt stille. Hovedet sættes på standby, kroppen tager over, og vi glemmer omverdenen og lavinefarerne.

Vi når ned til trægrænsen, hvor vi altid kan være sikre på god sne, så længe temperaturene er under frysepunktet. Vi har derfor store forventninger, ikke mindst fordi vi elsker at blive udfordret af, at finde vej ned igennem træerne, men også fordi vi ikke skal bekymre os for lavinefaren. Malene sætter i gang, og vi andre er ikke i tvivl om at der er god sne i vente, da hendes sving ser legende lette ud, imens hun i høj fart navigerer ned igennem de tætte træer. Vi andre er tændte og kan ikke vente til det bliver vores tur, da træerne er som en legeplads. Der skal tænkes hurtigt, og vi skal hele tiden huske at kigge efter mellemrummet mellem træerne for ikke at køre ind i dem. Som begynder i off-pisten begår man ofte den fejl, at man fokuserer på træerne, hvilket paradoksalt nok resulterer i at man nemmere kører ind i træerne.

Efter nogle fantastiske puddersving er Malene pludselig væk. Hun har overset et sneskred, og hun falder halvanden meter ned, men grundet hendes hurtighed kommer hun instinktivt på benene igen, og kører videre ud af skoven. Bjerget flader ud, og vi hopper legende side om side, på de naturlige snepuder i terrænet. Stemningen ned gennem træerne er blevet mere løssluppen, dels fordi lavinefaren er ovre, men også fordi dagen har budt på fantastisk skiløb. Skiene går lige så stille i stå, og vi stager de sidste meter hen til den snebeklædte sti, som skal føre os hjem mod hotellet. Stemningen er euforisk og smilene på vores ansigter bevidner om en fantastisk dag i off-pisten på trods af de udfordringer, som vi mødte på bjerget. Vi tager atter skind under skiene, og påbegynder en times flad hike mod taxaen, som skal køre os tilbage til hotellet. Vi er nu i 2000 meters højde, og vi hiver ikke længere efter vejret, som vi gjorde på toppen. Vi snakker og reflekterer over dagens oplevelser, de forskellige linjevalg og hvad vi kunne havde gjort anderledes. Vi er trætte og udmattede, alt imens snakken falder på hvad vi skal i morgen af lignende oplevelser.

I off-pisten forholder vi os til bjergets uskrevne regler og tester for lavinefare. Det vil sige, at vi løbende stopper op, udveksler erfaringer og dobbelttjekker forholdene, da vi ikke kan være hundrede procent forberedte på forholdene ud fra analyser.

Vores forberedelse er gjort, men vi ved dog ikke, hvordan vi vil handle i en paniksituation, som man må sige, at en lavine er.

I off-pisten er der uskrevne regler, såsom at finde safe spots og, at køre en skiløber ad gangen.

Freeride er en individuel sport, men vi kører aldrig alene i off-pisten, grundet den store fare der ligger heri, vi er derfor afhængige af hinanden.

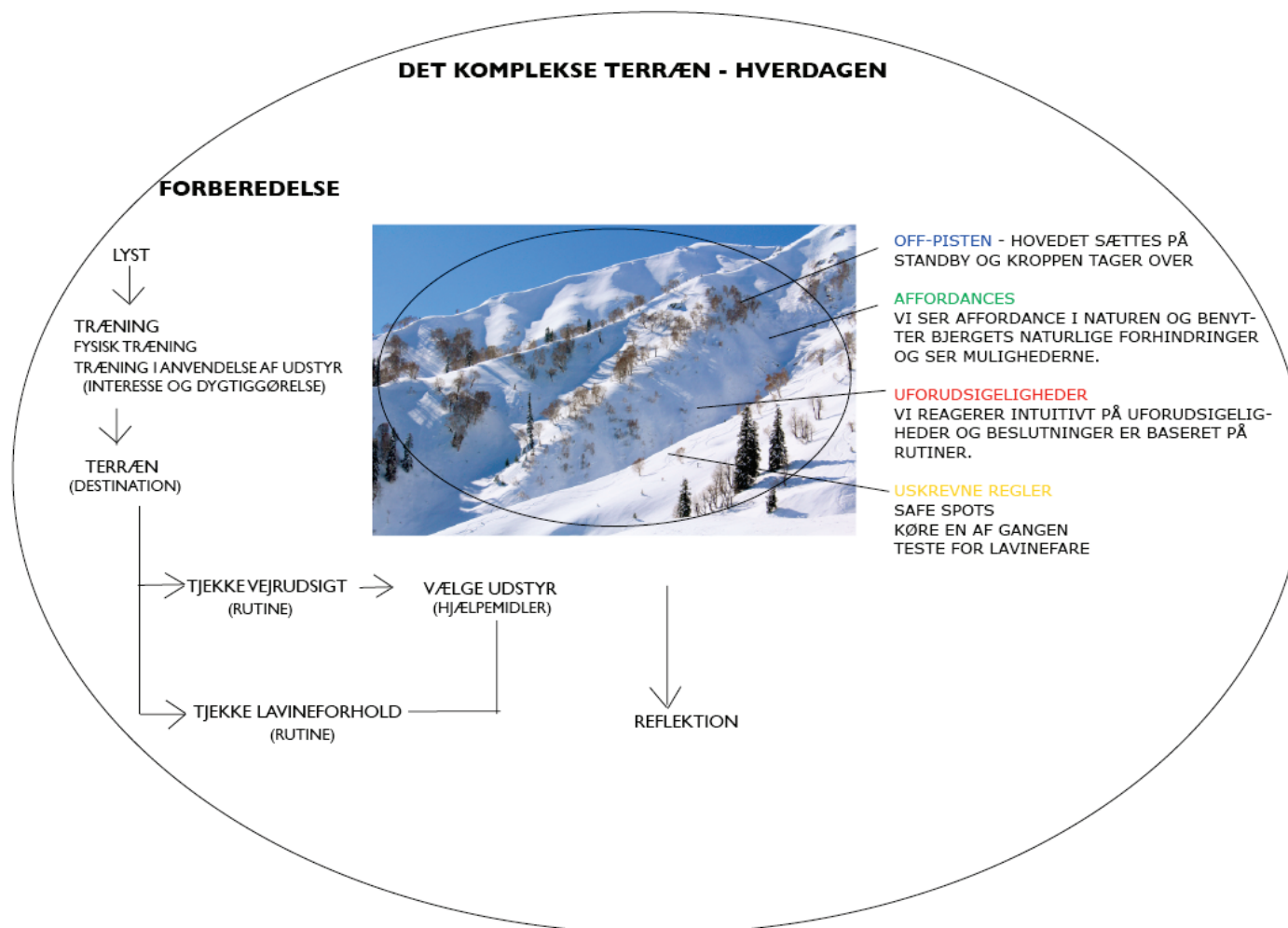
Når hoved sættes på standby og kroppen tager over, er det her vi per intuition reagerer på uforudsigeligheder. Det er i denne situation at vi aflæser bjergets affordance, leger på bjerget og virkelig ser mulighederne i det andre (traditionelle skiløbere) ville læse som forhindringer, men er formationer, der naturligt er tilgængelig på bjerget.

Vi ser træernes afstand og former, som affordances for udfordringer og i samspil med bjerget navigerer vi imellem dem i høj fart. Vi træner dermed vores hurtighed og reaktionsevne, som gavner os på de åbne bjergsider og i en konkurrencesituation.

REFLEKSION

Vi har ved hjælp af den autoetnografiske metode nedskrevet hvordan vi agerer i off-pisten, hvilket har ført til øget bevidsthed omkring vores handlinger før, i og efter vi bevæger os ud i det komplekse terræn. Vi var på forhånd opmærksomme på vigtigheden i at forberede os, men vi var ikke opmærksomme på, hvor stor en rolle vores forberedelser spiller. Vi er dog blevet klar over, at forberedelserne er uundværlige, og at de hele tiden er med os, når vi befinder os i det komplekse terræn. Forberedelsen er med til at skabe en tryghed på bjerget. Når vi har forberedt os grundigt på det udvalgte terræn, medbragt vores hjælpemidler og fulgt de uskrevne regler på bjerget, kan vi føle os frie.

Vi er derfor blevet overbevist om, at det komplekse terræn ikke kun er bjergsiden jævnfør begrebsafklaringen side 24, men at det også inkluderer de forberedelser, som vi gør os inden vi tager ud i off-pisten, samt de refleksioner vi har efter vi har været i off-pisten. Beskrevet i tekstboksen, så er bjerget freeride sportens kontekst, og der vil altid være uforudsigeligheder, som ikke kan forudses med forberedelse. Vi vil hermed betegne uforudsigelighederne og kompleksitet, som præmisser for at begå sig i off-pisten. På baggrund af vores erfaringer fra "En dag i Gulmarg, Indien" er vi kommet frem til figur 2, som giver et overblik over vores færd i det komplekse terræn, bestående af forberedelsesfasen samt hvad vi interagerer med på bjerget.



Figur 2: Det komplekse terræn - hverdagen.

Vi har på baggrund af den nedskrevne viden, fundet frem til at lysten er udgangspunktet for at vi overhovedet gider at bevæge os ind på det komplekse terræn. En lyst til at lade sig udfordre af hvad det kræver at begå sig i det komplekse terræn. Lysten til at foretage den hårde og til tider trivielle fysiske træning, og lysten til at sætte sig ind i at kunne anvende hjælpemidlerne, er alfa omega for, at kunne begå sig i det komplekse terræn. Lysten er der, fordi vi ved hvad der er i vente på baggrund af mange helt fantastiske oplevelser i off-pisten. Det er også lysten, der driver værket i forhold til at fordybe sig i det område, der skal besøges, hvilket giver et overblik over de muligheder, der er i vente. På baggrund af lysten til freeride, så er det blevet en del af vores hverdag, at vi rutinemæssigt tjekker vejrudsigter og lavineforhold. Vigtigheden heri er stor, da sådanne informationer danner grundlaget for at udvælge dagens bedste terræn. Derudover er informationerne også med til at afgøre hvilke hjælpemidler, der bør medtages til det udvalgte terræn. Nogle hjælpemidler medbringes altid, såsom lavinerygsæk, bipper, skovl og sonde. Hvorimod ski, tøj og goggles med mere, udvælges på baggrund af de givne forhold. Når forberedelserne er på plads, er man som freerider både fysisk og mentalt klar til at udfordre de uforudsigeligheder der opstår, samt klar til at favne kompleksiteten. Når vi møder uforudsigeligheden i det komplekse terræn, er det vores umiddelbare og innovative adfærd, der træder i kraft, og vi handler ud fra de muligheder, vi ser i terrænet. Vi har en lyst til at udfordre det komplekse, og en lyst og fri mentalitet til at se mulighederne i de uforudsigeligheder, vi møder på vores vej ned ad bjerget. Vi forholder os til kompleksiteten, handler hurtigt og reagerer på uforudsigeligheder. Denne hurtige reaktionsevne er med til at give os et adrenalinkick, og for os fremmer det lysten til at køre freeride. Lysten bliver forløst i de sekunder og minutter, hvor vi kører i dyb puddersne, og hvor verden står helt stille. Hovedet sættes på standby, og kroppen tager over. Det er her vi per intuition reagerer på de uforudsigeligheder, der opstår, og de eneste tanker der flyver igennem hovedet er, 'skal jeg hoppe på klippen, køre venstre eller højre om, eller er der andre muligheder?'. I momentet er alle andre tanker udelukkede, og øjeblikket nydes til fulde. Det er her at vi intuitivt aflæser bjergets affordances og dermed ser mulighederne. Når vi kører ned over bjerget, sker der også løbende en refleksion, når vi stopper op og udveksler erfaringer om hinandens oplevelser af terrænet, eller når vi tester terrænet, hvilket er med til at forme vejen ned over bjerget. De intuitive reaktioner der opstår på baggrund af uforudsigeligheder og affordance, som vi ser i terrænet, er umiddelbare reaktionsmønstre, som vi i dette afsnit har fået kortlagt. Vi er bevidste om, at disse intuitive reaktioner er baseret på mange års erfaringer med kompleksitetshåndtering i off-pisten, hvilke er blevet udviklet på baggrund af fiaskoer og sejre i off-pisten. I off-pisten kunne vi aldrig finde på at bevæge os ud i et terræn af stor sværhedsgrad uden først at have vores tekniske evner med os. Denne viden er blevet til på baggrund af mange års træning på terræner af lettere sværhedsgrad. Sværhedsgraden er steget i takt med vores udvikling af kompetencer. Når vi er nede, sker den endelige refleksion af dagen og terrænet. På en måde er det her vi vurderer dagen, hvad vi fik ud af turen, hvad vi har lært. Om vi er blevet bedre? Skal vi prøve nogle nye linjer i selvsamme terræn? eller om vi for eksempel skal prøve et andet terræn dagen efter.

Vi er nu blevet bevidste om hvordan vi agerer i off-pisten, samt de forberedelser der går forud for vores færd i det komplekse terræn, og hvordan de to spiller sammen. Men i løbet af denne fremstilling, er vi også kommet til den konklusion, at vi bliver nødt til at belyse forskellen på 'En dag i Gulmarg, Indien', og på en konkurrencesituation. I en konkurrencesituation er der kriterier og regler tilstede i modsætning til hverdagssituationen, hvor det kun er bjergets uskrevne regler, der spiller ind. Vi finder det derfor relevant at beskrive en konkurrencesituation for, helt præcis at forstå, hvorledes vi her interagerer med bjerget. Vores første tanke var at indsætte konkurrencesituation i bilag, men efter, at Malene fik nedskrevet hendes erfaringer fra Freeride DM 2013 blev vi enige om at anvende det i specialet. Dette da vi mener at konkurrencesituationen har ligeså stor værdi, som hverdagssituationen, i forhold til, at favne og håndtere kompleksitet. Vi har derfor valgt at nedskrive disse erfaringer i nedenstående afsnit 'Freeride DM, Tignes'. Dette afsnit er skrevet ud fra Malenes oplevelser i modsætning til ovenstående afsnit der er baseret på begge vores oplevelser.

FREERIDE DM, TIGNES 2013

Jeg er netop hjemvendt til Danmark efter to en halv måned i bjergene, hvor jeg af to omgange har opholdt mig i de østrigske alper, afbrudt af et ophold på tre uger i Himalaya bjergene i Indien. Det er dejligt at være hjemme, men jeg kan ikke benægte, at jeg savner bjergene - det er her jeg føler mig fri og hjemme. Heldigvis er vi i gang med at pakke bilen, for lige om lidt går turen retur til alperne, nærmere bestemt til Tignes i Frankrig, hvor årets danmarksmesterskab i freeride afholdes.



Billede 16: På vej til Tignes i en maks pakket Opel Astra.



Billede 17: Tilskuer til danmarksmesterskaberne i freeride 2013.

Bilen er pakket til bristepunktet, og vi har sat os godt til rette, trods pladsmanglen. Fire ud af bilens fem passagerer skal deltage i konkurrencen, og forventningerne er høje og lysten stor. Vi har alle fået meget skiløb i benene denne sæson, hvilket er en forudsætning for at kunne blande sig blandt de bedste til DM. På den lange køretur ad de tyske motorveje, er stemningen skiftende. Hver gang snakken falder på konkurrenter og forventninger til mesterskabet, bliver vi alle en smule spændte, hvilket er med til at intensivere fokus på ens egen indsats.

De første par dage i alperne er optaktsdage, hvor dagene går med træning og finpudsning af teknikker i off-pisten. Jeg holder mig fra at gøre noget overilet, da jeg tænker meget over at jeg ikke skal skades lige før årets vigtigste konkurrence.

Søndag eftermiddag offentliggøres årets face, som er et fagterm for bjergsiden, hvorpå konkurrencen afholdes. Det er desværre ikke den store overraskelse, da det er det samme face som ved sidste års mesterskab. Dog ser det noget anderledes ud, da der er væsentligt mere sne, hvilket giver flere muligheder, og det ligger op til, at vi som deltagere skal være endnu mere kreative for at gøre noget, som ikke er set før. Den ene af arrangørerne ridser, efter offentliggørelsen af facet, reglerne og kriterierne for konkurrencen op.

Som en del af forberedelsen til en freeridekonkurrence fylder træningen meget. Ud over den fysiske træning og træning i anvendelse af udstyr, trænes der også i at opfylde freeridekonkurrencens kriterierne; flow, teknik, aggressivitet, kontrol og linjevalg.

Som tidligere beskrevet er teknik, kontrol, aggressivitet, flow og linjevalg afgørende for ens point. Derudover nævner han reglerne for konkurrencen, som er, at man skal bære hjelm, lavinebipper og rygskjold. Vi går spændte fra mødet, og jeg glæder mig nu endnu mere til den indledende kvalifikation, som afholdes om to dage.

Dagen efter kører vi på skiene op under det offentligtgjorte face, og da det er strengt forbudt at køre på facet, står vi i bunden for at tage billeder, vi kan tage med hjem og studere. Aftenen før kvalifikationen sidder vi i lejligheden med hver vores computer for at planlægge linjevalg og udvælge pejlemærker ned over facet. Vi snakker sammen og sparer med hinanden, men det er ikke alle oplysninger vi deler, for selv om vi er veninder, så er vi også konkurrenter i disse dage. Jeg har planlagt to linjer, da jeg ikke er helt sikker på hvilken en jeg vælger, så jeg har besluttet mig for at træffe beslutningen, når jeg står på toppen af facet. Mine to linjer er valgt ud fra de muligheder jeg ser i bjerget, og ud fra hvad der passer til mine kvalifikationer; at køre en teknisk svær linje.

På kvalifikationsdagen vågner vi op til en tæt tåge, og vi tvivler alle på at konkurrencen bliver afholdt. Trods det gør vi os klar, og jeg kan mærke at sommerfuglene flyver rundt i maven. Vi pakker tasken med et par ekstra goggles, en varm trøje, energibar og vælger de ski der passer til forholdene. Da vi tropper op til riders meeting, er vi omkring et hundrede freeriders samlet, og stemningen er intens. Vi får at vide at vejrudsigten lover en opklaring, og at de derfor har valgt at afholde konkurrencen, dog med en times forsinkelse.

Derudover har de besluttet at trække lod om hvem der skal køre først af pigerne og drengene. Det plejer altid at være pigerne, der kører først, men i år skulle det være anderledes. Drengene vandt lodtrækningen og starter, hvilket gør at facet vil være kørt godt op, når det bliver vores tur til at konkurrere. En smule skuffede kører vi op med liften til tilskuerpladserne for at kigge på facet, og for at snakke om linjevalg, samt kigge på bjerget med en kikkert. Drengene begynder og konkurrencen er dermed sat i gang. Efter de første tyve drenge har kørt, begynder en kraftig snestorm, og dommerne vælger at stoppe konkurrencen af sikkerhedsmæssige årsager, og fordi de ikke kan se facet, og derfor ikke kan bedømme riderne, når de kører ned over facet. Jeg er en anelse skuffet, men på den anden side, så er vi som freeridere bevidste om, at vejret er meget omskifteligt i bjergene. I stedet for at ærgre sig over at konkurrencen udsættes, udnytter vi snevejret og den nyfaldne sne til at stå på ski i. Sigtbarheden er dårlig, men humøret er højt og da vi nu er frie for nervøsiteten, nyder vi i stedet forholdene. Udover at vi kommer på ski, så er det også positivt med mere sne, da det betyder, at der kommer endnu mere sne på facet og dagens spor dækkes. Dommere og officials har besluttet, at konkurrencen afholdes den efterfølgende dag, om onsdagen, da vejrudsigterne melder solskin hele dagen. De efterfølgende dage, torsdag og fredag, byder på snestorm, og dommerne vælger derfor at annullere kvalifikationen, og kun afholde en finale. Onsdag morgen pakker vi igen vores tasker, og med sommerfugle i maven, gør os klar til endnu en nervepirrende dag. Drengene starter ud, og jeg sidder sammen med de andre piger og ser dem køre ned over facet. Ud fra deres linjevalg overvejer jeg hele tiden mit linjevalg for ikke at gøre det samme, som de andre riders. Jeg bliver mere og mere overbevist om hvad jeg vil, men intet er afgjort endnu, og meget kan nå at ændre sig inden jeg står på toppen og skal køre ned. Drengene er ved at være færdige med deres gennemløb, jeg tager liften op, for at komme op til facets start. Det kræver en mindre hike at komme helt op til start, så jeg pakker skiene på tasken og går det sidste stykke op. Jeg er altid utrolig spændt op til konkurrencer, men når jeg først står på toppen af facet, så bliver jeg fattet og hundrede procent fokuseret, på det jeg skal. Jeg skal køre som nummer seks, så jeg kan lige nå at se de første piger begynde, men da hældningen er stejl er det kun de første sving jeg ser. Ud fra forberedelsen og med inspiration fra drengenes gennemløb er jeg nu fast besluttet på mit endelige linjevalg, og få sekunder efter bliver jeg kaldt til start. Her er mine tanker på, hvordan jeg fysisk skal være fremme i støvlen og spænde i mavemusklerne. Fokusset er rettet på linjevalg og et kontinuerligt flow ned over bjergsiden.

Den valgte linje er et udtryk for den enkelte freeriders evne til at se affordances på konkurrencebjerget.

I en konkurrence bestemmer vejrudsigten ikke hvor på bjerget konkurrencen afholdes, men om den afholdes, i modsætningen til en hverdagssituation.

Det er ligeledes arrangørerne der ud fra vejrudsigten bestemmer om det er forsvarligt, at afholde en konkurrence.

Over walkie talkien lyder det 'Malene is dropping', og de andre piger hujer og klapper mig ud af starten. Det sker ved alle pigerne, selvom vi alle egentlig er konkurrenter, så er der stadigvæk en venlig stemning blandt os piger i startområdet. Da jeg kører ned over facet, overrasker sneen mig, da den er bedre end forventet, så jeg giver den lidt mere gas end først planlagt. Jeg søger efter mit første pejlemærke, som er en stor sten, som jeg skal have på min venstre side. Jeg kommer hen til den, og herfra skal jeg ned igennem en smal couloir, som jeg ikke har kunnet se nedefra eller på billederne af facet. Couloiren overrasker mig, da jeg skal droppe ind i en blanding af sne, græs og klippesten. Der er ikke så meget betænkningstid, da det trækker fra i point at stå stille, så jeg hopper ud i det, og inden jeg når at tænke mig om, er jeg videre mod næste pejlemærke.

Jeg skal ud til en stejl nedkørsel, og her er sneen noget anderledes. Den er opkørt og tung, men jeg tænker hele tiden på at holde skiene i gang, jeg laver derfor korte sving for at holde mit flow hele vejen ned over facet. Til sidst skal jeg igennem endnu en couloire, som jeg også kørte igennem sidste år i til freeride DM. Couloiren ser meget anderledes ud end sidste år, da der er væsentligt mere sne, men igen er den meget opkørt og couloiren er meget stejl, hvilket gør det svært at navigere igennem. Jeg kan se målområdet, så jeg tænker hele tiden på at komme hurtigt ned, og forsøger derfor at lave svingene større, som også giver mig mere fart. Da jeg kommer igennem målområdet er pulsen høj, og sveden pibler frem. På et øjeblik er det hele forløst, og jeg ser med tilfredshed tilbage på facet. Jeg kørte nøjagtigt den linje jeg besluttede mig for på toppen, og jeg synes, at jeg havde et konstant flow, at jeg kørte aggressiv, og at jeg havde teknikken med mig, hvilket udgør nogle af de kriterier som dommerne bedømmer ud fra.

I en freeride konkurrence har vi udvalgt pejlemærker ned igennem terrenet for at kunne følge linjevalget. Ind imellem pejlemærkerne opstår der uforudsigeligheder, som vi forholder os til, og udnytter.



Billede 18: Malenes linjevalg til freeride DM 2013.

Da jeg kommer hen til tilskuerpladserne bliver der i fællesskab med venner og veninder, reflekteret over linjevalget i forhold til de andre deltagere, og jeg kan fornemme at jeg er meget tilfreds.

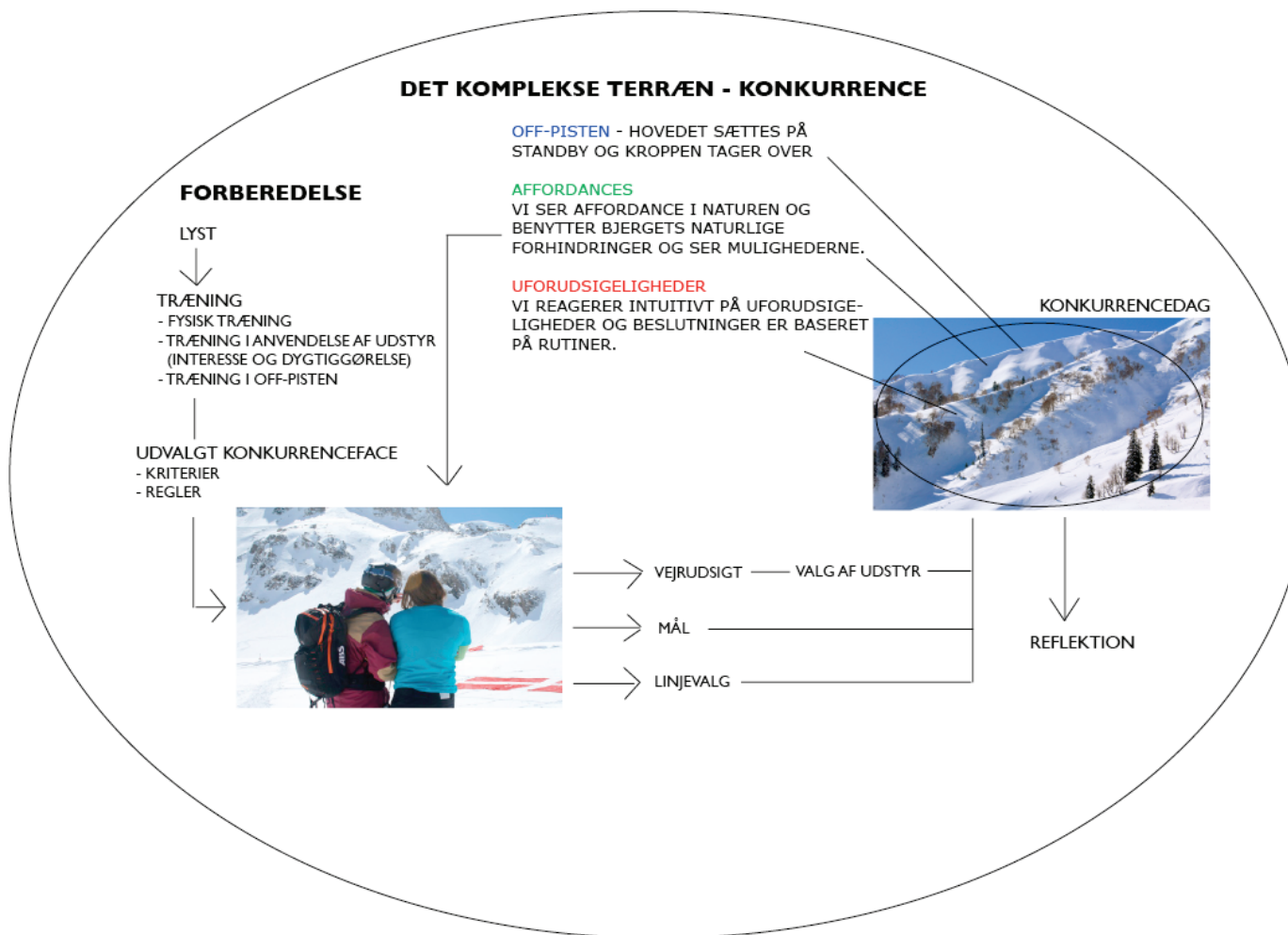
Jeg ved, at konkurrencen er hård, men intet er afgjort før præmieoverrækkelsen. Efter at konkurrencen er slut fornemmer jeg, at det nok ikke bliver til en podieplads, men jeg er tilfreds og det er det vigtigste. Da vi kommer ned til præmieoverrækkelsen er det en realitet at det ikke blev til en podieplads, men i stedet en placering som nummer 10 til dette års danmarksmesterskab.

På baggrund af Malenes oplevelser, fra Freeride DM 2013, har vi gennem metoden autoetnografi nedskrevet de overvejelser hun gør sig i en konkurrencesituation. Vi vil kort opsamle og derefter inddrage afsnittet 'En dag i Gulmarg, Indien' for at belyse de forskelle vi oplever i en hverdagssituation i off-pisten og ved en freeride konkurrence.

OPSAMLING

For at deltage i en freeride konkurrence kræver det ligeledes en forberedelse, hvor lyst og træning spiller en stor rolle. Træning i at begå sig i det komplekse terræn, navigerer og køre i enten opkørt sne eller dyb puddersne. Det vil sige, at for at kunne navigere i en konkurrencesituation er det vigtigt at kunne anvende erfaringer og viden fra hverdagens komplekse terræn. I konkurrencesituationen har officials og dommerne i fællesskab udvalgt et egnet konkurrence face, som med andre ord er et afgrænset terræn på en bjergside i off-pisten. Her er det vejrudsigten der afgør, om konkurrencen bliver afholdt, hvorimod det i en hverdagssituation er vejrudsigten og lavineforhold, der afgør hvilken bjergsiden der indtages. To dage inden konkurrencedagen får vi udleveret et billede af facet, taget fra bunden af bjerget, og herudfra vælger vi en linje og pejlemærker. Vi kender altså den planlagte vej fra start (A) til mål (B), men vi kender ikke de uforudsigeligheder, vi møder på vores vej ned over bjerget. Det er indenfor konkurrencens afgrænsede terræn, at vi ser bjergets affordance og disse udnytter vi for, at vælge den mest spektakulære linje ned over bjerget. Kriterierne som dommerne dømmer ud fra er linjevalg, flow, aggressivitet, kontrol og teknik, og det er så op til den enkelte deltager, at opfylde disse bedst muligt. En freerider der ser mulighederne der opstår undervejs, udfordrer disse uden at stoppe op og sondere terrænet, da det vil trække ned i point. Ud over at udfylde kriterierne så er der også skrevne regler, som af sikkerhedsmæssige årsager gælder i enhver freeride konkurrence. På selve konkurrencedagen tjekkes vejrudsigten for det valgte terræn, og heraf udvælges der yderligere udstyr til konkurrencen. Det er også på konkurrencedagen, at fokus rettes mod målet, som i vores tilfælde er at vinde konkurrencen. Målet er individuelt og andre deltagere kan have andre målsætninger for konkurrencen såsom, at gennemføre eller at blive blandt de ti bedste. Målet er individuelt, men pointen er, at alle deltagere har et mål. Når vi som skiløber står ved starten, er vores tanker rettet mod vores tekniske kunnen. Når startskuddet lyder, med et 'go' over walkie talkien, er vores fokus alene på de på forhånd udvalgte pejlemærker og linjevalget. Kroppen udfører automatisk svingene, og det eneste mål er, at ramme linjevalget og se mulighederne, i et høj tempo. Det er først efter endt gennemløb, at vi har tid til at reflektere over linjevalget og resultatet heraf. Det er i refleksionen at de intuitive reaktioner vurderes og revurderes til den næste konkurrence.

På baggrund af ovenstående afsnit har vi ligeledes udarbejdet en model, som beskriver en konkurrencesituation.



Figur 3: Det komplekse terræn – konkurrence.

DET KOMPLEKSE TERRÆN HVERDAG VS. KONKURRENCE

At favne kompleksiteten i off-pisten, i henholdsvis en hverdags- og konkurrencesituation har tydelige ligheder, men afvigelserne er også meget iøjnefaldende. I det komplekse terræn i hverdagen er det på baggrund af vejrforhold og lavinefare, at vi vælger hvor på bjerget vi ønsker at køre. Vi afgrænser altså selv det komplekse terræn, og her er det os, der bestemmer. De begrænsninger vi oplever i hverdagssituationen er de uskrevne regler, som vi efterlever og indenfor disse føler vi os frie. I en freeride konkurrence er det derimod konkurrencebjerget, udvalgt af dommerne, de skrevne regler og kriterier, der danner rammen for konkurrencen. I konkurrencen har vi på baggrund af et billede af facet valgt den linje ned over bjerget, som vi finder mest udfordrende til vores niveau. Det vil sige, at den enkelte freerider ser de affordances i facet, som vedkommende mener passer bedst til ens individuelle niveau. Trods det forudbestemte linjevalg, kender man ikke til de uforudsigeligheder, der måtte opstå på vej ned over bjerget. I hverdagen derimod kender man kun til dagens udvalgte terræn, og altså ikke en 'fast' linje ned over bjerget, dette afgøres i øjeblikket. Ligheden er dog, at vi i ordets betydning, som freeridere, i begge situationer, er frie. I konkurrencesituationen er fokus på målet, hvor vi i hverdagen helt glemmer tid og sted, og bare lader skiene styre mod den perfekte puddersne. I konkurrencesituationen er målet at vinde, hvorimod det i hverdagssituationen handler om at få det bedste ud af dagen i off-pisten. I begge tilfælde har vi udvalgt pejlemærker på bjerget, som vi ønsker at følge. I hverdagssituationen er det ikke bindende pejlemærker, men blot overvejelser vi gør os når vi står for foden af bjerget og kigger op og dagdrømmer om mulige linjer. Både i hverdag- og konkurrencesituationen er vi blevet bevidste om at vi planlægger de første synlige sving ned over bjerget. I hverdagssituationen er disse planlagte sving, blot en start, hvorefter vi intuitivt reagerer på de uforudsigeligheder der opstår. Vi ser ikke de første planlagte sving som en begrænsning, men blot som en start der kan ændres efter første sving.

Vi har nu en ide om, hvad det vil sige at favne kompleksiteten i off-pisten både i en hverdags- og konkurrencesituation. Det er i interaktionen med bjerget at vi intuitivt agerer på de udfordringer og affordance vi ser i bjerget. Vi er ikke klar over, om det er i konkurrence-, hverdagssituationen eller en synergi imellem dem, at vores freeride erfaringer vil favne kompleksiteten bedst i organisationen. Hvad vi er bevidst om er, at det er lysten der, i begge terræner, driver værket både i forberedelsen og i off-pisten. Derudover forbereder vi os i begge terræner, medbringer hjælpemidler og agerer på de uforudsigeligheder, der opstår på vores vej. I en konkurrencesituation er vi meget målorienteret, men vi er samtidig bevidste om ikke at glemme uforudsigelighederne og interaktionen med bjerget. Med andre ord, føler vi os nu rustet til at fortsætte vores linjevalg ned af specialebjerget.

SPECIALEBJERGET

På nuværende tidspunkt har vi fået nedskrevet vores tavse viden fra off-pisten, som er et bud på hvordan vi håndterer kompleksitet i den kontekst vi befinder os i, på bjerget. Vi har på baggrund af vores erfaringer fået udarbejdet to modeller, som vi kan bruge i vores videre arbejde med specialet. Ud fra pragmatismen er nytteværdien et sandhedskriterium. Det vil sige, at det der for os er anvendeligt og virker i off-pisten, er sandt [James, 2000 (1907): 23]. Vi afviger fra det abstrakte og benytter os af vores mange års erfaringer om de konkrete øjeblikke i off-pisten. Vi er derfor kommet et skridt nærmere besvarelsen af problemformuleringen, men vi er ikke nået til en overbevisning, og vi vil derfor fortsætte tænkningen.