

Univerzita Pardubice

Fakulta filosofická

Jednou stopou vpřed!

Etnografie motorkářské subkultury v ČR napříč generacemi

Tomáš Stojka

Bakalářská práce

2022

Univerzita Pardubice
Fakulta filozofická
Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Tomáš Stojka**
Osobní číslo: **H19261**
Studijní program: **B0314A250013 Sociální a kulturní antropologie**
Téma práce: **Jednou stopou vpřed! Etnografie motorkářské subkultury v ČR napříč generacemi.**
Zadávací katedra: **Katedra sociální a kulturní antropologie**

Zásady pro vypracování

Cílem této bakalářské práce bude zjistit, co motivuje lidi k usednutí na motorku a co pro ně znamená být motorkářem. Výzkum bude prováděn s mladšími jezdci pod 30 let, a staršími jezdci nad 30 let. K etnografii bude využita především komparace obou generací z hlediska názorů na téma motorkářství v České republice. Hlavním výzkumným terénem budou vyjížďky, motorkářské srazy a bydliště informantů. Během výzkumu bude prováděn sběr dat za pomoci metod zúčastněného pozorování, kvalitativních rozhovorů, dotazníku a filmu. Součástí práce je etnografický film, který bude vizuálně reflektovat motivaci, zkušenost a sociální kontext několika členů motorkářské subkultury.

Rozsah pracovní zprávy:

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

Garson, P. 2011. *Born to be wild*. Bodyart Press.

Heřmanský, M., H. Novotná. 2019. O hranicích a mnohosti Jiných: Relační perspektiva studia subkultur. *Český lid* 1: 7-28, Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.21104/CL.2019.1.01> [30. 11. 2022].

Murphy, R. F. 2001. *Umlčené tělo*. Praha: Sociologické nakladatelství.

Nakonečný, M. 2014. *Motivace chování*. Praha: Triton.

Novotná, H., O. Špaček, Štovičková Jantulová, M. (ed.). 2019. *Metody výzkumu ve společenských vědách*. FHS UK.

Petráň, T. 2011. *Ecce homo: (esej o vizuální antropologii)*. Pardubice: Univerzita Pardubice.

Pitrová, I. 2009. Cesta z města motorkářství: sport, umění, nebo rituál?. *Český lid* 1: 35-47. Dostupné z: <http://www.jstor.org/stable/42640216> [30. 11. 2022].

Smolik, J. 2017. *Subkultury mládeže: sociologické, psychologické a pedagogické aspekty*. Brno: Mendelova univerzita v Brně.

Špatenková, N. 2004. *Krize: psychologický a sociologický fenomén*. Praha: Grada.

Vegrichtová, B. 2017. *Gangy: ořežské, pouliční a motorkářské*. Praha: Grada Publishing.

Wohlmuth, J. 2015. *Jawa 50 Pionýr: historie, vývoj, technika, sport*. Praha: Grada.

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Milan Durňak, Ph.D.

Katedra sociální a kulturní antropologie

Datum zadání bakalářské práce: **31. března 2020**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. března 2021**

doc. Mgr. Jiří Kubeš, Ph.D.
děkan

PhDr. Tomáš Boukal, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 19. listopadu 2020

Prohlášení

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

Poděkování

Rád bych poděkoval všem, kteří se na práci podíleli. V první řadě svému vedoucímu práce doktorovi Milanovi Durňakovi za jeho ochotu a trpělivost. Svým informantům za jejich čas, vyprávění a spolehlivost. Dále pak všem, kteří se podíleli na dotaznících, a také svým přátelům, kteří se mnou po dobu studia trávili čas, pomáhali mi s nejasnostmi a byli mi vždy oporou. Své rodině za úžasnou možnost zažít studentský život a docílení odevzdání této práce. Své přítelkyni Veronice za její podporu a průběžnou korekci. A v poslední řadě bych rád poděkoval kamarádu Bohoušovi, který mě k motorkám přivedl. Děkuji.

Anotace

Tématem práce je motorkářská subkultura, historie vzniku této subkultury a její působení u nás v České republice. Práce pracuje s porovnáním pohledů mladších a starších jezdců na motorkářství. Zaměřuje se především na jejich motivaci k usednutí na stroj, způsob využívání motorek a vztah ke stroji. V práci se odkazuje na motivaci, rodinu, cestovní zvyklosti a sociální integraci v rámci skupiny.

Klíčová slova

Svoboda, Mezigenerační konflikt, Motivace, Motorkáři, Motorcky

Title

One Track Forward! Motorcycle Subculture In The Czech Republic And Intergenerational Comparisons.

Annotation

The topic of the thesis is the biker subculture, the history of the emergence of this subculture and its activities in the Czech Republic. The work compares the views of younger and older riders on motorcycling. It focuses mainly on their motivation to get on the machine, the way of using motorbikes and their relationship to the machine. The thesis refers to motivation, family, travel habits and social integration within the group.

Key words

Freedom, Intergenerational conflict, Motivation, Bikers, Motorcycles.

Obsah

Seznam použitých tabulek.....	8
Úvod.....	9
1 Metodologie výzkumu.....	11
1.1 Cíle výzkumu a výzkumné otázky.....	11
1.2 Metody získávání dat.....	12
1.3 Představení informantů.....	14
1.4 Průběh výzkumu.....	16
1.5 Reflexe výzkumné pozice.....	18
1.6 Analýza získaných dat.....	19
1.7 Film.....	23
1.8 Etika výzkumu.....	24
2 Výzkum.....	25
2.1 Kultura a subkultura.....	26
2.2 Historie.....	27
2.3 Kdo je to motorkář?.....	29
2.4 Znaký subkultury.....	31
2.5 Sociální začlenění.....	35
2.6 Rodinná tradice a jezdecká kontinuita.....	37
2.7 Začátky se stroji.....	38
2.8 Motorkářky.....	40
2.9 Proč vlastně lidé jezdí?.....	42
2.10 Nehody, pády a jiné zážitky.....	44
2.11 Nejezdci.....	46
3 Závěr.....	48
Slovník pojmů – terminologie.....	50
Seznam použité literatury a zdrojů.....	51

Seznam použitých tabulek

Tabulka 1: Přehled řídičského oprávnění (Sharkis 2015)	38
--------------------------------------------------------------	----

Úvod

V úvodní části mé práce bych se rád zaměřil na seznámení se s tím, proč jsem si zvolil téma, kterým jsou motocyklisti, dále jen motorkáři. Už jako malý kluk jsem byl seznamován se stroji. Zpočátku jsem k motorkám neměl žádný vřelý cit. Ježdění na pionýru po zahradě mě tehdy nezlákalo, a tak jsem si na svojí novou vášeň musel ještě pár let počkat. Když jsem v patnácti letech dostal nabídku projet se jako spolujezdec na malý výlet, neodmítl jsem. Díky tomuto výletu se mi otevřely nové obzory a nové sny, kterých bych rád docílit. Jeden z těchto snů se splnil o tři roky později, když jsem v rukách držel svůj nový řidičský průkaz, a to nově na skupinu A2. První vyjížďky jsem ovšem neměl možnost provádět, neboť mi stále chyběl stroj, na kterém bych brázdil silnici. Tehdy můj děda přišel s možností vytáhnout z garáže jeho starý stroj, na kterém jezdil, odvážím se říct, většinu svého života. Jawa 250, známá jako panelka, byla strojem poruchovým, a jízda na ní byla jeden velký zážitek. Mnohdy ne pouze pro mě samotného, jelikož se při většině poruch muselo sjet hned několik lidí, aby mi pomohlo. Díky tomuto stroji, ochotě rodiny a přátel jsem se překousal přes své hrůzné začátky. Získal jsem nové zkušenosti a následně pak pořídil svůj první stroj, na kterém jsem se již pořádně „vyjezdil“.

Téma motorkářské subkultury jsem si tedy zvolil z prostého důvodu. Mám k této kultuře blízko, a díky ježdění jsem potkal mnoho zajímavých lidí, kteří mají k tomuto tématu co říci. Propojení a komparace názorů obou generací motorkářů mi přišlo jako vhodným tématem pro výzkum. Zprvu běžný koníček, jakým by se motorkářství mohlo zdát skrývá mnoho menších témat na která by se dalo zaměřit, a jejich zpracování by vydalo zcela určitě na nejednu knihu. Má práce by měla fungovat jako způsob seznámení se s komunitou motorkářů a určitý vstupní sonda do problematiky motocyklistů v České republice. Motorkáře chápeme v rámci práce jako někoho, kdo má zažité zkušenosti s motocykly. Mnohdy mohou tito lidé odpovídat stereotypům o motorkářích, na které v rámci práce nejednou narazíme. Volba identifikace člověka jako motorkáře je vcelku subjektivní pro každého jedince, a proto může být obtížné identifikovat tyto jedince na základě stejných kritérií. Motivace, která vede člověka k usednutí na motorku může být u jezdců odlišná, a je zapotřebí vnímat motivaci a samotné začátky jezdců se stroji jako hlavní vstupní body do chápání této problematiky jako celku. Z tohoto důvodu jsem se zaměřil nejen na historii motorkářství, ale i na rodinný přístup, či přímo rodinnou tradici věnovanou motorkám. Porovnání přístupu různých generací mi přišlo jako vhodný nápad, jak se v problematice pohybovat, a přestože obě z vybraných generací mohou s motorkářstvím mít odlišnou zkušenost, vyskytují se zde prvky, které jsou pro obě generace shodné. S přibývajícimi

roky se postupně některé tyto kulturní prvky vytrácí, či naopak přibývají po čase nové, které postupně nabývají na sociokulturní hodnotě. Obě generace jsou schopné reflektovat zdroje těchto jevů a posoudit svým vlastním názorem, co znamená být motorkářem a kam se tento koníček vyvíjí.

1 Metodologie výzkumu

V této kapitole představím metodologii použitou v průběhu výzkumu. Prvně se podělím se svými cíli výzkumu a výzkumnými otázkami. Následovně nastíním metody, které jsem pro sběr dat využil. Spolu s tím se seznámíme s informanty, od kterých v primární rovině informace pocházejí. Dále se pak dostaneme k samotnému průběhu výzkumu, ve kterém si představíme, jak celý výzkum probíhal. V rámci sebereflexe se zaměříme na mou výzkumnou pozici v terénu. Pokračovat budu tím, že zanalyzuji získaná data získaná z dotazníku. Kromě samotné textové práce se setkáme i s filmovým zpracováním, které si po analýze dotazníku rozebereme. Nakonec si představíme, jak jsem přistupoval k celkové etice výzkumu.

1.1 Cíle výzkumu a výzkumné otázky

„Výzkumné otázky upřesňují daný problém: jejich prostřednictvím je výzkumný problém zúžen a konkretizován na jednotlivé oblasti, které budou v procesu výzkumu reálně zkoumány“ (Novotná 2019: 53).

Hlavním cílem výzkumu je seznámení čtenáře s vybranými atributy motorkářské subkultury a srovnání přístupu dvou generací k tomuto fenoménu.

Hlavní výzkumné otázky:

Kdo jsou to motorkáři?

Existuje odlišný pohled na motorkářství u zkoumaných generačních skupin?

Vedlejší výzkumné otázky:

Jaký vliv má na vstup k motorkářům rodina a přátelé?

Jakým způsobem se projevuje sociální aktivita členů této subkultury?

Existuje mezi generacemi rivalita způsobená věkovým rozdílem?

Co motivuje člověka k tomu, aby nasedl na motorku?

Hlavní výzkumné otázky jsem si stanovil na základě svého dlouholetého zájmu o toto téma. Vedlejší výzkumné otázky vplynuly na základě rozhovorů v rámci samotného výzkumu i mimo něj.

1.2 Metody získávání dat

Ze všeho nejdřív bychom si měli terminologicky vyjasnit kdo je to vlastně motorkář. Motorkářem v této práci rozumíme osobu, jež má s motorkami zažitou zkušenost, a která se cítí být motorkářem, tedy označuje se, nebo se identifikuje jakožto motorkář. Jelikož se i já sám považuji za motorkáře, využil jsem možnost účasti na různých motorkářských akcích. Navštívil jsem také motosraz v Chlumětíně, kde jsem vypomáhal při zastavování při „spanilé jízdě“. Dále jsem prováděl plánované vyjížděky spolu s dalšími motorkáři po Orlických horách, v okolí Pardubic, a na Vysočině. Vše v rámci zúčastněného pozorování. „[...] *primárním východiskem uvažování o vzorku v kvalitativním výzkumu je, že se obracíme tam, kde se děje to, co nás zajímá. Protože nás zajímá právě to, jak se to děje. Proto v první řadě hledáme prostředí/terén/případ, v němž bude výzkum probíhat*“ (Novotná 2019: 291).

Výzkum jsem započal rešerší v podobě literatury na dané téma. Několik prací na podobné téma již vzniklo, ovšem především se týkalo motorkářské subkultury v rámci motoklubů vzniknutých na území Spojených států, a spolu s tím i tamních motorkářů. Subkultuře motorkářů jako fenoménu u nás, v České republice se však příliš mnoho autorů nevěnovalo. Ucelená monografie, která by tento fenomén mapovala z komplexního hlediska, díky které by bylo možné nahlédnout do této problematiky hlouběji ovšem chybí. Existuje ovšem několik dílčích výstupů, zejména u současných badatelů z řad studentů. Rád bych uvedl absolventskou práci Veroniky Dobrovolné z roku 2013, která se zabývala etnologickým výzkumem motorkářské subkultury. Dále bakalářskou práci Jany Peškové z roku 2015, která se také zaměřila na výzkum této subkultury. Tyto práce беру na vědomí, a sloužili jako dobrý podklad pro seznámení s tématem, avšak v kontextu České republiky jsem využíval spíše zdroje dostupné, a lokální. Těmito zdroji byly spíše na orálně předávané příběhy, cestopisy, odborné práce, osobní výpravy a internetové zdroje. Z tohoto důvodu jsem se tedy rozhodl využít kvantitativních metod, a zavést do mého výzkumu dotazník.

Následně jsem napsal na internetovou stránku motorkáři.cz zprávu s žádostí o pomoc. Tato stránka mimo jiné spojuje českou motorkářskou komunitu, lidé se zde dělí o zážitky, pozvánky na akce, rady, a výlety. Má žádost o pomoc se týkala vyplnění dotazníku, který jsem připravil tak, aby se vyplňoval co nejpohodlněji. Všechny informace o dotazníku a jeho využití byly uvedeny v informacích, které byli zaslány na fórum spolu s odkazem. Šlo o dvacet tři strukturovaných, otevřených otázek týkajících se motorkářství, u kterých bylo možné rozepsat se. Na dotazník mi k 5.11.22 odpovědělo 105 lidí, kteří mi tak umožnili základní vhled do problematiky. „*Otevřené otázky lze spíše použít jako doplňující prvky dotazování. V této rovině*

pro nás mohou otevřít nové, opomíjené aspekty zkoumaného problému, mohou umožnit respondentům vnést do sevřených odpovědí i vlastní neomezený pohled, stejně tak mohou být inspirací pro interpretaci ostatních zjištění“ (Špaček in Novotná 2019: 152).

Jako hlavní zdroj informací jsem využil kvalitativní rozhovory, které jsem vedl na základě předem připravených otázek z výše zmíněného dotazníku. Při rozhovorech jsem měl možnost zeptat se i na nové, doplňující otázky. U kvalitativních rozhovorů se informanti více rozpovídali, až mnohdy zašli do narativních výpovědí, kdy mluvili sami od sebe bez zastavení a do vyprávění se dostala mnohdy i špetka emoce, která celou situaci krásně doprovázela.

1.3 Představení informantů

Mými hlavními informanty pro kvalitativní část výzkumu se stala má rodina a blízcí přátelé, s jimiž mám již zažitou zkušenost. Lidé z mého okolí mi v rámci výběru informantů přišli jako vhodná možnost, neboť jsou mi více otevření než lidé cizí. Jedná se o informanty, kteří mají zkušenosti s motorkami. Jedná se o mladší jezdce mého věku, tzn. cca okolo 20 až 30 let, a nynější, i bývalé jezdce od 30 let více. Toto věkové rozmezí bylo vybráno na základě období, ve kterém motorkáři jezdili. V komparaci s mladší generací budeme vycházet z toho, že se tito jezdci budou v práci objevovat jakožto zástupci „starší“ generace. Spojuje je především jejich zažitá zkušenost s motocykly v roli jezdců.

Informantem pro dotazník se mohl stát kdokoliv, kdo se dostal k odkazu použitým na fóru motorkáři.cz. Pověštinou se ho účastnili muži starší generace jezdců. V tuto chvíli sklídil dotazník 105 odpovědí, které jsou zpracovány v analýze výsledků. Rozdílnostmi u informantů byli kromě věku i zkušeností s motorkami, také socioekonomické zázemí a gender.

V rámci práce jsem měl možnost pobavit se i s neznámými motorkáři při svých vyjížděkách. Jednalo se vždy o poměrně krátký rozhovor na křižovatkách, nebo silničních odpočívadlech. Dodá to nové nápady, někdy i v případě, že se jedná jen o drobný „small talk“ bez hlubšího smyslu. V rámci práce se budeme nejčastěji setkávat s informanty uvedenými níže.

Terrorka žena, 24 let – Mladá jezdka. Zdravotnice.

Mladá motorkářka začala svou jízdu již ve čtyřech letech, kdy se účastnila motokrosového závodu. Jejího koníčku musela na popud své mamky zanechat. Později ve dvanácti letech se její otčím zasloužil o to, aby znovu usedla na stroj. Její láska k motorkám přetrvává dodnes. Pořídila si její vysněnou motorku, kterou je Kawasaki Ninja, kterou si za pomoci vlastních sil předělala k obrazu svému. Jejím dalším zájmem je hasičský sport, a zdravotnictví. Mimo jiné se zaslouhuje o pořádání motosrazů v blízkosti její obce. Na jednom z těchto srazů proběhl i jeden z několika rozhovorů, který jsme v rámci práce vedli. Další rozhovory probíhaly u informantky doma.

Teo, muž, 25 let – Mladý jezdec. Chemický pracovník

Jezdí na motorce od svých osmnácti let. Začátky projezdil na Jawa 250. K motorkám se dostal přes svou rodinu. Je velkým fanouškem sci-fi a fantasy knih, které ve volném čase sám píše.

Své výpravy na motorce často doplňuje o několikadenní výšlapy po horách. Rozhovor probíhal v rámci vyjížděky z Orlických hor do Mikulova.

Inkognito, muž, 23 let – Mladý jezdec. Elektrikář.

Jezdil ještě, když mu na to scházelo řidičské oprávnění. K motorkám se dostal přes svého tátu, který mu dopomohl k realizaci snu, což byla jízda na motorce. K jízdě využívá především svůj první stroj, kterým byl jeho Simson s51. Je to mimo jiné schopný mechanik a svému stroji dobře rozumí. Zajímá se nejen o motorky, ale také o starší auta. Zastává názor, že na cestu patří každý, pokud si to náležitě užije. Rozhovor s ním probíhal na několika místech. Prvním byla hospoda v Dobrušce, kde jsme se domluvili na spolupráci. Druhým pak byla jeho provizorní dílna pod venkovní pergolou.

Petr, muž, 52 let – Starší nejezdec. Údržbář objektu.

K motorkám se dostal přes rodinu, přesněji přes své bratry. Dlouhou dobu fungoval jako aktivní jezdec, navštěvoval motosrazy a podnikal výjezdy do přírody. S příchodem dětí a rodiny odložil jízdu, a dále už pouze opravoval stroje pro známé. Jedná se o domácího kutila, který vždy vyzařuje pozitivní energii, jehož znalosti se týkají snad všech možných oborů. K ježdění se plánuje na stará kolena vrátit, pokud k tomu bude mít příležitost. Rozhovory probíhaly u informanta doma a v okolí jeho domova.

Vilda, muž, 67 let – Starší nejezdec. Důchodce.

Vilda jezdil svého času převážně na jawách. S jeho Jawou 350 objel Českou republiku několikrát. Po své šťastně tragické nehodě s nákladákem, kterou považuje za nejhorší z jeho prožitých nehod, ovšem přestal jezdit, neboť si prý uvědomil rizika spojená s tímto koníčkem. Rád se zajímá o politiku, kutilství a mimo jiné rád tráví čas s vnoučaty a se svou rodinou. Rozhovory probíhaly u Vildy doma.

Dušan, Muž, 48 let – Starší jezdec, avšak zkušenostmi se pokládá za nováčka. Účetní.

Jezdit začal na přelomu dospělosti na pionýru. Občas usednul na tátův stroj, a projel se po okolí, aniž by měl oprávnění tento stroj řídit. Pět let nazpět si během své onkologické léčby pročetl cestopisy motorkářů, což ho motivovalo k udělání řidičského průkazu a pořízení stroje. Na motorce často vyráží na delší výlety, mnohdy i do zahraničí spolu s jeho dětmi, nebo manželkou. Rozhovory probíhaly u Dušana doma za přítomnosti jeho rodiny.

1.4 Průběh výzkumu

Výzkum probíhal po dobu jednoho půlroku, převážně přes motorkářskou sezónu, která začíná převážně od března. Jakožto motorkář jsem byl schopen vyvodit některé informace, a hypotézy. Zpočátku jsem se snažil hlavně vyvrátit, či potvrdit si svůj prvotní názor prostřednictvím získávaných dat. Ku příkladu, zda platí samotný stereotyp motorkáře, či zdali je mezi oběma generacemi rivalita způsobená věkovou rozdílností. „*Kvalitativní výzkum je neustále dotvářen a přetvářen s ohledem na všechny myslitelné subjekty a situace, je otevřený, pružný a flexibilní. Jinými slovy, proces výzkumu je v každém okamžiku přizpůsobován tomu, co aktuálně zjišťujeme a jak se v celém procesu výzkumu nacházíme nejen my, ale i všichni ostatní aktéři. Někdy jen upravujeme témata připraveného polostrukturovaného rozhovoru, jindy pozměňujeme techniky tvorby dat, upravujeme vzorek, přizpůsobujeme analytické postupy, mnohdy ale měníme i zacílení výzkumných otázek*“ (Novotná 2019: 269).

První, co jsem tedy pro samotný výzkum vytvořil, byl dotazník, který odrážel, jak by se měl můj výzkum vyvíjet, a v rámci něj jsem se nesoustředil pouze na hlavní, či vedlejší otázky výzkumu, ale také na celý tento trend a vše s ním spojené. Ze začátku jsem chtěl pokrýt nejvíce možných informací, a metodou polívkové lžice pak vybrat pouze ty, které budou pro předmět mého zkoumání relativní. Se zbylými informacemi bych mohl nadále pracovat v případě dalšího zkoumání, například při tvorbě diplomové práce na obdobné, či rozvíjející téma. Tyto dotazníky jsem následně využil na stránkách motorkářského fóra motorkari.cz, kde jsem požádal komunitu o pomoc s vyplněním. Dostalo se mi jak negativní, tak i pozitivní odezvy, a ke konci jsem získal data od 105 informantů různého věku, sociálního postavení, či pohlaví. Získaná data jsem porovnal se svými prvotními informacemi, a vyvodil tak na co se během výzkumu více zaměřit. V rámci práce jsem se pak s připraveným dotazníkem, a kamerou vydal navštívit některé z mých hlavních informantů. Tou dobou se jednalo především o nejezdce, na které měla být práce původně dále zaměřena. Mnoho z nich mi ovšem svou účast odmítlo, což jsem respektoval, a pokusil se téma upravit spíše na samotnou subkulturu a rozdíly mezi generacemi. Počet nejezdců jsem tedy omezil, ovšem v práci jsem je i nadále ponechal, a začal jsem se věnovat ve větší míře spíše aktivním jezdcům, z kterých se posléze stali mé hlavní informanti. Tyto informanty jsem po dobu výzkumu několikrát navštívil, a provedl s nimi rozhovory. Rozhovory jsem se snažil vést v přátelském duchu. Informanti se často samotní rozprávěli o tématech dříve, než jsem jim položil samotnou otázku, a tak jsem přešel od dotazníků spíše k jejich narativnímu vyprávění. Mnohdy se stávalo, že jsem si zpětně uvědomil, že jsem se na něco chtěl zeptat, avšak rozhovor nám sklouzl mimo téma. Z tohoto důvodu jsem

se rozhodl ještě několikrát u informantů ukázat, a pohovořit s nimi o mém tématu. Měl jsem to štěstí, že byli ochotní se mnou trávit svůj volný čas.

Při rozhovorech jsem se dostal i na jednu motoakci, kde jsem vypomáhal. I zde jsem se vyptával na informace k výzkumu. Na akci bylo poměrně špatné počasí, tedy déšť a mokrá vozovka. Z tohoto důvodu nebyla akce tak velká, jak tomu bývá každým rokem. Seznámil jsem se zde s několika lidmi, kteří mi v další části výzkumu pomáhali v roli informantů. K mému překvapení jsem na téma motorkářství narazil i mezi lidmi, se kterými se denně stýkám, a ačkoliv se na první pohled jako motorkáři nezdají, i oni se rádi rozhovořili o svých motorkářských zážitcích, a pomohli mi nahlédnout na další způsoby, jakými se při tvorbě této práce vyvíjet.

1.5 Reflexe výzkumné pozice

I já sám se pokládám za motorkáře. Jak jsem již v úvodu nastínil, zažitou zkušenost s motorkami mám a v rámci výzkumu jsem se nejednou spolehal především na své zážitky a zkušenosti. Především jsem na základě svých vědomostí mohl připravit a dále pak i provádět rozhovory. I proto předpokládám, že má práce přinese ve větší míře emický přístup do této problematiky a může se stát, že tím bude i můj pohled při výběru dat ovlivněn, čemuž se pokusím vyvarovat. *„Výzkumník je integrální součástí výzkumného procesu a že výzkumný proces je reciproční, tedy, že jeho výsledky jsou nutně ovlivněny individualitou jak výzkumníka, tak aktérů/subjektů výzkumu, a jejich vzájemnými vztahy“* (Novotná 2019: 280). Jakožto poměrně mladý jezdec jsem měl před sebou jisté znevýhodnění oproti starší generaci. Touto nevýhodou byla má obava z nedostatku zkušeností. Jak ve výzkumu, tak i na stroji samotném mohu narazit stále na nové věci, se kterými jsem se donedávna neseznámil. Očekával jsem tedy, že se mohou naskytnout problémy v komunikaci s motorkáři, kteří pokládají motorkářství za jejich způsob života. Stejně tak jsem očekával problémy v komunikaci se členy starší generace, kteří by mohli mít problém hovořit se mnou o některých z jejich zkušeností, neboť by mě shledali nezkušeným, a neviděli tak důvod se se mnou o tomto tématu vypravovat. Díky mým prvním rozhovorům mé obavy pomizely, a věřím, že s každým dalším rozhovorem jsem čerpal nové zkušenosti a každý další rozhovor byl tak kvalitnějším a příjemnějším než ten předchozí.

Mimo jiné jsem očekával, že pro informanty bude nepohodlné bavit se o věcech, které by se daly pokládat za soukromé. Chtěl jsem probírat jejich vlastní pojetí svobody, osobní motivaci k motorkářství a téma smrti, která se s motorkářstvím v důsledku dopravních nehod často spojuje. Nevěděl jsem, jak na taková témata budou reagovat cizí informanti, se kterými se při výzkumu seznámím, nebo i moji přátelé, pro které jsem se v roli výzkumníka představil poprvé. Z těchto důvodů jsem se rozhovory snažil vést taktně a s respektem vůči všem informantům. Nejvíce jsem se obával konfliktu názorů s některými z informantů. I proto jsem se vynasnažil k výzkumu přistupovat nestranně.

Zprvu jsem očekával, že se v rámci práce budu setkávat spíše s muži, což se mi nakonec také potvrdilo. Věřím, že jakožto na muže na mě bylo v rámci skupiny nahlíženo jinak než na ženu, neboť se jedná o technický koníček, se kterým jsou stereotypně spíše spojováni muži. *„Podle našich statistik propadají kouzlu motorek především muži. Zákonné pojištění motorového vozidla neboli povinné ručení na motorku si v 90 procentech případů sjednávají právě oni“* (Gruber in Srp 2021). I z tohoto důvodu jsem se mohl setkat s odlišnými, či zavádějícími informacemi.

1.6 Analýza získaných dat

V analýze dat uvedu shrnutá data získaná z odpovědí v mém dotazníku. Vždy před samotným shrnutím slovních odpovědí představím i všechny otázky, které se odpovědí týkali. Vzhledem k celkovému počtu informantů a otevřenosti otázek jsem se pro lepší přehlednost rozhodl dotazníky uvést v poměrech než-li v číslech. V případě, že se však jednalo o výrazně odlišnou odpověď, uznal jsem za vhodné ji zmínit mimo uvedené výsledky. Dotazníku se účastnila spíše starší část motorkářské komunity, tedy jezdci od 30 let věku výše, i když dle výběru své věkové skupiny se valná většina postarších jezdců stále považuje za mladé jezdce. Tato skupina byla složena převážně muži. V dotazníku ze 105 lidí odpověděly pouze 4 ženy, avšak bylo znát, že jejich názory na motorkářství se kromě jedné otázky příliš nelišily. Otázka, jež sklídila nejvíce rozlišných odpovědí, byla **otázka číslo 8** týkající se dřívějšího ježdění žen.

1. Patříte podle vás spíše do starší generace motorkářů, nebo do mladší?

2. V kolika letech jste poprvé usedli na stroj?

3. V kolika letech jste začali aktivně jezdit?

4. Jaký byl váš první stroj?

5. Jak jste se k motorkářství dostali?

Dle výpovědí na otázky jedna až pět začínala valná většina jezdců na pionýru a jiných motocyklech značky Jawa. Mladší jezdci začínali kromě pionýrů také na slabších strojích značky Simson, nebo Stadion. Ve větší části však mladší jezdci přecházeli na silnější stroj hned po obdržení řidičského oprávnění. Aktivně jezdit začínala třetina jezdců před udělením řidičského oprávnění, které si teprve až po čase zajistila. Další třetina si udělala řidičský průkaz hned jak dovršili příslušného věku a začali poté aktivně jezdit. Poslední třetina si řidičské oprávnění obstarala v pozdějších letech, převážně jako možnost splnění si svých dětských snů.

6. Jaký byl přístup vaší rodiny k motorkám?

Přístup rodiny k motorkářství byl podle informantů většinou padesát na padesát. Půlka informantů uvedla, že jejich rodiny měly k ježdění pozitivní přístup a motivovaly je k tomuto hobby. Převážně byli motivováni tátou, nebo dědou. Druhá polovina informantů uvádí, že se jejich rodiny obávaly nebezpečí, které motorky představovaly. U dvaceti z mých informantů byla motorka zamítnuta, u pěti z informantů vyplynulo, že se jednalo o tabu. Informanti se k motorkářství nejčastěji dostávali přes svou rodinu a výše zmíněné mužské členy jejich rodiny.

V druhém případě byli motivováni členy této komunity, kdy se často jednalo o jejich kamarády, či kolegy.

7. Co pro vás znamená být motorkářem?

Na otázku sedm, co pro vás znamená být motorkářem, bylo nejčastěji odpovězeno slovo svoboda. Dále pak zábava, či duševní očista. U třech informantů bylo dokonce odpovědí „*vlastně nic*“.

8. Jde podle vás spíše o mužský koníček?

9. Pro starší jezdce: Setkávali jste se za vašich mladších let s motorkářkami? V jaké míře?

U otázky číslo osm motorkářky uváděli, že žen jezdilo dost, naopak muži byli za to, že motorkářky na silnici nepotkávali, nebo pouze zřídka. Nejčastěji však ženy jezdily jako spolujezdci.

V rámci dotazování jsem zavedl otázku devět, tedy zda pokládají informanti motorkářství spíše za mužský koníček. Mladší jezdci se shodli na tom, že ne. Starší jezdci se rozdělili v poměru šest ku čtyřem, kde větší část byla také pro to, že se nejedná pouze o mužský koníček, kdežto zbylá menšina prosazovala, že jde o mužský koníček. Čtyři z informantů zmínili, že jsou proti tomu, aby ženy jezdily.

10. Myslíte, že mezi staršími a mladšími jezdci funguje rivalita?

11. Jaký je váš názor na mladší generaci jezdců?

12. Jaký je váš názor na starší generaci jezdců?

Na otázku deset týkající se mezigenerační rivality jsem získal smíšené odpovědi. Podle dalších názorů jedné generace na tu druhou, vycházející z otázek jedenáct a dvanáct mohu soudit, že rivalita zde je, ovšem není příliš znatelná. Jde spíše o fakt, že mladší generace pokládá tu starší za zkušenější a „*nabubřejší*“. Kdežto starší generace vidí mladou generaci jako nezkušenou a „*nevyllitanou*“. Často zaznívalo, že starší motorkáři by rádi měli technologické znalosti, kterými převládá mladá generace, a mladší naopak závidí starší generaci její zkušenosti a dobu, kterou mohla zažít.

13. Jak podle vás vypadá typický motorkář?

Typický motorkář podle mých informantů neexistuje. Avšak za obraz stereotypního motorkáře předpokládáme nejčastěji vousatého postaršího muže v kožené bundě jedoucího na chopperu.

14. Jaký názor máte na motokluby?

15. Účastnili jste se/účastníte se motosrazů?

Motokluby moji informanti dle získaných dat z otázek čtrnáct a patnáct, až na šest z nich, nepodporují. K veteránským klubům mají naopak úctu a respekt. Motosrazů se účastní pouze jedna šestina, z čehož se na srazy vydávají spíše starší jezdci. Motosrazy navštívila zhruba jedna čtvrtina ze všech dotázaných, ovšem znovu by se jich většina z nich již nezúčastnila.

16. Popište svůj nejlepší zážitek na moto.

Nejlepším zážitkem byla nejčastěji popsána „motodovolená“ v zahraničí, či v horách, s krásnou přírodou a možností přespání u cesty. Nejčastější zahraniční výlety provádějí informanti dle dotazníku k moři, často míří do Chorvatska. Norsko je další z oblíbených motorkářských destinací, a dále pak zatáčky v zahraničních horách, například Rakouská Silvretta-Hochalpenstraße. Dále se mezi nejlepší motozážitky řadí první vyjížďky na motorce, při kterých se poprvé vydali informanti na cestu.

17. Měli jste už někdy vážnější nehodu?

18. Zemřel vám už někdy někdo na motorce?

19. Jezdíte stále aktivně?

Podle otázky osmnáct se motorkáři se smrtí dalších motorkářů nesetkali. Pouze pět informantů uvedlo, že znalo někoho, kdo na motorce často jezdil a eventuálně umřel, paradoxně se však jednalo pouze jednou o smrt při řízení motorky. Další čtyři případy se týkaly autonehod, kdy zmínění motorkáři zemřeli při sezení v automobilu. Co se padání na motorce týče, moji informanti v otázce číslo sedmnáct nebyli příliš sdílní. Ve větší míře uznali, že někdy už spadli, avšak vážnější nehodu neměli. Našlo se i několik informantů, v našem případě bych do vážnějších zařadil osm z nich, kteří skutečně byli, až by se dalo říci, na hranici smrti. Jezdit však přestali po této zkušenosti pouze dva z nich. Jeden z informantů dokonce uvedl, že po jednom z větších pádů nemohl dva roky chodit, ovšem i to ho od ježdění neodradilo. Kromě čtyř nejezdců jezdí podle získaných dat v devatenácté otázce aktivně všichni zbývající informanti.

20. (Pro nejezdce) Proč jste s tímto koníčkem přestali?

21. (Pro nejezdce) Plánujete se k motorkářství vrátit?

Poslední část otázek byla věnována nejezdcům. Jednalo se o čtyři nejezdce. Jeden přestal jezdit kvůli ekonomickým důvodům, dva kvůli zdravotním důvodům a poslední přestal jezdit kvůli své rodině. Všichni by se k motorkářství chtěli časem vrátit, ačkoliv to možná ze zdravotních důvodů nebude možné.

22. (Pro starší jezdce) Změnil se podle vás přístup k bezpečnosti při jízdě?

Přístup k bezpečnosti na cestách se podle mých informantů bez pochyb změnil. Jak v jejich způsobu jízdy, tak ve vnímání motorkářů na cestách. I přes nové bezpečnostní vybavení se však stále jedná o nebezpečný koníček.

23. Poslední otázka: Doporučili byste motorkářství jako koníček?

Jedna třetina zodpověděla „Ano“, zbylí informanti zodpověděli „Ne“, přičemž svoji volbu rozvedli. Motorkářů je prý na dnešní provoz už tak dost, a nezkušení jezdci začínají jezdit často příliš agresivně na silných strojích, které nejsou schopni zvládnout. Pět z informantů uvedlo, že by motorkářství klidně doporučilo, ovšem svým dětem by ježdění na motorce zamítli, neboť by o ně měli velkou obavu.

1.7 Film

„Film slouží antropologii jako prostředek dokumentace a archivace, zaznamenává jevy a situace, zprostředkovává a zachycuje badatelům i veřejnosti konkrétní událost, postavu a jev. [...] Tato výpověď se pak děje jedinečným způsobem „sama za sebe“. Problém uchopení a artikulace totiž spočívá v mentálním aparátu“, i „konceptuálním materiálu výběru slov, výrazů, referencí, intelektuálních aparátů“ (Petráň 2011: 37).

Můj film s názvem *Jednou stopou vpřed!* kooperuje s touto textovou prací a také z ní vychází. Na některé informace je tedy možné narazit jak v textové práci, tak v samotném filmu. Film byl koncipován formou zachycení medailonů motorkářů. *„[...] metodicky je antropologie velmi blízká empirickému přístupu a postupům, běžně užívaným při přípravě a tvorbě filmu“ (Petráň 2011: 41).* Informanti se mnou provedli rozhovor, který jsem po dobu setkání nahrál na kameru, a následně zpracoval do filmu a do textové části bakalářské práce. Pro film jsem se snažil nalézt komfortní prostředí pro své informanty, přičemž jejich volbou byl především jejich domov. Vzhledem ke končící motorkářské sezóně, ve které jsem s natáčením začínal, pro mě bylo obtížné zachytit motorkáře v terénu, a jsem si vědom, že ve filmu by se mohlo vyskytovat i více akčnějších částí propojených se stroji, či přímo samotná údržba stroje v podání mých informantů. Film ovšem funguje spíše jako strohé seznámení s informanty, přičemž kooperuje s prací, ve které informanti vystupují. Informanti se v rámci svých portrétů zaměřují na své začátky na motorce, mnohdy přitom zmiňují i svou rodinu a přístup členů rodiny k motorkářství. Dále pak rozvádí jejich hlavní motivaci k usednutí na stroj, a nakonec nás seznamují s jejich názorem na doporučení motorkářství ostatním lidem mimo tuto komunitu. Ve filmu se z v roli hlavních aktérů objevují informanti Dušan, Petr, a Terrorka.

1.8 Etika výzkumu

Na začátku veškerého dění jsem si připravil formuláře na základě etického kodexu CASA a dodržel primární kritéria. Jednalo se o písemné vyjádření souhlasu a seznámení informantů s mým využitím získaných dat jejich prostřednictvím. Stejně tak jsem informoval o svém záměru i v případě, že jsem prováděl sběr dat jinak než fyzickou formou. Souhlas byl tedy vždy předán ať už podepsáním formuláře, ústně, nebo kliknutím na tlačítko se souhlasem. S hlavními informanty spolupracuji v rámci celé práce a průběžně je seznamuji s vývojem výzkumu, do kterého mohou zasahovat. S vedlejšími informanty, kteří se podíleli na vyplňování dotazníku se spojím a svou práci jim představím již v kompletní formě (CASA 2021).

Zprvu jsem se odhodlal komunikovat spíše se známými, u kterých jsem věděl, nač se mohu ptát, a do jakých otázek už by bylo lepší nezacházet. Postupně jsem se dostal i k lidem, které jsem dříve nepoznal. Mnohdy starším jezdcům, ke kterým jsem přistupoval s pokorou a respektem. Pokud bylo informantům nepříjemné o nějakém z témat mluvit, přeskočili jsme ho. Často jsme však zvládli projít všechny otázky v rámci dotazníku bez jakýchkoliv problémů. Stalo se mi i, že jsem byl se svým již dopředu domluveným informantem slušně odmítnut. Nevěšel jsem hlavu, přijal odmítnutí a přesunul se k dalším informantům. Nesnažil jsem se nikoho nutit do výzkumu a informanti často nabízeli svou pomoc dobrovolně, popřípadě jsme si vzájemně vypomohli.

V rámci textové i audiovizuální části práce jsem se rozhodl neuvádět konkrétní jména. Pracuji tedy s přezdívkami a jmény, která mi uvedli informanti samotní. Jde mi o snahu minimálně snížit možný negativní dopad. *„Není ovšem zcela možné zakrýt identitu informanta, neboť je zapotřebí v rámci kontextu pracovat s představou toho, kdo informace podává.“* (Zandlová in Novotná 2019:76)

Během sepisování rozhovorů a střihání filmu jsem se obával toho, abych během výzkumu někoho neurazil, nebo nepoškodil, ať už urážkou na cti, nebo svou prací nějak jinak narušil osobní život. I z tohoto důvodu jsem se snažil stavět k rozhovorům nestranně a být nezaujatý. Myslím si, že má práce na první pohled příliš nezabíhá do citlivých témat. Omezení v rámci komunistického režimu, který zažila většina informantů, a pak část věnovaná smrti ovšem mohou působit opačným dojmem. Stejně tak může být pro někoho citlivé bavit se o jeho osobním pojetí svobody, či o jeho osobních zážitcích. U nejezdících informantů může práce vyvolávat melancholické pocity.

2 Výzkum

V práci budu pracovat s interpretací získaných poznatků a budu je zařazovat do teoretického kontextu. V rámci výzkumu si představíme základní vymezení toho, co chápeme jako kulturu a subkulturu, dále se přesuneme na znaky motorkářství a jeho historii. Položíme si otázku, kdo je to motorkář, a seznámíme se se sociálním začleněním motorkářů. Dále se v práci podíváme na začátky jezdců na motorkách, a to jak na jejich první stroje, tak i na rodinnou tradici a celkový přístup rodiny k tomuto hobby. Pokračovat budeme porovnáváním názorů obou generací na dnešní provoz, bezpečnost na cestách, kolegiální motorkářů, a v neposlední řadě pohled obou generací na představu stereotypního motorkáře a motorkářek. Ke konci výzkumu se podíváme ještě na nejezdce. Před závěrem se zamyslíme nad tím, proč lidé jezdí.

2.1 Kultura a subkultura

S pojmem kultura se setkáváme každý den, leč málo kdo ví, co si pod slovem kultura má přesně vybavit. V našem oboru se můžeme setkat s velkou škálou významů. Pro tuto práci si představíme několik způsobů, jak vnímat kulturu a subkulturu.

V antropologickém slovníku se můžeme setkat s chápáním antropologické kultury. „[...] antropologickou kulturu můžeme chápat realisticky jako nadosobní ideu, slaběji jako duchovní dědictví či tradici, nebo naopak nominalisticky jako soubor vnějších projevů, kterými je zcela určena – soubor činností, výtvorů a idejí“ (Malina 2009: 2079). V knize *Subkultury mládeže* od Smolíka se dozvídáme, že „Kultura je tvořena několika specifickými segmenty. Patří k nim jazyk, filozofie, náboženství, morálka, potřeby, právo, technika a technologie, umění, věda, znalosti, zvyky (obyčeje) a ve stále větší míře i sport, móda a spotřební vzorce chování. V té nejobecnější rovině lze říci, že kulturu tvoří: kulturní artefakty (materiální výtvořiny lidské činnosti), sociokulturní regulativy (sociální normy a pravidla lidského chování), ideje (nemateriální cíle, vize, hodnoty a představy), sociální instituce (jedná se o nadosobní, relativně ustrnulé a koordinované komplexy normativně ustanovených mezilidských vztahů a řešení opakujících se životních problémů; instituce jsou většinou osob respektovány z důvodu důležitosti udržení existence daného sociálního celku nebo jeho části; např. stát, náboženství, školství, manželství, rodina, korupce, prostituce...)“ (Duffková, Urban, Dubský in Smolík 2017 :26).

Subkulturu chápeme jako odvětví kultury, často spojováno s opoziční ideovým přístupem vůči mainstreamu. „Subkulturní identita je tedy utvářena v konfrontaci s konstrukcí mainstreamového Jiného, vůči němuž se vlastní identita definuje jako autentická, přičemž autenticitu můžeme v tomto ohledu chápat jako produkt kumulace a adekvátní manifestace subkulturního kapitálu skrze subkulturní styl, ideologii a praktiky. Hranice mezi autentickou subkulturou a neautentickým mainstreamem přitom není pevná, ale neustále se ustanovuje skrze každodenní činnosti jak nositelů subkultury, tak těch, jež jsou definováni jako Jini“ (Heřmanský 2019: 16).. „Předpona „sub“ naznačuje svébytnost a odlišnost od dominantní nebo mainstreamové společnosti. Subkultury tedy tvoří skupiny lidí, kteří sdílejí zvláštní hodnoty a normy, v nichž se rozcházejí s dominantní nebo mainstreamovou společností, a které nabízejí mapy významů, díky nimž je svět pro členy subkultury srozumitelný (Barker, 2006). I v současné diskusi o subkulturách někteří autoři pojem odmítají a nepoužívají“ (Smolík 2017: 29).

2.2 Historie

Historie motorkářství u nás datuje až do předminulého století, kdy se začalo jezdit převážně na motokolech, která svým levným zpracováním dopomáhala ke krátké, příjemné dopravě. Se zvyšující se poptávkou začalo být i více nadšenců, kteří se rozhodli tvořit stroje k obrazu svému. V knize *Jawa 50 Pionýr: historie, vývoj, technika, sport* věnující se pionýru se setkáváme s informací, že s postupnou popularizací motokol se následně přešlo na pevné pedály, které nahradily dřívější pedály. Byly přijaty kladně a fungují dodnes (Wohlmuth, J. 2015: 7-17). V knize *Born to Be Wild*, která nese název po jedné z nejznámějších písní spojených s motorkami, se dozvídáme o vývoji motocyklů ve světě, který se nijak nelišil od našeho současného. Spousta malých značek se snažila etablovat na trhu. Z těchto malých značek se stala větší jména, například dnes již všem známé Harley-Davidson. Bylo zde ovšem mnoho těch, kterým se nezadařilo, a jejich výtvořiny dodnes reznou na sběrných dvorech. Vzhledem k období, kdy tyto firmy působily, nebude příliš velkým překvapením, že byly jejich stroje využívány při válečných střetech. Především byly motorky využívány kurýry, kteří přenášeli zprávy po frontě. Jednalo se o praktický způsob přepravy, neboť stroj zdolal velké vzdálenosti, byl povětšinou lehce opravitelný v případě poruchy a jeho rozměr mu umožnil dostat se i přes horší, či zúžený terén (Garson 2011: 15-41).

Vrátíme-li se do našeho českého prostředí, narazíme na podobný souběh událostí. Bez pochyby zde na trhu zvítězila značka Jawa, založena inženýrem Františkem Janečkem v roce 1929 se sídlem v Týnci nad Sázavou. Podobně jako HD, i Jawa byla využívána ve válečných střetech, bohužel ji nástup okupantů zrušil pozitivní nástup, který si za krátkou dobu své existence firma zajistila. Pod zraky okupantů však zvládla nadále pokračovat tajně ve vývoji, a po konci války přivedla svého péráka, který se stal světovým bestsellerem. V knize *Born to Be Wild* se setkáváme s názorem, že motorkáři se začali o tento koníček zajímat kvůli potřebnému přísunu adrenalinu po zažitých bitvách (Garson 2011: 51) Motorka pro ně tedy měla byla možností, jak se uvolnit. To byl jeden z prvních způsobů, jakým se formovali první poválečné motorkářské kultury, jejichž prvky přetrvaly dodnes. Jedním z prvních seznámení s motorkářskou kulturou skrze vizuální tvorbu můžeme vidět také ve filmu z roku 1969, který nese název *Easy Rider*, známý je však také pod českým názvem *Bezstarostná jízda*. U nás se však způsob motorkaření lišil od amerického dnes již tradičního pojetí psance, už jen díky lišícímu se prostředí, ve kterém se jezdci nacházejí. „*V Americe to bylo, a je úplně o něčem jiném, tam máš ty dlouhosáhlé nekončící cesty, prerie a mimo jiný i jiné systém, tady v Evropě by prostě takovejhle způsob užívání toho života, kdy vlastně jedeš, sem tam uděláš nějakou*

nádeničinu a zase odjedeš, nezapadl“ (Petr 2022). „Ono i samotný motorkáři tam jsou i odvozený od tamních kovbojů, který už místo toho koně jezď na motorce“ (Petr 2022).

Úspěchy Janečkova Wandereru, tedy československé Jawy, se podepsaly především na životech zdejších obyvatel. V pozdějších letech se začaly objevovat i motocykly dalších zahraničních značek, ovšem Jawa zde se svými stroji po delší dobu převládala. Neboť jak moji informanti nejednou jejich cestu ke stroji zjednodušovali, „*motorku měl doma v garáži každý*“.

2.3 Kdo je to motorkář?

„Neexistuje něco jako klasickéj motorkář. Maximálně tak nějaký zjetý stereotypy o vousatých dědcích na chopperu“ (Vilda 2022). „Motorkář? No to je asi takovej ten člověk, co jezdí na motorce, ne?“ (Petr 2022). „Asi bych čekal, že to bude člověk, co má rád motorky. Stejně jako autíčkáři mají rádi auta“ (Inkognito 2022).

„Právě mainstreamová média šíří reprezentace subkultury (často ale velmi odlišné od těch produkovaných médii subkulturními) mezi členy dominantní společnosti“ (Heřmanský 2019:14). I v rámci motorkářské subkultury převládají negativní stereotypy o tom, jak by měl motorkář vypadat. Pod tímto pojmem si veřejnost nejčastěji vybaví vousatého muže v letech, jedoucího na chopperu ve své kožené bundě s našťvaným pohledem ve tváři, který je ztělesněný rebel mimo hranice zákona. Stačí si do internetového vyhledávání napsat motorkář, a ihned najdeme mnoho z těchto případů. „Ať už pozitivní, či negativní, stereotyp je příliš silné přesvědčení spojené s nějakou kategorií. Jeho funkce spočívá v tom, že má ospravedlnit (racionálně vysvětlit) naše chování a postoj vůči této kategorii. Stereotyp funguje jednak jako nástroj, který má poskytnout ospravedlnění našemu kategorickému přijímání (či odmítání) nějaké skupiny, jednak jako nástroj na třídění, či výběr, aby se nám vnímání a uvažování příliš nekomplikovalo“ (Allport in Čeněk 2016:199). I v mediálním prostoru se můžeme setkat s lidmi, kteří splňují plno těchto stereotypů, a tyto prvky se také významně podílí na jejich produkci a reprodukci. Mezi známé osobnosti v České republice, které se prezentují svou motorkářskou aktivitou můžeme zařadit například Františka Moravce, zpěváka skupiny Tři sestry, známého spíše pod uměleckým jménem Lou Fanánek Hagen. Texty samotné skupiny občas na motorkářskou aktivitu odkazují. Například tomu je u skladeb Motorka chce na výlet, Venda, či Bujará. Veronika Lichnovská ve svém článku na internetové stránce proženy.cz zmiňuje také Pepu Vojtka, frontmana kapely Kabát. I tato kapela odkazuje v některých textech na motorkářství. Například tomu je ve skladbě El presidente. Nebo dále pak mimo hudební scénu herce Pavla Lišku (Lichnovská 2022).

Neexistuje přesná hranice, definice, či metr který by však skutečně určil, zda jste motorkář. „Cestovně-sportovní motorkářství tedy není definováno vlastnictvím motorky, oblečením či jiným objektivizovaným kapitálem, ale ztělesněným kapitálem a ztělesněným prožitkem cesty, praxeologií. Bez vstřebání umění jízdy, chápání jízdy coby estetického prožitku a cesty coby osvobozujícího dobrodružství by byla motorka jen jedním z dopravních

prostředků“ (Pitrová 2009: 44). Hlavní roli zde tedy hraje pocit a vaše samotná zkušenost. Rádi jezdíte na motorce a cítíte se motorkářem? Dobrá, pravděpodobně jste motorkář. Někdo ovšem může namítat, že hranicí je zkušenost se strojem. Kdepak, motorkářem může být i prostý uživatel, který si nechává i nejběžnější údržbu dělat po servisech. Opět se jedná pouze o to, zda vy sami si hodláte připustit, zda jste motorkářem. *„Nemusíš nic podepisovat, stát se členem motoklubu, nemusíš být technologickej mistr, nebo umět nejlíp řídit. Jakmile jednou pocítíš tu chuť vyjet z těch garážových vrat na rozpálenej asfalt, seš motorkář“* (Teo 2022). Tedy, pravděpodobně vás tak uvidí minimálně jiní lidé, kolemjdoucí, řidiči automobilů a také, a to především, vás takto uvidí i jiní motorkáři. Aspektem vnímání může být i stroj, na němž jedeme, neboť skupiny motorkářů se mohou třídit podle typu značky, stáří stroje, či typu stroje. Je tedy pouze vaší volbou se během vaší cesty cítit začlenění do této skupiny jednostopých řidičů. *Nikdy není moudrý škatulkovat lidi do jednoho pytle. Obzvlášť u motorkářů se mnohdy jedná o lidi s úplně odlišnýma názorama, nějakým tím zázemím a zkušenostma* (Vilda 2022). Koho tedy považujeme za motorkáře? Člověka, jenž má nějaké zkušenosti s motorkou, a má k těmto strojům nějaký vztah. Zkušenosti se mohou lišit, a to ať v technickém, či sociálním spektru. Vzhledem k bohaté historii motorismu a častému využívání tohoto způsobu dopravy lze říci, že na motorku usedla větší část starší generace. Díky této zkušenosti se předávají znalosti mezigeneračně, a mladší jezdci jsou tak představováni motorkářskému slangu, zvykům a údržbě, která k motorismu neodvratně patří.

2.4 Znaký subkultury

„Uvést přesnou definici subkultury, či přímo subkultury mládeže je z hlediska množství jednotlivých definic a přístupů ke studiu subkultur nemožné. Definice subkultur se zaměřují na jednotlivé charakteristiky a znaky subkultur“ (Smolík 2010: 30).

Stereotyp motorkáře a kdo je to motorkář jsme si tedy představili. Co jsme ovšem nezmínili je styl a znaky motorkářů, na který se v této kapitole zaměříme. Jezdce můžeme rozpoznat například díky motorkářské dekoraci domu, kterou můžou být klidně i menší plakáty se stroji, či kalendáře, nálepkou na autě označující příslušnost k této skupině, tetováním s motorkářskou symbolikou, či oblečení spojené s motorkami, často spojené ku příkladu se značkou stroje, na kterém jezdcí pravidelně vyjíždějí.

„Vztah jazyka a ideologie je obousměrný, existuje ideologie jazyka, jeho funkce, statusu, správné formy, stejně jako jazyk ideologie, systém výrazových prostředků spojených s určitým světonázorem, který pomáhá formulovat jeho představy, zajišťuje jejich konzistenci a přesvědčivost. Jazyk ideologie můžeme vidět ve specifických výrazech, které si spojujeme s určitými světonázory (např. vykořisťovatel, proletariát), ale především v jejich používání“ (Pokorný 2010: 321). Slang jako specifický jazykový projev motorkářské ideologie se neustále rozšiřuje a obohacuje o nové výrazy. Můžeme se setkat s několika různými slovy, či větami označujícími tu stejnou událost, a stejně tak i se slovy, které využívá pouze omezená komunita pro jednu určitou věc, které se časem ujmou a rozšíří. Za příklad užití slangu v rámci motorkářské komunity můžeme použít například batůžek, klíště, přísavka, přítulka, ledviňák. Všechny tyto slova jsou označením pro spolujezdce. Nebo například mejdlo, které označuje kluzký povrch vozovky po dešti, nebo v lesních úsecích. V rámci motorkářství existují i zajatá hesla, která se užívají při hovorech mezi členy této komunity. Někteří tato hesla vnímají jako vtipnou narážku na něčí způsob jízdy, jiný je pokládají za životní krédo. Born to Be Wild, nebo Ride to Live, Live For Ride může být bráno jako definice stylu života motorkářů. U nás se můžeme nejčastěji setkat s heslem „jezdí jako střelec“, což označuje styl jízdy jako rychlý a nebezpečný sobě, či okolí. Nebo dále pak známé „Kolama dolů“, které posměšně připomíná, ve kterém směru by měla kola po doby jízdy zůstat. Na silnicích se můžeme setkat také s fenoménem známým jako zahřívání pneumatik. Jedná se o jízdu ze strany na stranu v jednom pruhu, při kterém se provádí náklon tak, aby se nahřál povrch pneumatiky motocyklu. A mimo jiné *„je to větší zábava“ (Inkognito 2022)*

Cestovní zvyklosti doprovází každou z cest, ačkoliv nejsou nikým zcela vyžadovány. Mávnutí rukou na protijedoucího jezdce se pokládá za slušnost, kterou dodržuje na silnicích většina řidičů. Některé z těchto zvyklostí je třeba občas pochytit při jízdě, neboť někteří jezdci s nimi nemají možnost k dřívějšímu seznámení. „*Pamatuju, jak jsem poprvé vyjel na Simsonu a všichni na mě mávali jak k''ti, tak jsem občas zastavoval a koukal, jestli svítím. Pak jsem jednou zkusil zamávat zpátky, a od té doby vím, že se na silnici zdraví*“ (Inkognito 2022). Stejně tak je tomu i v případě, potká-li jedoucí řidič při své cestě stojícího motorkáře. V případě, že se setkáme s někým v nesnázích, je nasnadě zastavit a nabídnout pomoc. Jezdec v nesnázích může dát svou helmu na zem, a dát tak najevo, že by se mu asistence hodila. „*Po třech kilometrech jízdy mi to chcíplo. Nikde jsem nechytal signál a já nevěděl co s tím. Do kopce se mi to táhnout nechtělo, tak jsem se to snažil roztláčit, vyměnit svíčku, vyklepat sítko v nádrži a furt nic. Tehdy jsem ještě neznal moc technických věcí a přišel jsem si dost v nesnázích. Najednou projížděl kolem nějaké staré vosačky na nějaký Hondě. Zastavil, kouknul na mě a řekl: Já vím, co s tím je, je to rozbitý. Tak jsem na něj smutně hodil očkem. Slitoval se a pomohl mi, ani nevím jak, a odjel jakoby nic.*“ (Teo 2022) Podle zástupců starší generace tyto zvyky opadávají, a přenáší se spíše do uzavřenějších skupin. „*V dnešní době mi připadá, že už to opadá, nějaká pomoc na cestě už moc neexistuje, a co se bavíme s kolegama v práci, co jezděj furt aktivně, tak se zdraví spíš lidi na stejných strojích, takže třeba ty chopperisti mezi sebou, ale ostatní vetujou.*“ (Petr 2022)

Pro některé jezdce se může i údržba a starost o motorku jevit jako způsob relaxace. Samotné ukončení sezóny, které probíhá u každého jezdce individuálně, avšak převážně se s ukončením sezóny setkáváme na konci září, většinou doprovází i kompletní údržba a zazimování. Před zimou se motorka musí uložit k „zimnímu spánku“, a je tedy zapotřebí provést některé úkony, které bychom mohli považovat za rituály motorkářů. Tyto rituály provádíme z prostého důvodu, a tím je zpříjemnění prvního jarního vyjetí a celková péče o stroj. Je zvykem při zazimování natankovat plnou nádrž, aby přes zimu nedocházelo k její korozi. Ze stejného důvodu je potřeba motorku omýt od veškerých nečistot, a namazat řetěz mazivem po celé jeho délce. Mazání řetězu je mimo jiné jedna z nejčastějších aktivit, co se týče údržby, neboť řetěz se neustále znečišťuje po dobu jízdy, a je třeba aby byl namazaný pro zachování jeho funkčnosti. Dále musíme vyndat baterii ze stroje, a dát jí přes zimu do tepla, abychom zajistili její delší životnost. Výměna oleje je další z potřebných úkonů, ovšem mnoho jezdců ji provádí spíše až během teplejších jarních dní na začátku sezóny, po kratší vyjíždě, neboť je zapotřebí olej ve stroji prvně zahřát. Spolu s olejem je také třeba vyměnit olejový filtr. Někdo

využívá při uskladnění motorky i přehoz, či plachtu, aby tak předešel usazování prachu a nečistot, jiní jezdci nechávají stroj postávat v garáži bez příkrytí, mnohdy i z důvodu, že přes zimu v garážích na motorce pracují a provádí údržbu, předělávání, výměnu komponentů, či tzv. „facelift“. Touto pravidelnou údržbou si uživatel udržuje bližší kontakt se strojem a získává také východisko, jak udržovat znalosti o svém stroji a nezakřenit (Az-pneu.cz 2018). Stejná péče, která je věnována stroji je také věnována výbavě. Je třeba očistit před zimou plexisklo helmy oplácané hmyzem spolu s oblečením a uchovat vybavení v únosných podmínkách do příštího vyjetí. První jarní vyjetí je poté už pouze příjemnou záležitostí, neboť s příchodem jara může jezdec znovu usednout na stroj, ovšem po zimě bez jízdy se může mnohým jezcům zdát, jakoby na stroji seděli znovu poprvé, a až po několika kilometrech se povětšinou dostaví zapomenutý pocit toho jaké to je řídit svůj jednostopý stroj. Často se může dostavit i po projetí některými zatáčkami, přičemž se jezdec znovu seznamuje s tím, jak se má do zatáček naklánět, a po několika naklonění už opět získává stejnou mobilitu jako měl na konci sezóny.

Jedním z dilemat u těchto zvyklostí by mohlo být i zařazení skútristů mezi motorkáře. *„Když jedeš proti skútristovi, tak už prostě dopředu víš, že tě nepozdraví, a pak si ještě přijdeš jak vůl, když zvedneš tu ruku.“* (Teo 2022) Především ve městech se můžeme setkat s lidmi využívající skútr jako hlavní způsob dopravy. U každé z generací nebylo zcela jisté kam tyto členy řadit, ovšem dalo by se říci, že zástupci mladší generace jezdce neberou skútristy jako motorkáře. *„... Ale pozor. Skútristy nezdravit! ...To, když vidíš, tak to je, jak když jedeš na pojízdným hajzlu... Uznám teda, že je to nejlepší prostředek do města, páč motat se tam pak s velkou motorkou úplně není to pravý, ale většina skútrů je v automatu. A to je stejný jako s autama v automatu. To ti prostě usnadní hrozně tu veškerou práci a nemůže tě to bavit.“* (Terrorka 2022) Starší zástupci naopak skútristy jako motorkáře vidí, ovšem nelíbí se jim, že se k motorkářům zařazují i lidé na trojkolkách a čtyřkolkách. *„Skútr, ten má ty dvě kola, a většinou je to taková ta alternativa pro ty lidi co by s tím chtěli začít, ale nemají ještě řidičák, takže ty bych ještě bral jako motorkáře, ale zase třeba ty na jezdce na tříkolkách a čtyřkolkách se snažím teda spíš nezdravit, i když mě zdraví a připadá jim, že jsou motorkáři.“* (Dušan 2022)

Především u mladší generace se uplatňuje ještě jeden ze zvyků, a to je zaklapávání, či urážení zrcátek automobilům v případě, že je ohrožen jezdec, či jiný aktér v okolí jezdce nedbalou jízdou řidiče automobilu. Starší generace v obdobných případech uplatňuje spíše zatroubení, či nadávku. *„Jeli jsme takhle po dlouhý rovince na Vysočině, přítelkyně začala předjíždět ženskou v autě, ta nejspíš civěla do mobilu a z ničeho nic začala najíždět do druhého pruhu. Přítelkyni tak málem vyhodila z cesty, takže když jsem pak měl možnost ji to oplatit, tak*

jsem to vytáhnul na vyšší rychlost a vrazil jí do zrcátka, až se urvalo. Nutno podotknout, že příště už do mobilu čumět nebude“ (Teo 2022).

2.5 Sociální začlenění

Ačkoliv se může zdát, že jde spíše o společensky aktivní koníček, většina z mých informantů uvedla, že nejraději jezdí sama, nebo maximálně ve skupině do třech lidí. *„Hele, já jsem spíš samotářskej typ, protože mi přijde, že když jedu sama, tak si pak tu jízdu mnohem víc užiju. Protože ne každěj má prostě stejnej styl jízdy, že jo. Někdo jezdí moc pomaleji, někdo zase moc rychle, zažila jsem oba dva způsoby a ani jedno mi nevyhovuje ... Samozřejmě někdy ráda vyjedu se skupinkou, ale jsem spíš radši když jedem jako tak ve dvou, maximálně ve třech, jo, kde se vlastně ten styl jízdy přizpůsobí tak nějak všem“* (Terrorka 2022).

Jezdci často pořádají akce, které se nejčastěji označují jako motosrazy. Na těchto akcích se shromažďují jezdci především spojení něčím, co je odděluje od ostatních jezdců. Pověstinou se jedná o lokalitu, či o stroj, na kterém vyráží na cestu. Příkladem nám mohou být srazy pionýrů, kde se sjíždí majitelé zmíněných strojů. Často dlouhý konvoj se vydává na společnou projížďku, kterou doprovází jezdci na výkonnějších strojích. Případně se na těchto srazech stává, že v křižovatkách jezdci na výkonnějších strojích udržují cestu volnou tak, aby mohli účastníci spanilé jízdy nerušeně projet. Takto se jede až do cíle, kde se pak může konverzovat, popíjet a seznamovat. Na podobném principu fungují i další srazy, jako jsou srazy veteránů, padesátek a větších strojů. Srazů se účastní zástupci obou generací, ovšem v dnešní době se neúčastní srazů tolik jezdců, co dříve. Důvodem je především popularizace akcí mimo motorkářskou komunitu a celková předešlá zkušenost s těmito akcemi. *„Když jsem byl mladší, tak jsem se účastnil motosrazů poměrně dost, takovej nejslavnější tadyhle u Červenýho Kostelce, Broďák, tam jsme jezdili často, a ten motosraz se pořádá dodneška, má to nevím kolikaletou tradici už velikánskou. ... Ale jak říkám, začala to z mého pohledu být už spíš taková komerční záležitost, většinou se z toho stali hudební festivaly s drahým vstupným, a už to nebylo o takovým tom motorkaření, jako když přijedou motorkáři a bavěj se o tom. Dneska už ty akce, už jen skrz ten alkohol a někdy i drogy nejsou takový jako jsme byli zvyklý my. Moc to o motorkaření není. Je to většinou festival kam lidi přijedou na motorkách a tím to pro ně končí“* (Petr 2022). Setkat se můžeme také s náhodnými nahodilými projížďkami, jejichž režii zajišťuje shledání se na cestě.

Další z akcí, na kterých se můžeme s motorkářstvím setkat jsou, dnes již ne tak obvyklé, auto-moto burzy. Na těchto tržnicích se sjíždějí milovníci, a především majitelé starších strojů v očekávání, že na onen stroj naleznou díly, či doplňky. Z rozhovorů s prodejci vyplývá, že v dnešní době jsou již tyto burzy spíše přeorientované na klasické burzy a nadšenců pro starší stroje spolu s prodejci dílů ubývá. Na těchto akcích můžeme navázat nové kontakty a přátelství.

Často nám znalosti svého stroje pomáhají k rozplynutí konverzace. Není potom divu, že se nám nejednou stane, že se s někým ze srazu potkáme v budoucnu na silnicích.

Barbora Verrgrichtová ve své knize *Gangy* popisuje také motorkářské motokluby, které mají svou existenci založenou na základě nonkonformního stylu života a oddanosti k motocyklům. Její zpracování se zaměřilo na takzvané jednoprocenní motorkáře, kteří jsou známý především svou kriminální činností (Verrgrichtová 2017: 100). Právě zmínění jednoprocenní jsou nejčastější předlohou toho, jak vypadá výše zmíněný stereotypní motorkář. Jednoprocenní motorkáře dále rozvádí i Garson, který připomíná, že formování těchto klubů začalo od válečných veteránů „*motocykly jim možná vynahrazovaly pocit života na hraně, který potřebovali, přival adrenalínu v tolikrát zažitých bitvách*“ (Garson 2011: 51). „*Vyznačují se vlastními pravidly, specifickou vnitřní organizací, image a symbolikou.*“ (Verrgrichtová 2017: 100) I u nás ovšem fungují motokluby, na které, jak se díky výzkumu ukázalo, je však díky stereotypizaci nahlíženo negativně. Moji informanti nepodporují motokluby. Svůj názor často specifikovali na kriminální motokluby, a jak se ukázalo, nikdo z nich není ani členem. Proti nadšencům, kteří provozují kluby z čistě přátelského nadšení pro motorkářství nic nemají. Veteránské motokluby jsou naopak podporovány.

Prvky rivalit mezi generacemi se v rámci výzkumu projeví, ačkoliv se však názory na druhou generaci lišili, věk zde nebyl hlavním zdrojem problémů. Hlavní rolí v nesouladu obou generací jsou zkušenosti, a to především bavíme-li se o skutečně zarytých motorkářích. Mladší generace vnímá starší generaci jako klidnou a zkušenější. Představují si starší generaci jako vousáče na chopperech. Jejich zkušenosti, a zážitky jim svým způsobem závidí. Zároveň na mladou generaci působí, že jsou starší jezdci vůči nim uzavřenější. „*Ty starší si o sobě vždycky budou myslet, že jsou lepší. A tak to měli i ty starší se svejma staršíma*“ (Inkognito 2022). Starší generace vnímá mladší jezdce jako nezkušené a nevyhlášené, přičemž často odkazují na jedince, kteří jezdí rychle, předjíždějí v nebezpečných úsecích, nebo v provozu provádí různé triky, jako třeba „wheelie“. Samotní zástupci starší generace ovšem poznamenávají, že tací takový byli. Mladé generaci závidí jejich možnost výběru výbavy a strojů. Dále pak jejich fungování s moderními technologiemi, které zvládají při cestách využít.

„*Hodnotový systém společnosti se však také vyvíjí. Hlavním generačním subjektem změn hodnotového systému je mladá generace, která v rámci socializace zvnitřňuje hodnoty selektivně. Tento výběrový přístup je dán aktuální situací ve společnosti a tím, co děti a mládež považují za perspektivní, co má budoucnost. Další generace již může vnímat situaci jinak a preferovat hodnoty poněkud jinak*“ (Sak 2012: 145).

2.6 Rodinná tradice a jezdecká kontinuita

Rodina měla poměrně zásadní vliv na jízdu všech mých informantů. V případě, kdy se jednalo o pozitivní přístup, dostalo se začínajícím jezdcům podpory. Někteří z nich byli od mala tlačeni k motorkaření skrze rodinnou tradici. Především tomu bylo v případě, jezdil-li praotec informanta. Praotcové brali vnuky a vnučky na malé vyjížďky a často ponechávali řízení po krátkých úsecích na nich, čímž je seznamovali se samotnou jízdou. Otcové byli dalším, kdo vedl své potomky k tomuto koníčku, ovšem už ne tak usilovně jak tomu bylo v případě praotců. Ženská linie v rodině zastupovala v tomto případě spíše neutrální, až občas negativní postoj. Z velké části kvůli obavám o bezpečnost.

„V mých čtyřech letech, jsem poprvé čuchla k motokrosu, chodila jsem se koukat na ty závody u nás, a mamka mi říkala, že pak vždycky doma, když projela nějaká motorka, tak jsem ty její zvuky napodobovala, takže už věděla, že k tomu nejspíš budu mít nějaký vztah. A pak vlastně od 5 let mě brali, a začala jsem si jezdit na těch malejch motorčičkách“ (Terrorka 2022).

„Tak na motorce jsem začínal asi jako všichni v tehle republice, na malým pionýrovi, na mustangoi, kterej mě půjčoval brácha... U nás v rodině dřív nikdo nejezdil. Brácha získal pionýra od souseda za flašku nějaký kořalky ... oba moji bráchové mě pak učili tady u nás na cestě jezdit, což mi vlastně vydrželo poměrně dlouho, a pak jsem přešel na tu naši 350ku jawu, na který jsme tady ve vesnici byli tenkrát jako králové“ (Petr 2022).

Negativní přístup rodiny se projevil u informantů dvěma způsoby. Buď byla rodina proti, a jezdec si i přes jejich obavy obstaral stroj, nebo svůj sen jednoduše zahodil. Ke svému snu se ovšem vrátil časem až v pozdějším věku. Nutno podotknout, že v případě obou generací se s pozitivním přístupem setkávala spíše starší generace, kdežto mladší generace musela před pořízením stroje vzdorovat. *„Dva roky jsem před rodiči nepřestal mluvit o tom, že si pořídím motorku, no... nakonec jsem si domluvil řidičák, zatímco jsem byl na internátě, a po půl roce v autoškole a nějakým tom čekání jsem dorazil domů na motorce. To byly výrazy... Poslouchal jsem pak od mámy celý týden, že jsem provedl hroznou kravinu, ale táta se nakonec nabídnul a uvolnil mi místo v garáži. Pomáhal mi s údržbou, a musím uznat, že ačkoliv byl zprvu taky proti, tak časem nás to možná ještě sblížilo. Dokonce si myslím, že občas teď vyráží na mojí kývače, když nejsem doma“ (Teo 2022).*

2.7 Začátky se stroji

„*Stroj je jako kouzelnická hůlka. Musí si s jezdcem sednout.*“ (Teo 2022)

Nejčastějším ze strojů, na kterých jezdci starší generace začínali byl stroj značky Jawa, známý jako pionýr, nebo také jako pincek, fichtl, či fechtl. Tento stroj měla většina z jezdců po některém ze členů rodiny, nebo ho úspěšně odkoupili za nějakou hmotnou komoditu od sousedů. Mladší generace má v dnešní době větší možnost výběru, avšak začínající jezdci se často vrací ke strojům, které bychom dnes již pomalu mohli označit za veterány. Především díky jejich nízkému obsahu. Z výpovědí se nejčastěji jednalo o již zmíněného pionýra, nebo o Simsona, či motocykl značky Stadion. „*Bylo mi tak čtrnáct, koukal jsem tak na bazary a uviděl Simsona, tak jsem tak řekl tátovi, že bych asi chtěl motorku... no a za pár dní už jsme pro něj jeli. Já si pak udělal papíry, a tak nějak od tej doby jezdím*“ (Inkognito 2022). Nutno podotknout, že stejně jako tomu bylo při analýze dat, tak i mé hlavní informanti začínali ve velké míře jezdit ještě před vystavením řídičského oprávnění. Především se učili na loukách a lesních cestách. Postupně se dopracovali k jízdě po silnici, na což si do krátké doby obstarali řídičský průkaz. Věkové omezení na udělení řídičského oprávnění můžeme vidět v *tabulce č.1*.

15 let	skupina AM: Motocykly a skútry s maximálním objemem 50ccm a maximální konstrukční rychlostí 45 km/h.
16 let	skupina A1: Motocykly o maximálním objemu válců 125ccm, max. výkonu 11kW a maximálním poměru výkonu ku váze 0,1kW/kg.
18 let	skupina A2: Motocykly o maximálním výkonu 35kW nesníženém více než z dvojnásobku této hodnoty a zároveň o maximálním poměru výkon/váha činícím 0,2kW/kg.
20 nebo 24 let	skupina A: Všechny motocykly, včetně motocyklů s postranním vozíkem bez omezení výkonu. Podmínkou pro získání skupiny A ve 20 letech je držení skupiny A2 minimálně po dobu 2 let.

Tabulka 1: Přehled řídičského oprávnění (Sharkis 2015)

Starší informanti popisují provoz za svých začátků jako klidný, plynulý a převážně bezpečný. Dnešní provoz jim oproti jejich zkušenostem připadá nebezpečný, urychlený a nepřizpůsobený pro slabší stroje, jakým je například pionýr, či simson. „*V dnešním provozu můžeš být rád za zlatý auto kamaráde, kde seš hezky chráněnej ze všech stran*“ (Vilda 2022). „*Na těch strojích si dřív narazil, a spravil to na místě kladivem, dneska to můžeš rovnou nechat sešrotovat*“ (Inkognito 2022). Mladší informanti tento názor podporují. Ostatní účastníci provozu jim připadají agresivnější, a stroje jsou schopné jet nad limity jezdců. Největší obavou

jsou pro obě generace jezdců mladí řidiči s čerstvým řidičským oprávněním, kteří zpomalují plynulou jízdu svým defenzivním přístupem, nebo naopak ohrožují účastníky provozu agresivním stylem jízdy. Jsou údajně ještě nevyježdění a v provozu na ně informanti často narážejí. „Řidiči-začátečníci jsou považováni za skupinu představující vyšší riziko dopravních nehod a dopravních problémů především kvůli přeceňování vlastní kompetence při nižší schopnosti realistického rozpoznání nebezpečí, zvýšené úrovni akceptance rizika, malým řidičským zkušenostem a dovednostem“ (Šucha 2013: 144). Pro motorkáře jsou tací řidiči hrozbou především neboť lze při nepozornosti lehce přehlédnout jedoucího motorkáře. „*Já si myslím, že by si to měl každý vyzkoušet už v tej autoškole, aby to všechno na té cestě vnímal i z pohledu toho motorkáře, protože člověk, co na tom v životě neseděl tak těžko pochopí, jak blbě je člověk na tej motorce vidět. Nebo třeba to, že v koloně pak člověk na tom slunci trpí, když to slunce hodně pere*“ (Dušan 2022). Hlavním rozdílem v provozu je především pohled na bezpečnost. Starší generace při svých začátcích využívala často improvizovanou ochranu, která na jejich provoz vystačila. Mnohdy jezdili údajně i bez helmy, což je v dnešní době již zakázáno. „*To my jsme tenkrát vozily takový ty helmy, to byly takový ty kovový, těžký, ludry, ne jak dneska, jak to má jeden a půl kila. Tu jsem měl od tatky, a teda ještě jednu věc na ní měl udělanou, on tam měl přichycenou k té helmě takovej ten protichemickej kšilt, takže já jsem jezdil s tím, takže taky jsem vypadal asi jako exot libově. Právě se mi pak líbilo, když jsem jel v tom kšiltu, v tej helmě a proti mně jeli ty borci na chopperech, a všichni se i tak zdravili*“ (Dušan 2022). Mladší generace má k dispozici větší škálu bezpečnostního vybavení a mimo jiné i samotného výběru, než měla při svých začátcích starší generace. Od různých druhů přileb, výběru oblečení, airbagových vest až po samotný stroj. Se zvyšující se bezpečností se ovšem zvyšuje i rychlost strojů, což může jezdce lákat k nebezpečné jízdě.

Jezdci, kteří si řidičské oprávnění obstarali v patnácti, či šestnácti letech poznamenali, že pro ně motorka byla především užitková, neboť tak získali mobilitu, a nemuseli se tedy spoléhat na hromadnou dopravu. V mladších letech se informanti z obou generací vydávali na cestu i mimo sezónu, nejednou tomu bylo i za napadaného listí, či napadaného sněhu. Po rozšíření o další řidičskou skupinu začali využívat spíše automobily, a motorka se pro ně stala spíše zábavným sezónním koníčkem.

2.8 Motorkářky

Stereotypizující předpoklad motorkáře vychází z výrazně maskulinních představ. Oproti dřívějšímu motorkářství se v dnešní době setkáváme s motorkářkami na cestách poměrně často. Podle statistik je mezi motorkáři 19 % motorkářek, tedy poměr žen k mužům jedna ku pěti (Szulewski 2018). *„My, když jsme znali nějakou holku, která řídila motorku, takzvanou motorkářku, tak to byl skoro zázrak. Těch jezdilo hodně málo. Jako spolujezdkyně hodně, to měl každé za sebou ten batůžek. Ale za našeho mládí, což byli osmdesátý, devadesátý léta, když jsme jezdili, tak to moc teda jezdkyňi nebylo“* (Petr 2022).

Zástupci mladší generace jezdců se shodli, že motorkářky své místo v komunitě mají, a vítají je. Zástupci starší generace jsou také spíše podporující, ovšem někteří jedinci zastávají spíše názor, že žena na stroj nepatří. Nejčastěji je k tomuto názoru vedou fyzické nevýhody. *„Za nás motorkářky nejezdili vůbec, já se s nima teda nesetkával. Byli to spíš spolujezdkyně. Dneska jich asi jako pár jezdí, ale nepřijde mi že by na tom měli jezdit, když to pak ani nezvednou, jakmile spadnou“* (Vilda 2022). Terrorka ovšem tento komentář vetovala při rozhovoru: *„Jako já znám prostě jeden figl, jak to může ženská zvednout i když je úplně vyhublá křehotinka, takže prostě každé, si myslím, dokáže postavit motorku. Zrovna to je asi jedna z takovejch těch zásad, co by se tam vyučovat měla“* (Terrorka 2022). Stejně tak jsem se při výzkumu setkal s tvrzením, že motorkářky pronikají i do technického světa, a jejich znalosti jsou stejné jako u kterýkoliv ostatních jezdců. *„To už se mi třeba taky tak stalo, že mě chtěl někdo sbalit na motorku, a začal o tom mluvit, a já ho poslouchala, a pak jsem otevřela hubu a začla jsem říkat zase co já o tom vím, a co by si tam měl všechno udělat, tak mu pak sklapla huba a odešel, no, a asi jsem ho zahanbila [...] asi nečekal že holka o tom bude vědět víc než kluk“* (Terrorka 2022). Z rozhovorů tedy poté dále vyšlo, že ostatní z informantů zastávají ohledně motorkářek pozitivní, či neutrální východisko a gender v rámci motorkářství dnes již nijak příliš neřeší. *„Nepamatuju se, že by jezdilo moc holek, a i teď málo člověk vidí ten cop zpod helmy, tak asi není jich moc si myslím, ale obdivuju to, a je o super, ale tenkrát si nevybavuju osobně nikoho, koho bych znal osobně kdo by jezdil na motorce, a teď ani v mém okolí si taky nevybavím že bych takhle nějakou motorkářku znal. Už jsem taky říkal ženě, jestli si neudělá papíry, ale ta nechce, že se bojí, zaprví, že by to pro ni bylo nebezpečný, protože ta rychlost jí baví, a zadruhé se jí asi nechce moc dělat znova řidičák“* (Dušan 2022). Ve veřejném spektru se můžeme skrze motorkářky setkat s Dominikou Gawliczkovou, která působí na české scéně jakožto motorkářská cestovatelka. Sto padesát pět centimetrů vysoká motorkářka projela většinu světa svépomocí na své motorce. Mimo jiné i ona vyvrací v sérii svých knižních

cestopisů, nazvaných Dominika na cestě, zjeté stereotypy, a přináší svou literární tvorbou příjemné seznámení s tímto koníčkem. Od této autorky bych také rád vyzdvihl knihu Dominika na cestě Jižní Amerikou z roku 2018.

2.9 Proč vlastně lidé jezdí?

"Můžete někoho přinutit, aby něco vykonal, ale nikdy jej nepřinutíte k tomu, aby to chtěl vykonat. Touha chtít něco vychází z nás a motivace je vnitřní hnací silou, jež způsobuje radost z práce: efektivita a pocit uspokojení jsou ve velmi těsném svazku" (Hagemann 1995: 7). „Obecně platí, že motivace je intrapsychicky probíhající proces, vycházející z nějaké potřeby a vyúsťující ve výsledný žádoucí vnitřní stav, proces, který je iniciován endogenně (vnitřní pohnutka k odpočinku vycházející z pocitu únavy) nebo exogenně (finanční pobídka k splnění nějakého úkolu). [...] člověk jedná proto, aby něčeho dosáhl, a to má svou psychologickou příčinu. Lapidárně řečeno, jde tu o vznik a uspokojování potřeb, které vyjadřují nějaké nedostatky v životě lidí, nebo, jinak řečeno, zajišťují podmínky jejich bezporuchového fungování jako bytostí biologických a současně společenských. Konečným cílem lidského chování je dosažení nějakého vnitřního stavu, obecně nazývaného uspokojení, jako je třeba nasycení, nebo u jedince těžce snášejícího svou osamělost je to navázání kontaktu s jinou osobou“ (Nákonečný 2014: 15).

Výše zmíněná otázka rozpoutala při mých rozhovorech mnoho odlišných odpovědí. Nejčastější z odpovědí však bylo uklidnění se, vyčištění hlavy, či pocit svobody. Motorka představuje pro mé informanty způsob meditace, kde během údržby, a s údržbou spjatými rituály, dochází k relaxaci. Stejně tak tomu je při jízdě, při které jezdci často volí styl jízdy v závislosti na vlastní náladě. Nejčastěji jezdí v terénu dále od měst a kolon, nejlépe tam, kde je více zatáček, a mohou si tak vyhrát s jízdou, naklánět se a užít si pocit z jízdy. Z tohoto důvodu navštěvují někteří jezdci okruhy, kde si mohou mimo zatáček vyzkoušet i rychlost a zkušenosti se strojem. Samotnou motivaci k usednutí na stroj často doprovází touha po technické znalosti, která se dostavuje při rozšiřování znalostí o stroji v rámci údržby. Technické znalosti se každým strojem obměňují, a tudíž mohou technické nadšence udržet u motorkářství po dlouhou dobu. Jízda je pro tyto nadšence spíše už jen takovým malým bonusem za pochopení celé funkce tohoto stroje. Může se také jednat o pouhé splnění dětských snů. Dětské sny si plní především jezdci, kteří se ke stroji dostali v pozdějším věku, a jejichž rodina nebyla s motorkářstvím plně smířena. Projevem bývá často spontánní rozhodnutí pořídit si stroj na popud někoho ze svého okolí, ať už přátel, či rodiny samotné. Tuto volbu může uspěchat mimo lidi také situace ve které se aktér nachází, tedy ku příkladu má-li na tento koníček konečně peníze, bojuje s něčím a potřebuje nějaký nový cíl, či se konečně odhodlal překonat svou vnitřní obavu spojovanou s okolním odmítáním tohoto koníčku. Můžeme se setkat i s názorem, že koupě motorky může být východiskem pro člověka nacházejícího se v krizi. Špatenková ve své

knize *Krize* rozebírá tento psychologický fenomén, a dozvídáme se, že krize není záležitostí pouze jedince, ale i rodiny a společnosti (Špatenková 2004: 105). Během krize dochází k určitým procesům, během kterých je v rámci pomoci nabízeno „zaměření na sebe, které reflektuje rozvinutí přirozeného egocentrismu. Jedinec se soustřeďuje na vlastní osobu a na vlastní emoce. Nepříjemné napětí se pokouší redukovat únikovými mechanismy – únik do fantazie, ke vzpomínkám apod.“ (Špatenková 2004: 36).

2.10 Nehody, pády a jiné zážitky

Všichni z mých respondentů mají za sebou nejméně jeden pád. Podle častých výpovědí platí heslo „*Kdo nepadá, nejedí*.“ Mírnější pády mých informantů byli zaviněny především špatným počasím, či špatnou kondicí vozovky. Svě nezkušenosti při řízení vinu příliš nedávali. K horším pádům docházelo v rámci dopravních nehod, které jezdce mnohdy i nějakým způsobem poznamenali. „*Většinou když v rádiu slyším, že někde měl někdo bouračku tak klasicky je to vždycky motorkář. Ale to jako si dovolím tvrdit, že to není úplně chybou motorkářů, ale to ty lidi se prostě přestávají koukat do těch zrcátek a třeba je přehlídli. Protože takhle je to ve většině případů, že prostě lidi nečumí do zrcátek a pak se stane prostě pohroma. Proto je vždycky důležitý prostě předvídat i za toho druhého*“ (Terrorka 2022). Pády, ačkoliv mohou být bolestivé, či nás mohou připravit o stroj, nejsou příliš častým jevem. Čím zkušenějším se jezdec stává, tím méně pádů by měl za dobu jízdy zažívat. Nehody a pády ovšem nejsou tím jediným s čím se po čas jízdy setkáváme. V rámci jízdy si vytváříme nové zážitky spojené s akty vykonanými během jízdy, na které po čase rádi vzpomínáme. Vybral jsem pro Vás v této kapitole několik příhod mých informantů. Tyto příhody vychází z vyprávění a perspektivy mých informantů.

„*Já si užívám každou cestu, ať už jedu na motorce nebo autem. Důležitá je pro mě ta cesta a ty věci okolo toho. Ale kdybych měl jednu historku vybrat, tak asi tu když jsme prvně jeli pro Simíka, nebo jak jsem jel tenkrát v zimě. [...] To byl už večer, byla tma, že jsem skoro neviděl před sebe a najednou jsem vjel rovně do zatáčky, kde byl příkop. Přepadl jsem, a když jsem tam pak lehnul, tak mi něco přejelo po břiše, tak jsem si dal ruce před obličej a kryl se až dokud jsem to nepřestal cejtit. Až pak jsem si teda všimnul, že to byl právě simson, kterej chvíli potom dopadnul dva metry za mnou.*“ (Inkognito 2022).

„*Byli jsme i s kámošem v Maďarsku tejden před vánoce, teda tejden před štědrým dnem jsme jeli do Maďarska na jednodenní vejlet s přespáním. To nás i zastavovali policajti se koukali co je to za blázny, ale tam bylo třeba takovejch 13, 15 stupňů. Tady teda bylo okolo těch třech stupňů ráno, když jsme vyjžděli, ale přejeli jsme kopec do Rakouska a najednou se to rozzářilo a bylo to dobrý. Není špatný počasí, jen špatný oblečení, takže jsme se pořádně nabalili. [...] V Česku je taky moc krásně, takže se tady dá taky moc krásně jezdit. Díky tomu, že jsem na jižní Moravě, tak tady to počasí je takový, že se tady dá jezdit celoročně*“ (Dušan 2022).

„Já si na silnicích nejvíc užívám toho, když za jízdy na mě děcka ukazují ať zatahám za plyn, nebo když přímo přijdou a vyzkoušej si to. Je to taková příjemná věc na tom motorkaření, když člověk vidí, jak se ta láska k tomu stroji předává dál, a jak se u toho často polekají“ (Teo 2022).

„Pro mě asi ten nejhezčí zážitek na motorce byl, když jsem si prvně dovezla tu svoji vysněnou Ninju ukázat na tady ten náš místní babettasraz. Tak každé se k ní seběhl a každé obdivoval, že tohle řídí holka, protože prý se to jen tak nevidí, že zrovna holka řídí jako Ninju páč je to taková bestie, a celkově se všem líbilo i to, jak jsem ji měla udělanou. To byl takovej ten hezkej pocit vidět, že každý se o ni zajímá. A ono je to vidět i na těch cestách, že když projedu kolem někoho, tak se pak ještě lidi ohlíží. Protože prostě... ona je nepřehlédnutelná. A to já si prostě hrozně užívám“ (Terrorka 2022).

„Hezký zážitky s motorku mám spojený hlavně v době, kdy ještě člověk byl buď před válkou, nebo po válce, když jsme prostě na tu Jawičku přivázali spacák, vzali ešus, koupili dvě konzervy a vyrazili jsme třeba do Jeseníků pod širák, kdy nám bylo jedno kdy jsme tam dojeli. Byli tam serpentýny, který jsme si za sluníčka pěkně projezdili, pak jsme si tam našli nějakou louku na kraji lesa, tam jsme si, dneska by se řeklo, drze zajeli, ale my jsme se snažili, aby žádný požár po nás nevzniknul, abychom nenadělali nikde žádný bordel, udělali jsme si tam prostě malej ohýnek, navečeřeli se, vyspali a druhý den ráno nasnídali, všechno po sobě uklidili a jeli třeba na druhý konec těch Jeseníků, to byli takový ty nejkrásnější zážitky. To byla dovolená lepší než pomalu u moře“ (Petr 2022).

„Já jsem na motorce v sajdce, a v pávu odvozil materiál na celej barák. To se i sousedi chodili dívat, když jsem to všechno dovážel vždycky když jsem jel z práce. [...] Mno, jel jsem tady v Pardubicích jako už hodněkrát u nádraží, to jsem jel zrovna taky z práce, a tak jsem na sobě neměl žádnou extra výbavu, jen pracovní bundu a helmu otevřenou. Asi jsem nebyl moc vidět, protože zleva se najednou přiřítíl nějaký kamionák a sejmul mě. Na tej motorce je to hned, že tě někdo přehlídne. Co se mě týkalo, tak jsem se probral chvíli po tom, měl jsem výpadek, ale nepřišlo mi, že bych měl něco vážnýho. Koleno mě bolelo akorát víc než obvykle, a tak jsem zanádal tomu kamionákovi, kterej uznal že to byla jeho chyba a pak jsem si teda všimnul, že motorka byla našrot. Nějak jsme to na místě vyřešili a naštěstí byl zrovna na cestě domů soused, kterej to prej celý viděl. Tak mě pak vzal domů, motorku jsme mu hodili do kufru. Soused mi pak všechno řekl, jak se to stalo při jízdě. Dodnes nechápu, jak je možný, že jsem to tenkrát přežil. Pak asi po měsíci jsem byl u doktora, a teda řekl mi, že mám špatnou tu nohu, ale nějak jsem to neřešil. To až teď po těch pár letech cítím, že něco není úplně v pohodě, ale to můžu mít i z toho, jak jsem jezdil neustále s odhalenýma kolenama, a furt něco dělal“ (Vilda 2022).

2.11 Nejezdci

Nejezdci v roli informantů se podělili o jejich přístup k motorkářství a jejich historii se stroji. Často se tito nejezdci o motorkách sami od sebe zmiňují a svádí k tomuto tématu konverzaci, neboť jsou zvědavý na zážitky ostatních aktivních jezdců. Mnohdy se může jevit, že nejezdec má dokonce o komunitě díky konverzacím více interních informací, než kolik má aktivní jezdec. Důvody proč již nejezdí někteří ze zástupců starší generace se lišily, ovšem v základu by se je dalo shrnout na zdravotní problémy, nebo rodinu. V případě mladších jezdců byla hlavním důvodem skončit nehoda, při které se oni, nebo někdo z jejich blízkého okolí střetli se smrtí. „Života si váží všechny společnosti a všechny ho chrání, a smrt se navzdory své nevyhnutelnosti vždy považuje za ohrožení sociální struktury“ (Murphy 2001: 177). Zvláštním úkazem je, že ačkoliv se jezdci svého koníčku po nějakou dobu z různých důvodů vzdali, jejich vůle usednout na stroj po čase stále přetrvává, a dokonce si i plánují, či představují svůj comeback. „Já jezdil od sedmnácti do takovejch devětadvaceti let aktivně [...] pak přišla taková pauza, rodina, děti a takový, takže pak už to bylo takový slabší. V tej době to bylo v devadesátých letech, a přelom tisíciletí, takže na nějaký velký ježdění nezbyvali ani moc peníze, když si chtěl člověk zařídit nějakou domácnost a takový a měl rodinu, tak museli takovýhle koničky, který trochu lezli do peněz svého času, jít na chvílinku stranou. [...] Plánuju se k tomu vrátit, protože mám v garáži před doděláním, nebo před rekonstrukcí, nebo před takovým faceliftem, jak se to dneska říká, jednu motorku Kawasaki 550ku, kterou jsme si s manželkou koupili poměrně když jsme byli mladý, ale nebyli na to prachy ani čas, takže si ji časem chceme dát do pořádku a vrátit se k tomu, a občas se po nějaké silničce pěkně svízt, ale nemyslím po dálnicích, ale takový vejlety. Na Jeseníky, na Šumavu, já nejsem jezdec kterej by to proháněl po dálnicích, jednak to není žádná silniční nadupaná mašina, ale je to nahatej cestovní motocykl, takže spíš takový lehký okresní cestičky, vesničky, zatáčky, kopeček nahoru dolů aby se u toho taky mohl člověk trochu rozhlížet a aby si to trochu užil“ (Petr 2022).

Ku příkladu můžeme pozorovat, že zdravotní omezení v podobě zničeného kolene u Vildy narušilo, ovšem zcela nezničilo jeho motorkářského ducha. Sociální antropolog Murphy v knize Umlčené tělo uvádí, že „Paralytik, jehož postižení trvá zatím jen krátce, čelí světu se změněným tělem a novou identitou – která sama o sobě by stačila na to, aby zproblematizovala a znejistila jeho opětovný vstup do společnosti. Jeho budoucnost je ale ještě navíc ohrožena přístupem, s nímž se setkává u lidí nepostižených, včetně některých ze svých nejstarších přátel a kamarádů, a dokonce i členy rodiny“ (Murphy 2001: 95). „[...]Když jsem přestal po tom pádu jezdit, tak už se se mnou některý lidi nebavili, prostě na to nebyl čas, a neviděli jsme se tak často. Moje

*rodina mi byla oporou, dělal jsem zase nějaký ty svoje věci tady doma. Ale po návratu z nemocnice domů jsem už na motorku nesesnul. Co z ní zbylo jsme tenkrát odvezli na šroťák a tak to prostě bylo. [...] Jako asi by mě lákalo zkusit si vyjet v tom chopperu. Hezky si do toho lehnout a rozjet to po silnici. Koukat se v přírodě po okolí, nějaký ty zatáčky. Jo, to by bylo fajn, a třeba to ještě na starý kolena udělám, ale to pak bude asi poslední věc, co udělám. S tou svojí haksnou za**anou nevyjdu ani schody, natož abych s tím odřídil motorku“ (Vilda 2022).*

3 Závěr

Kdo je tedy motorkář? Nabízí se nám několik možných pohledů. V rámci práce jsme pracovali s tím, že jde o vlastní sebeurčení, tedy o volbu své identity. Dále jsme si uvedli stereotypní příklad motorkáře, který jsme v důsledku všech zjištění lehce narušili. Nelze tedy přesně stanovit kdo je motorkářem, či zdali jsou nějaké předpoklady na to být motorkářem. Možnost této volby je vcelku individuální, a dokonce i člověk jezdící na motorce s bohatými zkušenostmi se nemusí jako motorkář identifikovat, či si tak připadat. Dále pak pohled obou generací na motorkářství byl ze začátku ježdění stejný, jednalo se o praktický, a zábavný koníček ovšem mladší generace má oproti starší více možností výběru výbavy, i strojů. Provoz je ale zase na druhou stranu hustější, než tomu bývalo za starší generace. Zvyklosti z cest se dle informantů vytrácí, a to vinou obou generací. Lidé se zdraví spíše, když jedou na stejných strojích, a pomoc na cestě už se nenabízí jako tomu bylo dříve. I přes rozdíly se ovšem můžeme shodnout, že obě generace berou motorkářství jako aktivitu, která do jejich života neodvratně patří. V práci jsme se mimo jiné seznámili s historií motorismu u nás v České republice za pomoci porovnání se světovým vývojem. Značka Jawa u nás převládala a stroj z výroby Jawa, s označením pionýr byl strojem, na kterém se většina mých respondentů naučila jezdit, a to mnohdy ještě po loukách, či lesích před získáním řidičského oprávnění. Jezdci byli často k motorkářství vedeni svými rodinami, a to převážně mužskými předky, zatímco ženská část rodiny byla mnohdy spíše proti ježdění. Občas se stalo, že celá rodina byla u některých jezdců proti, a tyto jezdců usedli na stroj až po čase v důsledku následování svých dětských snů. V práci jsme se dále seznámili se znaky subkultury, do kterých spadá péče o stroj, slang, cestovní zvyklosti, a další fenomény spojenými s jízdou. Následně jsme se zaměřili na sociální začlenění a seznámili se s motoakcemi, a dále pak s motokluby, které se od těch zahraničních odlišují. Vyvodili jsme, že ačkoliv jsou motorkáři na první pohled sociálně aktivní komunitou, jezdí raději ve skupinách maximálně do třech lidí. V rámci sociálního začlenění jsme se také zaměřili na rivalitu mezi generacemi, která se podle získaných dat skutečně vyskytuje, ovšem není tomu z důvodu věkové rozdílnosti, ale spíše skrze přístup k motorkám a zkušenost se stroji. Dále jsme se zaměřili na vnímání motorkářek ostatními členy komunity, přičemž jsme nedošli k jednotnému shledání názorů. Ve většině se ovšem motorkářky vítají mezi komunitu. V kapitole *Proč vlastně lidé jezdí?* jsme se seznámili s pojmem motivace, či krize, a rozebrali rozdílné důvody proč se lidé rozhodli usednout na stroj. Jakožto na poslední z témat jsme se zaměřili na zážitky, ve kterých jsme promítli vybrané zážitky hlavních informantů a jejich postoj k padání, či samotným nehodám. Vše již zmíněné jsme zakončili kapitolou věnovanou nejezdcům, kteří se

podělili o svou zkušenost a důvody proč již nadále nejezdí. Nejezdci se poté povětšinou svěřili, že by se rádi k motorkářství vrátili.

Téma motorkářství ukryvá mnoho neprobádaných témat a nabízí také spoustu směrů kterými by se výzkum motorkářství mohl dále ubírat. Věřím, že má práce by mohla být dobrým odrazovým můstkem pro budoucí práce týkající se motorkářství a s ním spjatými tématy.

Slovník pojmů – terminologie

HD – Harley-Davidson

Chopper – druh motocyklu

Jawa – Československá firma, známá svou motocyklovou výrobou. Zkratka vychází z názvu Janečkova Wandereru.

Klíště, přísavka, přítulka, ledviňák – Spolujezdec na motorce. Často objímá jezdce zezadu, a může tak působit jako batůžek.

Mejdlo – Označuje kluzký povrch vozovky po dešti, nebo v lesních úsecích.

Panelka – Druh motocyklu značky Jawa

Páv – Přídavné zařízení za motorku, využíváno jako kufr.

Pionýr – Druh motocyklu značky Jawa

Sidecar, Sajdka – Postranní vozík pro motorku, který se využívá pro přepravu spolujezdců.

Simson – Značka motocyklu; druh motocyklu.

Spanilá jízda – projížďka jezdců, odehrávající se především ve větší skupině, kde jezdci společně projíždějí určenou trasou., mnohdy se při spanilé jízdě objevují zastavovači.

Střelec – Jezdec jezdící nerozumným a rychlým stylem, často ohrožující nejen sebe, ale i své okolí.

Vyjezdit – Získat zkušenosti při jízdě. Naučit se, jak fungovat se strojem a v provozu.

Wheelie – jízda po zadním kole.

Záda – Pád z motocyklu, často formou přepadení dozadu.

Zastavovač – Jezdec, který stojí v křižovatce, a zastavuje provoz pro větší skupinu jezdců. Často jedoucí na silnějším stroji, aby mohl předejít skupině a zastavit před ní provoz tak, aby nedošlo k nehodě. Často se vyskytuje na sociálních akcích, při kterých je potřeba zastavovat provoz v nepřehledných úsecích.

Zazimování – Příprava motocyklu k zimnímu spánku, a ukončení sezóny.

Seznam použité literatury a zdrojů

Az-pneu.cz. 2018. *10 rad, jak zazimovat motorku správným způsobem*. Az-pneu.cz. Dostupné z: <https://www.az-pneu.cz/clanky/10-rad-jak-zazimovat-motorku-spravnym-zpusobem> [30. 11. 2022].

CASA 2021. *Etické směrnice české asociace pro sociální antropologii*. Dostupné z: http://www.casaonline.cz/?page_id=7 [30. 11. 2022].

Čeněk, J., J. Smolík, Z. Vykoukalová. 2016. *Interkulturní psychologie: vybrané kapitoly*. Praha: Grada.

Dobrovolná V. 2013. *Etnografický výzkum subkultury: motorkáři*. Brno: univerzita Tomáše Bati.

Easy rider 1968. D. Hooper, P. Fonda, B. Rafelson. Raybert Productions, 95 min.

Garson, P. 2011. *Born to be wild*. Bodyart Press.

Gawliczková, D. 2018. *Dominika na cestě Jižní Amerikou*. V Brně: CPress.

Hagemann, G. 1995. *Motivace*. Praha: Victoria Publishing.

Heřmanský, M., H. Novotná. 2019. O hranicích a mnohosti Jiných: Relační perspektiva studia subkultur. *Český lid* 1: 7-28, Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.21104/CL.2019.1.01> [30. 11. 2022].

Lichnovská, V. „Věděli jste to o nich? Motorkáři mezi slavnými muži.“ Proženy.cz Dostupné z: <https://www.prozeny.cz/clanek/vedeli-jste-to-o-nich-motorkari-mezi-slavnymi-muzi-64295> [30. 11. 2022].

Malina, J. 2009. *Antropologický slovník, aneb, Co by mohl o člověku vědět každý člověk: (s přihlédnutím k dějinám literatury a umění)*. Brno: Akademické nakladatelství CERM.

Murphy, R. F. 2001. *Umlčené tělo*. Praha: Sociologické nakladatelství.

Nakonečný, M. 2014. *Motivace chování*. Praha: Triton.

Novotná, H., O. Špaček, Šťovíčková Jantulová, M. (ed.). 2019. *Metody výzkumu ve společenských vědách*. FHS UK.

Pešková J. 2015. *Etnografický výzkum subkultury: motorkáři*. Brno: Univerzita Tomáše Bati.

- Petráň, T. 2011. *Ecce homo: (esej o vizuální antropologii)*. Pardubice: Univerzita Pardubice.
- Pitrová, I. 2009. Cesta z města motorkářství: sport, umění, nebo rituál?. *Český lid* 1: 35-47. Dostupné z: <http://www.jstor.org/stable/42640216> [30. 11. 2022].
- Pokorný, J., J. Hanuliak. 2010. *Lingvistická antropologie: jazyk, mysl a kultura*. Praha: Grada.
- Sak, P., K. Kolesárová. 2012. *Sociologie stáří a seniorů*. Praha: Grada.
- Sharkis. 2015. *Téma: FAQ - aneb vše pro začátky na motorce!*. Motorkari.cz. Dostupné z: <https://www.motorkari.cz/tema/?t=51445> [30. 11. 2022].
- Smolík, J. 2010. *Subkultury mládeže: uvedení do problematiky*. Praha: Grada.
- Smolík, J. 2017. *Subkultury mládeže: sociologické, psychologické a pedagogické aspekty*. Brno: Mendelova univerzita v Brně.
- Srp, P. 2021. *Jaký je typický český motorkář? Podle statistik je to muž středního věku a většinou řídí silnou motorku*. Bike-mania.cz. Dostupné z: <https://bike-mania.cz/jaky-je-typicky-cesky-motorkar-podle-statistik-je-to-muz-stredniho-veku-a-vetsinou-ridi-silnou-motorku/> [30. 11. 2022].
- Szulewski, T. 2018. *Motorcycle Ownership Among Women Climbs to 19 Percent: Women 24-38 make up 26 percent of the market! Are you paying attention, manufacturers?*. Dostupné z: <https://womenridersnow.com/motorcycle-ownership-among-women-climbs-to-19-percent/> [30. 11. 2022].
- Špatenková, N. 2004. *Krize: psychologický a sociologický fenomén*. Praha: Grada.
- Šucha, M. 2013. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada.
- Vegrichtová, B. 2017. *Gangy: vězeňské, pouliční a motorkářské*. Praha: Grada Publishing.
- Wohlmuth, J. 2015. *Jawa 50 Pionýr: historie, vývoj, technika, sport*. Praha: Grada.