Etnografický výzkum subkultury - motorkáři

Jana Pešková

Bakalářská práce
2015

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta humanitních studií

INSTITUT
MEZIOBOROVÝCH STUDIÍ

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta humanitních studií
Institut mezioborových studií
akademický rok: 2014/2015

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení:	**Jana Pešková**
Osobní číslo:	**H128043**
Studijní program:	**B7507 Specializace v pedagogice**
Studijní obor:	**Sociální pedagogika**
Forma studia:	**kombinovaná**
Téma práce:	**Etnografický výzkum subkultury – motorkáři**

Zásady pro vypracování:

Zadané a zvolené téma bude zpracováno podle pokynů obsažených v SR UTB ve Zlíně č. 7/2014, včetně příloh, případně podle dalších materiálů. Zejména bude dbáno na dodržování zásad publikační etiky a pravidel společenskovědního výzkumu. Průběžné výsledky práce budou pravidelně konzultovány s vedoucím bakalářské práce.
S vědomím těchto zásad a pravidel a po konzultaci s vedoucím bude práce zaměřena:
– na specifika a charakter motorkářské subkultury a životního stylu z pohledu motorkáře;
– na fungování motorkářských klubů jako sociální skupiny v relevanci studia subkultury pro studovaný obor.
Práce bude postavena především na terénním výzkumu v prostředí dané subkultury.

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

BARGER, Ralph "Sonny". 2004. "Hell's Angel : život a doba Sonnyho Bargera a motocyklového klubu Pekelných Andělů. Překlad. Zdeněk Milata. Praha: Netopejr.
BARGER, Ralph "Sonny". 2006. Svoboda : Kréda ze silnice. Překlad. Zdeněk Milata. Praha: TALPRESS.
DUFFKOVÁ, Jana URBAN, Lukáš DUBSKÝ, Josef. 2008. Sociologie životního stylu. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008.
HENDL, Jan. 2008. Kvalitativní výzkum : základní teorie, metody a aplikace. Praha: Portál.
KRAUS, Blahoslav. 2008. Základy sociální pedagogiky. Praha: Portál.
NOVOTNÁ, Eliška. 2010. Sociologie sociálních skupin. Grada Publishing, a.s.

Vedoucí bakalářské práce: **PhDr. Mgr. Antonín Dolák, Ph.D.**
Institut mezioborových studií

Datum zadání bakalářské práce: **15. prosince 2014**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2015**

Ve Zlíně dne 15. prosince 2014

UNIVERZITA TOMÁŠE BATI VE ZLÍNĚ
Fakulta humanitních studií
L.S.
①

doc. Ing. Anežka Lengálová, Ph.D.
děkanka

doc. PhDr. Miloslav Jůzl, Ph.D.
ředitel ústavu

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v příruční knihovně Fakulty humanitních studií Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a jeden výtisk bude uložen u vedoucího práce;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen připouští-li tak licenční smlouva uzavřená mezi mnou a Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně s tím, že vyrovnání případného přiměřeného příspěvku na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše) bude rovněž předmětem této licenční smlouvy;
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

- že jsem na bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

V Brně 21.3.2015

JANA PEŠKOVÁ .....

Jméno, příjmení a podpis diplomanta

ABSTRAKT

Bakalářská práce „*Etnografický výzkum subkultury - motorkáři*“ je zaměřena na výzkum subkultury motorkářů. Snažila jsem se poskytnout co možná nejobjektivnější pohled do této subkultury s tím, že jsem se při své práci zaměřila na výzkum jedné konkrétní skupiny motorkářů – členů SCRC. Práce je rozdělena na dvě části, teoretickou a praktickou.

V teoretické části se zabývám historií vzniku motorkářství, jejím vývojem, současností a zevrubným vysvětlením pojmů kultury a subkultury. V praktické části se snažím zodpovědět, jaká jsou specifika mnou zkoumané subkultury, co pro tyto motorkáře znamená členství SCRC a jejich vnímání MC klubů, jak ovlivňuje motorkářství jejich běžný život a jak vnímají zařazení žen v této původně maskulinní subkultuře.

Klíčová slova: kultura, subkultura, životní styl, motorkářství, SCRC, MC kluby

ABSTRACT

Bachelor´s work – "Ethnographic study of a subculture – bikers" is named at research of a bikers´ subculture. I endeavoured to give clear view as possible into this subculture. In my work I specialised in research of one culture group of bikers – SCRC members. This work is separated into two parts – theory and use.

In the theoretical part I put my brain go into history of motorcycling, its development, present and exact explanation of conception of culture and subculture. In the practical part I endeavour to answer what are my researched specifics of subculture, what does it mean for these bikers to be a member of SCRC and how do they perceive MC clubs, how does motorcycling influence their common life and how is their feeling of women to be members of this originally male subculture.

Keywords: culture, subculture, life style, motorcycling, SCRC, MC clubs

Je úplně jedno, na čem jezdíš. Stačí cokoliv. Jestli to má dvě kola, tak je to dobrý! Nepotřebuješ právě to či ono, abys byl biker a měl radost z toho co děláš. Jde o životní styl a cítit se svobodně.

Peter Fonda

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji panu PhDr., Mgr. Antonínovi Dolákovi, Ph.D. za velmi užitečnou metodickou pomoc a odborné rady, které mi poskytl při zpracování mé bakalářské práce. Dále děkuji svému manželovi Petru Žákovi, bez jehož pomoci bych nikdy tuto práci nedokončila, děkuji všem přátelům ze SCRC za trpělivost a ochotu být zkoumanými objekty a Katce s Petrem za poskytnutí ubytování v průběhu studia.

Jana Pešková

OBSAH

PROHLÁŠENÍ....3

ABSTRAKT....5

PODĚKOVÁNÍ....7

ÚVOD....11

I. TEORETICKÁ ČÁST....13

1 KVALITATIVNÍ VÝZKUM....14

1.1 Výzkumná otázka a cíle výzkumu....14

1.2 Metoda získávání dat....15

2 MOTORKÁŘI JAKO SUBKULTURA....17

2.1 Kultura versus subkultura....17

2.1.1 Kultura....18
2.1.2 Subkultura....18

2.2 Motorkářství – historie a vývoj....19

3 MOTORKA JAKO ŽIVOTNÍ STYL....22

3.1 Životní styl....22

3.2 Motorkářský klub jako sociální skupina....23

3.2.1 MC kluby – Hells Angels MC, Outlaws MC, ...24
3.2.2 LE MC kluby – Black Dogs MC, American Lawmen MC, ….....26
3.2.3 Značkové kluby – HOG, HDCP, VROC, ….....26
3.2.4 Sportovní kluby....27
3.2.5 Touringové kluby – SCRC....27
3.2.6 Další kluby - napodobující....28
3.2.7 Internetové kluby....29

4 SCRC....31

4.1 Vznik SCRC v USA....31

4.2 SCRC v ČR....33

II.PRAKTICKÁ ČÁST....36

5 VÝZKUM ZAMĚŘENÝ NA MOTORKÁŘSKOU SUBKULTURU....37

5.1 Cíle výzkumu a výzkumné otázky....37

5.2 Charakteristika a výběr respondentů....38
5.3 Vlastní výzkum....39
5.3.1 První kontakt s motorkou....39
5.3.2 Ženy motorkářky....43
5.3.3 Motorka a rodina....47
5.3.4 Vztah k MC klubům....50
5.3.5 SCRC – proč, jak, kdy, ….54
5.3.6 Bezpečnost jízdy a nehody....58
5.3.7 Motorka jako koníček a životní styl....61
5.3.8 Kdy skončit?....66
5.4 Analýza a prezentace výzkumu....67
5.4.1 Jací tedy jsou členové SCRC?....70
ZÁVĚR....72
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY....74
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK....77
SEZNAM OBRÁZKŮ....78
ZDROJE OBRÁZKŮ....79
PŘÍLOHY....80
Příloha 1. – Otázky do rozhovoru....81

ÚVOD

Pro svoji bakalářskou práci jsem si zvolila téma etnografického výzkumu subkultury motorkářů. Toto téma jsem si vybrala nejen proto, že se mezi motorkáři pohybuji již několik let, ale také proto, že úkolem sociální pedagogiky je znát specifika subkultur, se kterými v životě přicházíme do styku. Jsem přesvědčená, že v případě subkultury motorkářů se nepochybně se jedná o zajímavou sociální skupinu.

Téma subkultury motorkářů není v české odborné literatuře příliš zpracováno. Kromě technických manuálů a literatury technického typu jsem nenašla jedinou odbornou publikaci, která se tímto tématem zabývala. Domnívám se, že nedostatek objektivních informací je způsoben i tím, že subkultura motorkářů je uzavřené sdružení, které si do svých řad cizince nepouští a ani nemá zájem vysvětlovat a zdůvodňovat svoje chování a zvyky.

Existuje několik zahraničních knih (přeložených do českého jazyka) sepsaných ovšem samotnými motorkáři, takže o objektivnosti a nestranosti jejich autorů se dá pochybovat. Jedním z mála, kdo se pokusil objektivně popsat subkulturu motorkářů byl například americký novinář Hunter S. Thompson, který jezdil s Hells Angels MC[1], ale i ten své zkušenosti s klubem zkreslil způsobem více atraktivním pro čtenáře, za což byl odsouzen i samotnými členy klubu. Při zpracovávání své bakalářské práce jsem tedy čerpala hodně poznatků z Diplomové práce Martiny Tomkové s názvem Svět rychlých strojů a nablýskaných plechů: Motorkáři v Čechách, z Bakalářské práce Ivety Bartůškové „Live to ride – ride to live“ – Analýza motorkářské subkultury a z Diplomové práce Miroslava Novotného s názvem Statusová struktura uvnitř subkultury spotřeby, dále jsem čerpala informace z veřejně přístupných českých stránek motorkářských klubů a časopisů s motocyklovou tematikou. Pokud se jedná o zahraniční literaturu, vycházela jsem z anglických stránek SCRC[2].

[1] MC – Motorcycle club
[2] SCRC – Southern Cruisers Riding Club – největší motocyklový touringový klub na světě

Ráda bych, aby má bakalářská práce byla nejen přínosem nejen pro sociální pedagogiku, ale aby také zvýšila informovanost o této, dle mého mínění, zajímavé subkultuře.

Nejsem členem žádného klubu, ale mezi motorkáři se pohybuji více než deset let, pravidelně se zúčastňuji různých akcí, srazů a vyjížděk. Z mých zkušeností se jedná o muže (ale také ženy), pro které je motorka neoddělitelnou součástí jejich života.

Subkultura motorkářů stojí většinou mimo zájem většinové společnosti, a pokud je na ně upřena pozornost médií, tak jsou mnohdy představováni jako uzavřená skupina jedinců pohybujících se na hraně zákona (a často za hranou), nepochybně obchodujících s drogami a zbraněmi. Tento náhled je zcela odlišný od chápání samotných motorkářů, ti svůj způsob života vnímají jako jakýkoli jiný koníček. A až na pár výjimek existuje mnoho klubů, které plně respektují zákony daných zemí, nejsou tedy tak atraktivní pro média a do podvědomí veřejnosti se bohužel nedostávají.

Ve své bakalářské práci si netroufám v žádném případě hodnotit a posuzovat chování, názory a priority členů motorkářských klubů, ani si nekladu za cíl kompletně popsat problematiku všech klubů v České republice, natož ve světě. Chtěla bych pouze poskytnout co možná nejvíce objektivní pohled do této velmi zajímavé subkultury, podložený informacemi získanými z pozorování, účastí na různých akcích pořádanými motorkáři a z osobních rozhovorů se členy subkultury a přiblížit tuto subkulturu většinové společnosti.

Protože se dosud vzniklé práce zaměřené na subkulturu motorkářů věnovaly členům veřejnosti uzavřených motocyklových klubů – označovaných jako MC, rozhodla jsem se svoji práci zaměřit na Southern Cruisers Riding Club – klub odlišný od typických MC klubů svojí otevřeností a tolerantností. Domnívám se, že budoucnost motorkářů by mohla být v takovýchto klubech.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 KVALITATIVNÍ VÝZKUM

Vzhledem k tomu, že pro moji oblast neexistuje mnoho dostupných informací a zvláště odborné literatury zabývající se tímto problémem, zvolila jsem pro zpracování závěrečné práce kvalitativní výzkum. Nejdříve jsem si stanovila výzkumný problém a vybrala jsem si účastníky výzkumu, sbírala údaje a data, která jsem roztřídila do kategorií, ze kterých jsem postupným upřesňováním a vyřazováním dospěla ke konkrétnímu vysvětlení.

Domnívám se, že kvalitativní výzkum je pro moji práci důležitý zejména pro pochopení chování a jednání jednotlivých členů v sociálním kontextu, protože jen oni jsou odborníky na konkrétní situace a jejich chápání pojmů a vztahů jsou pro správnou analýzu a porozumění této subkultury klíčové.

1.1 Výzkumná otázka a cíle výzkumu

Postupným zpracováváním získaných dat jsem si stanovila základní výzkumnou otázku – jaká jsou specifika mnou zkoumané motorkářské subkultury?

Cílem mého výzkumu získat obraz subkultury motorkářů a umožnit pohled do této jinak uzavřené subkultury.

Po stanovení výzkumné otázky a cíle výzkumu jsem stanovila dílčí výzkumné otázky:

- Co znamená pro motorkáře členství v motorkářském klubu a jak ovlivňuje motorkářství jejich běžný život (stroj, tetování, oblečení)?

- Proč zrovna motorka jako životní styl?

- Jak je vnímána žena motorkářka?

- Jak vnímají rozdíl mezi kluby – SCRC a ostatní MC kluby, jsou členy i jiných klubů?

1.2 Metoda získávání dat

Hlavními metodami získávání dat byly rozhovory, zúčastněné pozorování a analýza dat.

Období mého výzkumu probíhalo od května 2014 do února 2015. Začátek výzkumu jsem volila s ohledem na začátek motorkářské sezóny, protože v sezóně se koná nejvíce akcí spojených s motorkami – vyjížďky skupinové i individuální, společné dovolené, srazy, atd. Mimo sezónu, v zimě, poněkud motorkářské aktivity utichají, ale pořádají se další společné akce, např. plesy, schůze, apod.

Při výzkumu jsem kromě zúčastněného pozorování, doplněného o rozhovory také sledovala tisk, webové stránky s motorkářskou tematikou a účastnila jsem se webových diskuzí, abych byla schopná zajistit validitu svého výzkumu.

Účastí na různých motoakcích jsem si ověřila, jak důležitou roli hrají společné akce při utváření sociální identity motorkářů a snažila jsem se zjistit, jakým způsobem tyto aktivity ovlivňují běžný život členů motorkářské komunity. Ve své práci se snažím ukázat, jaký význam ve světě motorkáře zaujímá stroj, oblečení, případně tetování.

Původně byl svět motorek vnímán čistě jako svět mužů, ale v poslední letech výrazně vzrůstá počet žen motorkářek. Při svém výzkumu jsem se tedy zaměřila i na tuto oblast – jakým způsobem jsou vnímány ženy jako řidičky, jako spolujezdkyně a zda jsou muži uznávány za plnohodnotné členy subkultury.

Zjištěné výsledky jsem porovnávala s odpověďmi motorkářů získanými nejen prostřednictvím rozhovorů, ale také pozorováním.

Velkou část respondentů jsem získávala poměrně snadno, vzhledem k tomu, že s motorkáři několik let jezdím a mnoho respondentů znám osobně. Využila jsem tedy metodu záměrného výběru volbou typických případů, protože metoda účelového vzorkování mi umožnila získat informace pro hlubší studium. Další respondenty jsem získávala pomocí

techniky „Snowball Technique“, tedy sněhové koule, kdy výběr jedinců přes původní respondenty vede k jiným, mě v tu dobu neznámým členům cílové skupiny ([1]str. 114).

Celkově jsem vedla rozhovor s deseti motorkáři, z toho tři byly ženy a sedm mužů. Rozhovory jsem většinou nahrávala na diktafon a následně je přepisovala, v několika případech jsem vedla neformální rozhovory během různých akcí a posléze jsem se je snažila co nejpodrobněji zapsat. U některých respondentů jsem z důvodu velké vzdálenosti volila pro doplnění údajů dotazníky tvořené otevřenými otázkami, které jsem po předchozí domluvě zasílala respondentům meilem, stejný způsob jsem volila i při vracení. Doplnění písemnou formou jsem ale chápala jen jako náhradní metodu volenou z důvodu vzdálenosti od respondenta a nemožnosti se s ním v určité době střetnout a jednalo se pouze o doplnění rozhovoru písemnou formou. Jako jedinou metodu bych dotazník (byť s otevřenými otázkami) nezvolila, protože data získaná touto cestou jsou více redukovaná než informace získané rozhovory a pozorováním.

Analýzu dat jsem použila na materiály, které jsem měla možnost prostudovat, hlavně webové stránky klubů a časopisy s motocyklovou tematikou.

Použitím všech těchto metod jsem chtěla zajistit validitu svého výzkumu a uvedené metody mi pomohly pochopit, jak respondenti vnímají svět, jehož jsou součástí.

Protože jsem se ve své práci věnovala výzkumu SCRC, jsou zjištěné závěry obecně použitelné na členy SCRC u nás i ve světě, ale zjištěné závěry není možné aplikovat na ostatní motorkáře v ČR i mimo Českou republiku obecně.

2 MOTORKÁŘI JAKO SUBKULTURA

Pro svou práci jsem si vybrala specifickou subkulturu – subkulturu motorkářů, jejichž filosofii lze vystihnout různými hesly, např. „Live to ride – ride to live“ („Žij, abys jezdil – jezdi, abys žil), „Jezdím jen tak rychle, jak můj anděl strážný umí létat“, „Lepší být v šest na místě, než v půl šestý v márnici“, „Co neubrzdíš, to neukecáš“, „Život je krátký, ale díky motorkám může být krásný“, ale také „Kdo nepadá, jezdí pod své možnosti“, „Spal gumu, ne duši“, „See you in hell“ („Uvidíme se v pekle“), „Levný gumy ti vydrží do smrti“, „Řidič má být veselý a jízda svižná“, “Plná čára není zeď“, ze kterých vyplývá, že smyslem života je jízda na motorce a touha užít si život bez ohledu na politické zřízení, sociální zázemí a jiné, pro ostatní subkultury, důležité faktory. Členové klubu sdílí stejné nebo podobné názory a také mají často podobné rysy chování. Samozřejmě, že mezi jednotlivými kluby lze nalézt rozdíly mezi uznávanými hodnotami, ale výše uvedené základní charakteristiky jsou stejné.

Sarah Thornton pojmem klubová kultura (club culture), odkazuje k „souboru subkultur“, které mají vlastní styl účesu, oblečení, ale také hudebních žánrů, apod, a klubové kultury přirovnává ke kulturám vkusu/stylu (taste cultures). Členové dávají přednost kontaktům s podobně zaměřenými jedinci, ve skupině se formují kulturní významy a hodnoty ([2]: 200).

2.1 Kultura versus subkultura

Od narození se pohybujeme ve světě, ve kterém jsme nuceni se přizpůsobovat – učit se mluvit nějakým jazykem, případně nářečím, učíme se přizpůsobovat své chování a jednání požadavkům většinové společnosti, učíme se akceptovat dané normy a pravidla.

Na nás na všechny od narození působí podobné kulturní vlivy, ale zároveň se setkáváme s jedinci, kteří se od majoritní společnosti určitým způsobem liší – např. poslechem nekomerční hudby, rozdílnými názory na obecně uznávaného hodnoty společnosti nebo odlišným oblečením. Když se jedná o skupinu osob vyznávajících výrazně odlišné

hodnoty, tak se na ně majoritní společnost často dívá s nedůvěrou, podezřením, případně strachem.

2.1.1 Kultura

„*Kultura je výsledkem lidské aktivity. Lidská činnost je nositelem vzniku, vytváření a změn ve vývoji lidské kultury. (..) člověk aktivně kulturu vytváří v dějinném procesu, který má svoji kontinuitu.“* ([3], s. 29)

Edvard Burnett Tylor pod pojem kultura zahrnul vše, co se dotýká lidské společnosti: „*Jedná se o celek tvořící lidské poznatky, víru, umění, morálku, právo, zvyky a obyčeje, které člověk jako člen společnosti získává.“* ([4]s. 115)

Kultura je soubor postojů určité společnosti, který je symboly předávaný dalším generacím. Kulturu můžeme definovat jako sociální strukturu nebo sociální systém nebo také jako konkrétní vzorce chování v konkrétní skupině, zahrnujíce v to i umění, literaturu, vědu a další společensky hodnotné výsledky lidských činností označované tak jako vysoká kultura [5]

Kulturou tedy můžeme označit charakteristické prvky společnosti, kterými se odlišuje od kultury společnosti jiné. Je to jakýsi ucelený systém, kterým se členové společnosti řídí a který je předáván budoucím generacím. [5][6]

Prvky kultury společnosti, ve které žijeme, ovlivňují náš proces socializace od narození, spoluutváří naši osobnost, ovlivňuje naše názory, zvyky a postoje.

2.1.2 Subkultura

Subkulturou označujeme „kulturu v kultuře“. Jedná se o vymezení nějaké dílčí kultury, která je součástí obsáhlejší kultury, se kterou má určité rysy shodné a jiné nikoliv. [7]

V *Sociologickém slovníku* se subkulturou označuje kultura dílčí skupiny, která se více či méně odlišuje od uznávané většinové kultury. [5]

Subkultura motorkářů je nejen ve světě, ale i v ČR poměrně velká (motorkářská subkultura, tak jak ji známe dnes, začíná v ČR až po roce 1989), motorkářství se prolíná napříč národy, kulturami i sociálními vrstvami. Je s podivem, že se tak velké subkultuře věnuje tak málo pozornosti (pokud pomineme senzacechtivé zprávy médiích). Motorkářská subkultura je zajímavá i věkovým rozpětím, většina subkultur je generační záležitostí, kdežto věkové rozpětí motorkářů je od mládí (mnohdy od dětství) do smrti.

Kdo vlastně je motorkář? Teoreticky bychom každého jezdce na jednostopém vozidle mohli považovat za motorkáře, ale bylo by to stejně neurčité a zavádějící, jako považovat každého řidiče automobilu za „fandu do aut“.

Motorkář není jen majitel, případně řidič motocyklu, motorkář se nepozná ani podle množství ujetých kilometrů, dopravních přestupků či maximální dosažené rychlosti. Pravý motorkář jezdí kvůli samotnému prožitku z jízdy, buď samostatně, nebo s přáteli a je jedno kolik mu je let, na čem jezdí, nebo jak vypadá. Pravý motorkář neřeší, zda kolega jezdí na výrobku řadícím se do kategorie veteránů, či nejnovějším modelu, na kterém sotva zaschl lak.

Mezi motorkáři jsou lidé stejní jako v majoritní společnosti, jsou zde jedinci dodržující i porušující platné předpisy, stejně jako ostatní účastnící silničního provozu. Ačkoliv někdy působí lehkomyslným a nezodpovědným dojmem, většina z nich dodržuje předpisy a jezdí tak, aby neohrožovali ani sebe ani okolí.

2.2 Motorkářství – historie a vývoj

Subkultura motorkářů může stejně jako ostatní subkultury širokou veřejnost zneklidňovat, případně odpuzovat. Za svoji pověst vděčí dlouholetému vývoji. Počátky dnešní motorkářské subkultury začínají po 2. světové válce. Motorkářský styl začíná ve Spojených státech amerických a je spojený s oběma světovými válkami. Německá i americká vláda využívala své vojáky na motorkách jako kurýry, či hlídky. V USA firma

Harley-Davidson získala ve 30. letech 20. století státní zakázku na výrobu vojenských motocyklů a v Německu byly pro vojenské účely využívány motocykly značky BMW[3]. [8]

Po skončení 2. světové války se přeživší váleční veteráni vrátili domů. Ve válce projížděli jako kurýři minovými poli, vodili tanky do bitvy, účastnili se nebezpečných průzkumných misí, na svých motocyklech měli namontovány kulomety a účastnili se bitev. Ti co přežili, po návratu domů často bojovali s traumatizujícími vzpomínkami. Díky válečným zkušenostem měli odlišný pohled na realitu, na to co je a není důležité. Za války vznikala mezi muži na základě prožitých traumat pevná pouta, která nebyla schopna a ani ochotna většinová společnost pochopit. Váleční veteráni začali zakládat motocyklové kluby a v nich se snažili na prožitá traumata zapomenout a zároveň bojovali s pocity, že pro ně ve *„sterilním, disneyovském světě poválečné Ameriky“* není místo. ([8] str. 84)

Současný vzhled motorkářů je inspirován vzhledem tehdejších jezdců. Váleční jezdci na motocyklech používali oblečení vojenských pilotů – kožené vesty, kukly, brýle, šály. Toto oblečení se v drobných obměnách používá dodnes, hlavně pro jeho praktičnost.

V 50. a 60. letech v období éry rock´n´rollu narůstá počet motocyklových klubů, mládež dává najevo svůj nesouhlas s životním stylem rodičů a dospělých celkově. V této době se formuje subkultura, utváří se pravidla fungování klubů. Mládež se vymezuje vůči rodičům i vzhledově – dlouhé vlasy u mužů, vousy, odlišné oblečení. Do dnešní doby se vzhled motorkářské subkultury nijak výrazně nezměnil. [8][9]

Ke konci 50. let vznikají Hells Angels MC – Pekelní andělé a ujasňují se pravidla fungování MC klubů. Jedním z nich bylo dodnes platné pravidlo o hlasování všech MC klubů o přidělení MC klubům čekatelským. Pekelní andělé postupně rozšiřují svůj klub a svá pravidla i na Evropu.

Období 70. a 80. let minulého století se bohužel u velké části motocyklových klubů nese ve znamení drog, zbraní a zločinů nejrůznějšího charakteru. Chování bylo zřejmě

[3] BMW - zkratka pro Bayerische Motoren Werke AG - je německý výrobce automobilů, motocyklů a motorů

ovlivněno filmy z let šedesátých, které vykreslovaly motorkáře ne zrovna lichotivým způsobem.

Pohled na motorkářské kluby se liší stát od státu. Jinak jsou vnímány motocyklové kluby v USA, v Německu, jinak u nás. Kluby s nejhorší pověstí jako Hells Angels MC, Bandidos MC, Outlaws MC, ... způsobují velké problémy v USA, případně v Německu, kde ovládají drogovou scénu, obchod se zbraněmi a prostituci. U nás se ale chovají nenápadně a v mezích zákona a v hledáčku médií se ocitnou maximálně u příležitosti pořádání srazů a při parádních jízdách městem. Takovou zkušenost potvrzuje i jeden člen SCRC žijící mnoho let v USA. Při rozhovoru sdělil, že pokud vedl větší skupinu jezdců na motocyklech v USA, často je stavěla místní policie za účelem podrobné kontroly a kolemjdoucí lidé je sledovali s obavami, přesvědčeni že jede MC klub. Větší skupiny motorek mají lidé v USA spojené právě s problémovými MC kluby. Pokud jede v ČR skupina motocyklů, spousta lidí mává, usmívá se a pokud skupina dodržuje silniční předpisy, nemá žádný problém s policií.

Je těžké odhadnout, jaký bude vývoj motorkářských klubů v budoucnu, osobně se domnívám, že bude narůstat počet umírněných majitelů motocyklů. Bude narůstat počet jedinců, kteří si koupí motorku z relaxačních důvodů a pokud se budou sdružovat do spolků, bude se jednat spíše o volná sdružení jedinců podobně smýšlejících, než o klasické MC kluby s pevnými pravidly.

3 MOTORKA JAKO ŽIVOTNÍ STYL

V historii a nejen v historii, i v současnosti se setkáváme s potřebou mužů sdružovat se do společenství, které jim dávají pocit „být pravými muži“. Dnes jsou to často exkluzivní kluby, jejich členství není snadné získat, hluboko v minulosti to bývaly cechy, společenství řemeslníku ale také často skupiny pohybující se na okraji společnosti – žoldáci, piráti, námezdní rytíři.

Bývala to společenství, jejichž životní styl a pravidla dnes často kopírují motorkářské kluby – hlasy jednotlivců měly stejnou důležitost, o prioritních věcech se hlasovalo, například u pirátů měla posádka přísnou hierarchii (každý se ale na základě svých schopností mohl vypracovat). Na vrcholu byl kapitán, který nejen vydával rozkazy a vyžadoval poslušnost, ale zároveň byl povinen se o posádku postarat.

Motorkářské kluby se vyskytují po celém světě, vždy se najdou muži (a přibývá i žen), kteří nechtějí žít životem většinové společnosti, ať je to z důvodu nesouhlasu s majoritní společností nebo jen pro pocit výjimečnosti.

Muži a ženy – motorkáři svému životnímu stylu věnují větší část svého volného času, tento styl ovlivňuje jejich každodenní rodinný a často i pracovní život.

3.1 Životní styl

Životní styl, nebo-li způsob života je souhrn určitých ustálených každodenních činností, životních projevů a typických zvyklostí. Je ovlivněn prostředím, tradicemi a ekonomickou a sociální vyspělostí společnosti.

Součástí životního stylu je také volný čas a jeho uspořádání. Kvalitní prožívání volného času přispívá ke zvyšování odolnosti organismu a pohody, pomáhá lépe snášet stresové situace.

Pro motorkáře (hlavně pro jedince organizované v MC[4] klubech) představuje motocykl hlavní a jediný smysl života. Pro některé jedince neexistuje žádný důvod pro to, aby se svého motocyklu vzdali. Aktivitu jedinců spojených v motorkářských klubech lze chápat jako „alternativní životní styl generovaný jako spontánní pokus dosáhnout určitého standardu hodnot, v absenci tradiční tržní soutěživosti," přičemž tyto kolektivní standardy hodnot jsou variabilní v čase a prostoru ([10], str. 269). Životní styl je založený na „sdílení hodnot nebo vkusu reflektovaného především ve spotřebních vzorcích, ale aplikovatelný též na oceňování nehmotných a/nebo veřejných statků" ([10], str. 270). Alternativním životním stylem je myšleno např. to, že při přijímání člena do MC klubu nezáleží na sociokenomickém statusu jedince, ale na jeho „opravdovém" zájmu stát se členem.

Motocykl je ústředním bodem života motorkáře, je centrem motorkářské subkultury. Ve většině je vlastnictví, nebo alespoň ježdění na motocyklu základní podmínkou členství a neplnění této podmínky může vést k vyloučení z klubu (tato podmínka platí většinou jen přes letní sezonu). V MC klubech, kde je jedinec silně podřízen pravidlům platným pro všechny členy je právě motocykl symbolem individuality, kterou motorkář vyjadřuje různými úpravami svého stroje a v určité míře i odlišným stylem jízdy.

Obecně motorkáři kladou důraz na solidaritu s ostatními jezdci na motocyklech, a v případě nehody nebo nějakého technického problému se snaží pomoci, minimálně zastaví a zeptají se, zda je vše v pořádku. Jako jistý projev sounáležitosti ke skupině lze počítat i to, že se při jízdě vzájemně zdraví mávnutím ruky, i když někteří jedinci zdraví pouze jezdce určitých značek.[11]

3.2 Motorkářský klub jako sociální skupina

Ve světě jsou stovky, možná tisíce motorkářských organizací a klubů. Některé jsou pouze pro majitele a přívržence určitých značek nebo typů, v některých se platí členský poplatek, jiné jsou otevřené a do některých je možný vstup až po určité době a dostatečného

[4] MC – Motorcycle club

prokázání opravdového zájmu. Existují také „internetové“ kluby, kde se členové osobně neznají, nepořádají společné akce a pouze spolu přes internet komunikují.

3.2.1 MC[5] kluby – Hells Angels MC, Outlaws MC, ...

MC kluby jsou jedny z prvních motorkářských klubů na světě. Vznikly v USA po 2. světové válce z popudu válečných veteránů. V zemi původu existuje velké množství MC klubů, jejichž vztahy se pohybují od relativně přátelských po vyloženě nepřátelské. Obecně lze ale říci, že některé americké MC kluby (v USA jsou označovány jako 1%[6]) se výrazně odlišují od všech ostatních motorkářských spolků ve světě – žijí si svým vlastním životem, řídí se svými pravidly, dodržují určité klubové tradice. Do tzv. 1% klubů jsou za řádné členy přijímáni pouze muži a po velmi dlouhé zkušební době, kterou čekatelé o členství prokazují svůj vážný úmysl stát se členem. Takový klub nabízí členům „druhý domov“ a pomoc v jakékoliv situaci, ale očekává za to 100 % loajalitu. V USA funguje mnoho těchto 1% klubů spíše jako gangy pohybující se na hraně (a často za hranou) zákona a členové těchto klubů jsou ochotni udělat pro svůj klub cokoliv (včetně zločinu), protože ví, že se jejich klub – jejich rodina – za ně postaví bez ohledu na to, zda je jejich čin v souladu se zákonem, či nikoliv. Postavit se za svůj klub nebo za člena klubu je myšleno doslovně, lze použít heslo „oko za oko, zub za zub“ – za zabití člena klubu následuje odplata zabitím členů klubu, který první zabití způsobil. V Evropě se zejména menší kluby snaží napodobovat některé drsné zvyklosti amerických klubů, alespoň chováním a oblékáním, což se skutečným MC klubům samozřejmě nelíbí.

Nejvýraznější odlišení MC klubů od ostatních spolků sdružujících motorkáře jsou následující:

- členství není automatické, zájemce se o členství musí určitým způsobem zasloužit
- stálý člen se musí za uchazeče o členství zaručit

[5] MC – Motorcycle club

[6] 1% kluby - roku 1948 tak Americká motocyklová asociace označila rváčské, desperátské motorkáře, kteří ostatním dělají špatné jméno, zbytek, tzv: 99% kluby jsou řádní, zákona dbalí občané. Hells Angels byli prvním klubem, kteří se k onomu 1% přihlásili [9]

- nečleni nemají přístup do prostor vyhrazených pouze členům klubu (klubovna, restaurace, bar)

- klubové barvy[7] není možné koupit, není na ně automaticky nárok

- žena se v žádném případě nemůže stát členem

- není rovné postavení mezi plnoprávným členem a čekatelem

Obr. 1: „Barvy" Hells Angels MC – Bohemia (třídílný „rocker" s nápisem MC)[i].

MC kluby jsou možná svět sám o sobě, ale tento svět už existuje více jak 70 let i se svými mnohdy tvrdými pravidly a zvyklostmi. Členové těchto klubů nemají jiné kluby v oblibě, považují je za svoji konkurenci až nepřátele. Vyplatí se respektovat jejich požadavky a nebrat jejich varování na lehkou váhu. Pokud Vám např. členové MC klubu poroučí sundat bundu s nášivkami, vyplatí se je poslechnout bez ohledu na to, že se domníváte,

[7] Obvykle třídílná nášivka („rocker") na zádech vesty obsahující logo, název klubu a písmena MC

že svým pobytem na jejich územní neděláte nic špatného. Zkrátka je dobré vědět, že ačkoliv jste také motorkář, ne všichni Vás proto musí tolerovat.[12]

3.2.2 LE MC[8] kluby – Black Dogs MC, American Lawmen MC, …

Členy LE MC jsou hasiči, policisté, lékaři, soudci a další pracovníci složek, které se podílí na záchraně lidských životů, ochraně zákona a obrany země. Tyto kluby často nejsou uznávány klasickými MC klubů a na jejich akce nemají povolen přístup. Jedním z často uváděných důvodů je to, že člen MC klubu má svoji rodinu pouze v klubu a ctí pouze pravidla daná svým klubem i kdyby byla v rozporu se zákony, které členové LE MC musí ctít.

3.2.3 Značkové kluby – HOG[9], HDCP[10], VROC[11], …

Lidé mají potřebu se setkávat, řešit problémy a bavit se společně s lidmi stejných zájmů. Toto není výjimkou ani u tak specifické oblasti jakou jsou motocykly. Motocyklové

Obr. 3: "Barvy" HDCP[ii].

Obr. 2: "Barvy" HOG Praha[iii].

spolky a sdružení vznikaly od doby rozšíření strojů na určitém území. Většinou sdružovaly majitele určité značky a byly často sponzorovány výrobcem té dané značky. Na světě dodnes existují stovky těchto značkových klubů. Některé kluby jsou natolik konzervativní, že uznávají motocykly vyrobené pouze v určitých letech, některé jsou dosud sponzorovány výrobci, jiné se zabývají již neexistujícími značkami.

---

[8] LE MC - Law Enforcement Motorcycle Club - klub policejních a bezpečnostích složek
[9] HOG – Harley Owners Group – kluby majitelů motocyklů Harley Davidson (členství je placené)
[10] HDCP - Harley Davidson Club Praha
[11] VROC – Vulcan Riders and Owners Club – klub majitelů motocyklů Kawaski Vulcan

S těmito kluby se můžeme setkat i na území ČR. Takovým klubem je například nejdéle fungující klub na světě – Harley Davidson Club Praha (sdružující majitele motocyklu Harley Davidson), klub nepřetržitě funguje od roku 1928, případně BMW klub nebo klub sdružující majitele motocyklů značky MOTO Guzzi, atd.

Značkové kluby pořádají různé akce, některé otevřené pro širokou veřejnost, jiné pouze pro své členy. Případně akce oddělují pro majitele konkrétní značky (těm patří vyčleněné – čestné místo) a účastníky s ostatními značkami vyčleňují na další parkovací místa (například vzdálenější parkoviště od místa s hlavním programem). V posledních letech většina klubů od podobného kastování ustupuje, protože docházelo k izolacím klubů a členové „kastovních" klubů nebyli na ostatních akcích vítáni. Ale stále platí jistá obezřetnost a je dobré se dopředu informovat, zda majitel „nesprávného“ motocyklu bude na určité akci vítán. Tato segregace je častější na tuzemských akcích, v zahraničí (až na výjimky, které jsou ale na pozvánce zmíněny) je organizátorům jedno, na jaké značce účastník přijede.[12]

3.2.4 Sportovní kluby

Mezi sportovní kluby můžeme zařadit všechny kluby, včetně tzv. cestovních, které se zabývají soutěžením členů navzájem, případně v rámci týmů, nebo zemí. Některé cestovní kluby hodnotí účast na akcích podle množství účastníku, pak také existují kluby soutěžící v endurových[12] sportech, nebo například v USA velmi populárních závodech amatérských dragsterů[13] Myslím si, že sportovní kluby by v tomto výčtu neměly chybět. [12]

3.2.5 Touringové kluby – SCRC[14]

Touringových – cestovatelských klubů je na světě mnohem méně než například značkových klubů. Ačkoliv počty prodaných motocyklů stoupají, mototuristika je

[12] Enduro – motocyklový sport, kde je úkolem projet na motycyklu terénem co nejrychleji. Zároveň zkrácené označení terénního motocyklu.
[13] Dragster – speciální motocykl (nebo automobil) pro závody na krátkou vzdálenost s pevným startem.
[14] SCRC – Southern Cruisers Riding Club – největší touringový klub na světě

v posledních letech na ústupu. Lidé tráví většinu svého času v zaměstnání, snaží se udržet si vyšší životní standart, který ovšem stojí spoustu peněz, které zase musí vydělat delší dobou strávenou v zaměstnání. Dovolená je často luxusní záležitostí – prvotřídní hotel all-inclusive, ale délka dovolené se zkracuje, pro přesuny se volí rychlé dopravní prostředky jako letadla a pak rychle zpět do zaměstnání. V mototuristice hraje svou roli i určitá individualita motorkářů, kteří nemají chuť ani touhu se sdružovat a podřizovat se pak pevným pravidlům klubů.

Do skupiny touringových klubů zařazuji i komerční organizace, které na přání a za nemalý poplatek zorganizují mototuristické akce „na klíč“ kdekoliv na světě – přejezd USA po slavné Route 66[15], nebo přejezdy alpských průsmyků. Účastníci komerčních mototuristických akcí se nemusí o nic starat, organizace zařídí vše od půjčení motocyklů po ubytování a stravování.

Mototuristické akce lze ovšem pořádat i v rámci nekomerčních organizací a touha společně cestovat zapříčinila vznik „riding & touring” klubů jako je SCRC. Více v samostatné kapitole SCRC. [12]

3.2.6 Další kluby - napodobující

Malých klubů jsou u nás desítky, možná stovky, celosvětově tisíce. Charakteristické je pro ně napodobování velkých, oficiálních klubů – oblečením, chováním, pořádáním rádobyklubových akcí. Členové se oslovují „bratře“, mají nějakou formu klubovny, pořádají srazy a nosí na zádech napodobeninu „barev“. Technický stav jejich motocyklů umožňuje maximálně cesty v nejbližším okolí, ale účast na různých srazech v okolí považují takřka za povinnost.

I tyto kluby mají ovšem na motocyklové scéně své místo, ale málokterý takový klub v ČR skutečně riskuje a nerespektuje pravidla uznávaná opravdovými MC kluby a našije si

[15] Route 66 - také známá jako "U.S. Route 66", "The Main Street of America", "The Mother Road" a "The Will Rogers Highway"), byla původní mezistátní dálnicí v Americkém dálničním systému, kam byla zařazena 11. listopadu 1926. Vedla z Chicaga přes Missouri, Kansas, Oklahomu, Texas, Nové Mexiko, Arizonu, a Kalifornii, kde v Los Angeles končila. U.S. Route 66 měřila celkem 3 940 km (2 448 mil).[13]

na záda „barvy“ nebo „rockery“ (teritoriální nášivky) i když není MC klubem. V zahraničí (například v Německu, ale i na Slovensku) je situace zcela jiná – na zádech si lidé vozí téměř cokoliv.

Mezi těmito motorkáři jsou často lidé se zájmem o podobný životní styl, nemají peníze na cestování a často je více než samotné ježdění baví „klubová zábava“ a další aktivity nahrazující vesnické zábavy se stejným principem – někam dojet (ne moc daleko), opít se, předvést „pravého drsného motorkáře“ a dojet domů. Podobné chování je možné pozorovat i v zahraničí, členové těchto „klubů“ se i v horkých dnech pohybují výhradně v těžkém koženém oblečení s nezbytnými ozdobami jako třásně na oblečení i na motocyklu, těžké vysoké boty, dávají na odiv své tetování, apod.[12]

3.2.7 Internetové kluby

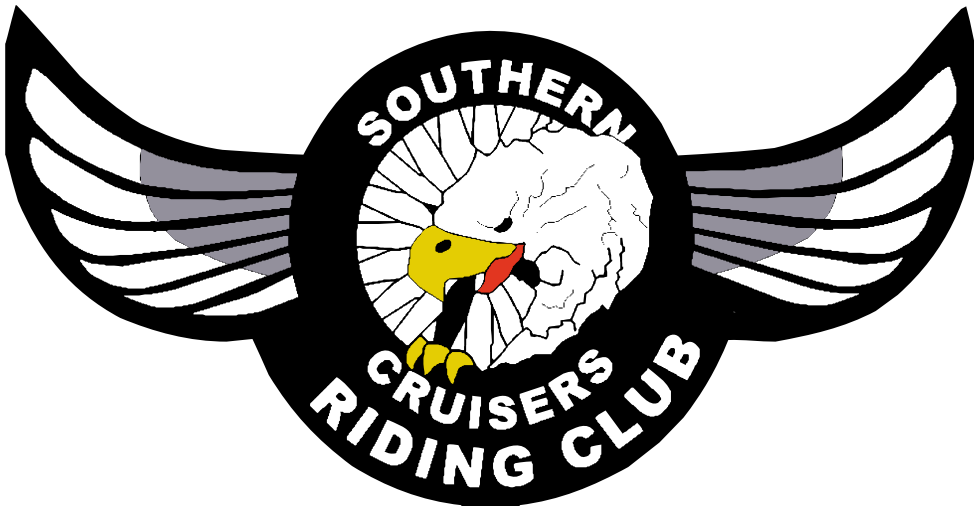
S postupným šířením internetu padá i hlavní omezení klubových aktivit v rámci regionů, zemí, nebo dokonce kontinentů - komunikace. Domlouvání společných akcí a jiných záležitostí se stává jednoduchou a efektivní záležitostí. Internetové konference, chaty a e-maily komunikaci zrychlují a zefektivňují.

Vesnický klub, který tvoří pár jedinců z blízkého okolí nepotřebuje pro komunikaci žádné medium, protože se domluví např. večer v hospodě nebo na návsi. Naopak mezinárodní klub se stovkami členů musí nějakým způsobem zajistit informovanost všech svých členů. Tradiční metodou komunikace velkých klubů je vydávání klubového věstníku, časopisu, pravidelné schůze. Rozvoj internetu usnadnil domluvu a na minimum zkrátil komunikační prostoje. Uspořádání celorepublikové akce je nyní možní i bez osobní domluvy organizátorů. Internet jako komunikační prostředek ale nelze zaměnit s existencí klubu! Klub tvoří lidé, kteří se osobně znají, a v případě motocyklového klubu se jedná o jedince, kteří spolu pravidelně jezdí. Pokud se na internetu pouze virtuálně setkávají lidé se zájmem o motorky, povídajíc o nich a vzájemně se neznají, nejedná se o klub.

Někdy je obtížné rozeznat „opravdový“ klub od „internetového“ , dobrým vodítkem je existence fotografií ze společných akcích. Pokud klub na svých stránkách takové fotografie

nemá, na stránkách jsou pouze obrázky jednotlivých členů, nebo jen jejich strojů, je jasné, že se jedná o „virtuální“ klub. [12]

4 SCRC



Obr. 4: Logo Southern Crusisers Riding Club (jednodílné, neobsahuje MC) [iv].

Southern Cruisers Riding Club (SCRC) je největším cestovním klubem na světě. Členství v SCRC je bezplatné a na členy neklade žádné zvláštní požadavky. Je přístupný pro všechny zájemce a neklade si žádné politické cíle.

4.1 Vznik SCRC v USA

"*Aneb, jak to všechno začalo...*

Po patnáctileté pauze jsem si koupil novou motorku a začal jsem si užívat života trochu víc, než dříve. Po několika týdnech ježdění mi začalo něco scházet... Motorkářské kamarádství a bratrství. A to byl okamžik, kdy jsem se rozhodl založit klub v oblasti Memphisu, kde jsem potkal nové přátele, se kterými jsme začali společně jezdit a užívat si nádherných pocitů při jízdě tak, aby to bylo akceptovatelné i naším okolím. Bylo nás pár a klubu jsme dali jméno Southern Cruisers Riding Club. Na tenkrát začínajícím internetu jsme založili pár stránek o našem klubu a diskusní fórum, kde jsme mohli všichni společně komunikovat a připravovat nové akce a vyjížďky. Během této doby jsme pracovali

na klubovém logu a prošli jsme desítky návrhů, než jsme se všichni shodli na logu, které náš klub používá dodnes a které je zaregistrovanou ochrannou známkou.

Velmi krátce po založení a zformování klubu v Memphisu, mě kontaktoval Jerry Longdon (přezdívaný HIP) z oblasti Knoxville a ptal se na náš klub. Když Jerry zjistil, že se jedná o místní klub, rozhodl se založit pobočku či motorkářsky "chapter" v Knoxville. Chtěl prostě vidět, co to udělá a jaký by byl zájem. Během této doby jsme připravovali pravidla pro organizaci klubu a zásady pro členy. Nechtěli jsme, aby se klub dostal do kategorie "špatných" klubů a aby byl naprosto čistý, průhledný a legální ve všech směrech. Pobočka v Knoxville se začala starat o organizaci a ze zakládajícího klubu v Memphisu se stala regionální pobočka v Tennessee.

Po krátké době se ukázalo, že dvě pobočky pracují velmi dobře a byli jsme spokojeni. Potom zavolal Tim Jones z města Rome ve státu Georgia. Jeho první slova byly "A co takhle založit pobočku v Georgii?" Překvapilo nás to, protože je to poměrně daleko a nenapadlo nás, že by někdo mohl mít o klub zájem. Ale dříve než jsme se nadáli byla na světě aktivní pobočka v Georgii. Během rozhovorů nám Tim řekl, že se zabývá navrhováním webovských stránek a že by bylo dobré mít svou vlastní doménu a že by se staral o naše stránky na internetu. Byli jsme překvapeni ale stalo se a naše doména www.southerncruisers.net začala fungovat a tím to vlastně všechno začalo.

Přišla řada dalších lidí, kteří založili pobočky v Karolíně, Oklahomě a další v Tennessee. Zdálo se, že se všichni chtějí stát členy Southern Cruisers Riding Clubu. Během let jsme otevřeli pobočky ve všech státech USA a v řadě dalších zemí v Evropě, Asii i v Austrálii. Nárůst členů je rychlejší než kdy jindy a denně se přihlašují další a další zájemci. Uvědomil jsem si, že zájem o členství je tak velký proto, že lidé si přáli být přesně v takovém klubu, jako je Southern Cruisers. V našem klubu je spousta veteránů, aktivních vojáků, pilotů, úředníků i dělníků, lidí bez práce a naopak vysoce pracovně vytížených lidí - prostě na věku ani povolání nezáleží, jde nám jen o radost a kamarádství.

V současné době má náš mezinárodní klub tisíce členů. Jsme rádi že se to povedlo."

Rick Perry (Rickster), zakladatel a prezident, Southern Cruisers Riding Club[14]

4.2 SCRC v ČR

Logo klubu pochází z USA, jako ochrannou známku ji vlastní vedení klubu v USA. Je stejné pro všechny chaptery SCRC na světě a vyjadřuje myšlenky klubu – orel je symbolem svobody, motocyklové kolo na pozadí znamená zálibu a indiánská křídla rozmach a rozšiřování ve světě, rohy otočené vzhůru symbol moudrosti. Nápis na kole ve volném překladu znamená jízdní klub cruiserů z jihu a je připomínkou toho, že klub vznikl v Memphisu, v oblasti, které se říká Southern States. Slovo riding – ježdění je zaměření klubu, kterým se klub odlišuje od jiných. Členové se nenazývají bratři, SCRC nenahrazuje rodinu, členové jsou přátelé, kamarádi a na rozdíl od MC klubů se členem SCRC může stát i žena.

SCRC v ČR nepoužívá klasické „barvy“ na zádech, nemá zájem vyvolávat problémy, které by tato nášivka mohla u některých MC klubů v ČR vyvolávat. SCRC není MC klubem a respektuje, že barvy jsou symbolem MC klubů. V USA nemá SCRC problém tuto nášivku používat, ale po určitých problémech s některými MC kluby v Evropě i Kanadě se tamní kluby dohodly „barvy“ nepoužívat. Pro identifikaci členů jsou používána klubová trička se znakem klubu na zádech, případně menší nášivky vpředu na bundách.

Za zakladatele české odnože SCRC je považován Tomáš „Toko“ Kocanda.

V roce 2000 se Tomáš „Toko“ Kocanda zapojil do internetové konference v systému Delphi forums, (do těchto diskuzí se zapojovali majitelé cruiserů[16] z celého světa) a mnoho majitelů z USA bylo členy SCRC. Začal se zajímat, o jaký klub se jedná a začal zjišťovat podmínky vzniku pobočky - chapteru v ČR. Tehdy vznikaly po USA nové chaptery a hlásili se členové, kterým se líbila otevřenost tohoto klubu k neamerickým značkám

[16] Cruiser - mohutný motocykl ve stylu amerických strojů ze 30.–50. let 20. století. Tyto motocykly mají spoustu chromovaných součástí, motory laděné do nízkých otáček a jsou většinou uzpůsobeny pro pohodlné a stylové cestování na dlouhé trasy ve dvou.[15]

motocyklů. Struktura klubu je pevně daná, ale jednotlivé chaptery mají možnost si pravidla upravit dle svých potřeb. SCRC byl první klub s jasně definovanými pravidly pro bezpečnou skupinovou jízdu[17], které postupně přebíraly další kluby.

Po podpoře z vedení klubu v USA se uskutečnilo první setkání lidí, které tato myšlenka zaujala v klubu Štvanice v Praze (dnes už neexistuje). Mnoho jedinců, kteří stáli u zrodu českého SCRC již dávno nejezdí, ale dodnes s klubem sympatizují.

V době svého vzniku musel český SCRC bojovat o své místo na slunci s již existujícími kluby v ČR. Jednalo se hlavně o MC kluby, které měly svou základnu také v USA a v USA se SCRC problém neměly. V ČR byl ale SCRC v pozici nováčka, který si svou pozici musel teprve vybojovat. Hlavní zaměření klubu bylo od začátku ježdění, klub pořádá každý rok celonárodní sraz, který je samozřejmě přístupný i pro členy všech chapterů SCRC na světě, každý chapter pořádá během roku pravidelné jedno i vícedenní vyjížďky otevřené i pro členy ostatních chapterů, pořádají společné dovolené. Od počátku se klub prezentuje jako rodinný, přístup na akce mají samozřejmě i rodinní příslušníci včetně dětí. Tradicí amerického SCRC je pořádání dětských dnů a dalších akcí pro děti, v ČR jsou tyto aktivity v začátcích: Klub pořádá návštěvy dětských domovů, kam po předchozí domluvě přijede i s motocykly, zájemce o jízdu sveze, popovídá si s dětmi o klubu a motorkách a rozdá případně drobné dárky, dále se pravidelně zúčastňuje akcí pořádaných MDA RIDE[18].

V současné době má SCRC po světě více než třicet tisíc členů, v ČR je asi 300 členů.

---

[17] Jezdci ve skupině tvoří formaci ve dvou řadách s vedoucím jezdcem skupiny v čele formace v levé řadě. Vedoucí jezdec (ride leader) tak může vidět celou formaci ve svých zpětných zrcátkách a může sledovat i dojíždějící a předjíždějící auta. Druhý motocykl v pořadí jede v pravé řadě za vedoucím jezdcem s asi sekundovým intervalem. Další jezdci pak zabírají střídavě levé a pravé pozice v jízdním pruhu tak, aby měli zhruba dvousekundovou vzdálenost od jezdů před nimi a tedy sekundovou vzdálenost od jezdce diagonálně vpředu. Tento způsob řazení jezdců dává dostatek prostoru pro bezpečné manévrování (žádné motocykly nejedou v jednom okamžiku vedle sebe) a zároveň zabraňuje automobilům předjíždět "myškováním" jednotlivé jezdce. Poslední jezdec (tail gunner - zadní střelec) může jet na kterékoliv straně jízdního pruhu. Mění svou polohu podle momentální potřeby a situace.)[16]

[18] MDA RIDE je společnost lidí, kteří se rozhodli dlouhodobě pomáhat lidem s nervosvalovým postižením, známým jako svalová dystrofie. Proč MDA RIDE? Protože cílem všech aktivit je benefiční jízda motorkářů s lidmi postiženými touto nemocí a především snaha získat maximální množství prostředků pro asociaci, která tyto nemocné sdružuje. MDA je mezinárodní zkratka pro asociaci muskulárních dystrofiků (muscular dystrophy asociation)

V čele SCRC ČR je prezident a viceprezident, chod jednotlivých poboček – chapterů řídí 1st officer – první důstojníci (v běžné řeči se používá počeštěný výraz „první oficír“) a pokud to vyžaduje větší členění pobočky, tak druhý důstojník – 2nd officer („druhý oficír“). Jedná se o neplacené funkce, takoví lidé většinu svého volného času věnují chodu pobočky. V ČR má klub 7 poboček – chapterů.

SCRC je klub otevřený pro všechny majitele motocyklu bez rozdílu značek, jedinou podmínkou je pravidelné ježdění s klubem. Klub je propagátorem bezpečnostních pravidel pro motorkáře i veřejnost (hlavně propagace bezpečné jízdy v koloně) – a distancuje se od jakýchkoliv nelegálních aktivit.[12]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 VÝZKUM ZAMĚŘENÝ NA MOTORKÁŘSKOU SUBKULTURU

K výběru tématu mé bakalářské práce mě přimělo několik náhodně vyslechnutých rozhovorů. Rozhovorů se účastnili jedinci různého věku a postavení – od náctiletých po jedince pokročilého věku – tito jedinci měli jedno společné – o motorkářské subkultuře nic nevěděli, osobně žádného motorkáře neznali a jejich názory na motorkáře byly ovlivněné pouze občasnými setkáními s projíždějícím motorkářem a informacemi zprostředkovanými médii. Házeli všechny motorkáře tzv. do „jednoho pytle“. Pro ně byli motorkáři nebezpečnou skupinou nedodržující zákony a hazardující s životem svým a s životy dalších účastníků silničního provozu a všichni byli nepochybně členy MC klubů typu Hells Angels.

Z rozhovorů vedenými s respondenty se dovídáme, jak sami členové motorkářské subkultury vnímají svoji „odlišnost“ a jakým způsobem je tato subkultura ovlivňuje.

5.1 Cíle výzkumu a výzkumné otázky

Cílem mého výzkumu je zjištění, jak se vnímají sami členové motorkářské subkultury, jakým způsobem se řadí do majoritní společnosti, jak tuto společnost ovlivňují a jak majoritní společnost ovlivňuje je samé. K získání údajů nutných k provedení výzkumu jsem využila možnosti kvalitativního výzkumu, protože jeho *„hlavním rysem je dlouhodobost,intenzivnost a podrobný zápis. Pozorovatel zaznamenává skoro všechno, co se v daném prostředí odehraje.“* ([17]s. 142*)*. U několika respondentů jsem pro doplnění rozhovorů volila formu dotazníku, ale pouze z důvodu velké vzdálenosti a nemožnosti se s konrétním respondentem v nejbližší době setkat. Dotazník bych jako jedinou metodu výzkumu nezvolila, protože data touto cestou získaná jsou více zredukovaná, než informace získané rozhovorem a pozorováním.

Rozhovory s vybranými motorkáři byly uskutečněny na základě předem připravených otázek. Respondenti měli možnost se vyjádřit i na mimo kladené otázky, případně sami

přispěli do rozhovoru vlastními názory na určité věci. Svůj výzkum jsem zaměřila na klub, který je otevřený všem zájemcům o ježdění na motorkách - SCRC a snažila jsem se svými otázkami zjistit, co pro respondenty znamená členství v tomto klubu, jak motorkářství ovlivňuje jejich běžný život včetně rodinného, jak nahlíží na ženy motorkářky a jaký je jejich názor na MC kluby.

Rozhovor se skládal z 19 základních otázek (otázky jsou uvedeny v příloze č. 1). Rozhovory jsem zaznamenávala s pomocí diktafonu a se souhlasem respondentů. Zaznamenání rozhovorů pomocí diktafonu mi pomohlo zachytit přesné odpovědi respondentů. Všichni respondenti byli dopředu seznámeni s cílem mé práce a byla jim slíbena anonymita, přesto jsem se rozhodla uvádět respondenty pod počátečními písmeny jejich přezdívek, případně jmen.

Sběr dat probíhal od května 2014 do února 2015. Rozhovory probíhaly přímo na akcích pořádaných SCRC.

5.2 Charakteristika a výběr respondentů

„U kvalitativního výzkumu jde o výběr záměrný. Nikdy se tu nepoužívá náhodný výběr, který je typický pro kvantitativní výzkum. Záměrný výběr je potřebný proto, aby vybrané osoby byly vhodné, tj. aby měly potřebné vědomosti a zkušenosti z daného prostředí. Jen tak mohou podat informačně bohatý a pravdivý obraz o něm.“ ([17]s. 144)

Většinu respondentů jsem znala osobně, zbytku respondentů jsem byla „doporučena“ ostatními respondenty. Respondenti tak byli velmi ochotní a vstřícní a rozhovory probíhaly v uvolněném duchu.

Rozhovory jsem provedla s deseti respondenty ve věkovém rozmezí mezi 39 až 67 lety, z toho sedm bylo mužů a tři ženy. Jednalo se o dlouholeté členy klubu, větší část respondentů patřila mezi členy, kteří jezdí s klubem prakticky od začátku.

Vzdělání – muži: tři muži měli ukončené vysokoškolské vzdělání, tři muži středoškolské vzdělání a jeden muž byl vyučený.

Vzdělání – ženy: všechny tři dotazované ženy měly ukončené středoškolské vzdělání.

Stav – muži: tři muži ženatí (jedná se o první manželství), jeden muž svobodný, žijící v současné době s partnerkou, tři muži rozvedení a znovu ženatí nebo žijící v současné době s partnerkou. Až na jednoho respondenta všichni dotazovaní muži žili s ženami – motorkářkami (řidičkami, nebo spolujezdkyněmi), tento respondent uvedl, že jeho partnerka dříve jezdila, později z důvodu pracovního vytížení a špatného zdravotního stavu přestala, ale je stále příznivcem motorek.

Stav – ženy: jedna žena vdaná (jedná se o první manželství), dvě ženy rozvedené, žijící v současné době s partnerem. Všechny dotazované ženy žily s muži – motorkáři.

5.3 Vlastní výzkum

5.3.1 První kontakt s motorkou

Otázka: *„Kdy jsi začal/a jezdit na motorce, první kontakt s motorkou – jako dítě, až dospělý…?“*

Otázka: *„Pokud jsi začal/a jezdit před rokem 89, vnímáš nějakou změnu – dostupnost strojů, oblečení, pohled veřejnosti na motorkáře a na Tebe konkrétně…?“*

Na výběr motocyklu by měl mít vliv i věk jedince. Dle zákona o „silničním provozu„ (zákon č. 361/2000 Sb.) je možné si pořídit řidičský průkaz nejdříve ve věku 15 let s určitými omezeními a bez omezení od 21 let. Před 15 rokem by tedy jedinec neměl mít možnost se k řízení motocyklu dostat. Skutečnost je ovšem jiná. Většina motorkářů, které osobně znám, začínala s řízením před 15 rokem. Velkou výhodu mají jedinci žijící na vesnicích, případně v rodinách, kde se už nějaký postarší motocykl vyskytuje. Mnoho motorkářů začínalo jezdit na motocyklech značky Jawa 20, Jawa 21 – lidově zvaných

„fechtl, fichtl“ (hlavně z toho důvodu, že většina mnou známých motorkářů začala jezdit před rokem 1989 a tehdy byly zahraniční značky prakticky nedostupné, kdežto ve většině rodin se nějaký ten „fechtl“ nacházel). Před revolucí jezdila většina motorkářů v ČR na motocyklech značky Jawa nebo ČZ (o objemu 175-350 cm^3), s výjimkou HDCP, kde nadšenci udržovali v chodu válečné motocykly této značky. Dovést do tehdejší socialistické republiky novější zahraniční motocykly byl téměř nemožný výkon a ceny zahraničních motocyklů často přesahovaly finanční možností zájemců o takové stroje.

První věkovou kategorií jsou řidiči od 15 let, skupina AM o objemu do 50 cm^3, další kategorií od 16 let je skupina A1 o obsahu 125 cm^3 a 11 kW, kategorie od 18 let, skupina A2 – jakýkoliv objem motocyklu o max. 35 kW. Pak A – bez jakéhokoliv omezení motocyklu – pro věk od 24 let nebo 20 let, pokud je držitelem průkazu A2 minimálně 2 roky. Toto poněkud složité dělení má vést k větší bezpečnosti na silnicích. Nová úprava zákona o „silničním provozu“ reagovala na otevření trhu s motocykly různých objemů a na nárůst často smrtelných nehod nezkušených řidičů na silných a rychlých strojích. Snahou zákonodárců bylo, aby si čerstvě plnoletý jedinec bez jakýchkoli zkušeností s jízdou na motocyklu nemohl koupit stroj, který nezvládne. Před rokem 89 a těsně po něm byly vyhláškou o silničním provozu rozděleny řidičské průkazy na pouhé 2 kategorie – od 15 let na motocykly o objemu do 50 cm^3 a od 17 let na všechny ostatní motocykly.

V současné době by jedinec vlastnící řidičský průkaz skupiny A2 měl jezdit pouze na stroji, který má dle technického průkazu omezení motoru do 35 kW. Mnoho vlastníků slabších strojů si ovšem po zakoupení odstraní technické omezení výkonu a úprava je víceméně nezjistitelná.

B: *„Jezdit jsem začal až jako dospělý v roce 95, ale můj úplně první kontakt s motorkou, to mi bylo 15 let, ale to jsem neřídil, … jezdím 29 let. V polovině 90 let bylo poznat, že lidi se za tou motorkou otáčeli na ulici a po pár letech jak už toho bylo hodně, jako je dneska, už to pro lidi není nic mimořádného. Z tohoto pohledu je i vidět, myslím i na tom klubu to bylo vidět, že dřív, když jsme začínali, tak jsme byli z celé republiky, ten klub byl malý,*

a byli jsme schopni se sjíždět z celé republiky, přes republiku tam zpátky no a dneska, ... tak už takové úsilí prostě není u těch lidí vidět, berou to spíš jako takovou spotřební věc, která jim poskytuje jednu z mnoha a mnoha dalších zábav v tom životě, ... jak bych řekl, není to takový pocit sounáležitosti se skupinou, ale je to myslím obecně, to nesouvisí jenom s motorkama, vidím to i v jiných odvětvích, dělám sport a tam je to dost podobné,... že ty lidi už tomu nedávaj tolik co dřív, mají to jako nějakou spotřební záležitost, zábavičku a nejsou schopni pro to tolik udělat, jako byli schopni pro to udělat dřív."

Lo: *„Už jako dítě v 11 letech jsem měl svoji první motorku - padesátku fichtla a od té doby jezdím na motorce, ještě jsem neměl ani papíry. Mé první seznámení s policajtama byla pokuta za to, že nemám u sebe papíry, protože jsem jel v plavkách na motorce. Já jsem fichtla dostal od otce, chtěl jsem motorku a byly celkem dostupný, tak jsem ji dostal a od 11 let jezdím.“*

Lu: *„Bylo mi 14 let, a já jsem si vydělal na první vysněnou motorku – to byl pařez Jawa 50, rodiče mi na to nepřispěli. Byl to byl můj sen, ale naši řekli - v pořádku, ale vydělej si na ni. Od 14 roků jsem s tátou dělal lepenkový izolace na střechách, abych měl peníze. Bylo to na přelomu 89-90 asi.*

...nerozlišuju to, neřeším to, jak koukaj lidi na mě, já řeším to jak vnímám já ježdění a vnímám lidi kolem sebe, vnímám to, že dřív ... nebyly tak dobrý helmy, oblečení, bylo to dobrodružství, musíš si poradit na cestě, nevíš, jestli ta motorka dojede nebo ne. Bylo to úplně jiný, dneska ty motorky jsou záležitost spíš módy, není to o tom dobrodružství, vzhledem k oblečení a dalším pomůckách to není nebezpečná věc. Není to dobrodružství v tom směru, že to nedojede, dneska ty motorky dojedou vždycky...není to o tom způsobu života, to je věc, která mi na tom vadí, ale v podstatě je mi to jedno..."

Eb: *„Můj konakt s motorkou byl v 9. třídě základní školy na pincku, to jsem si dělala řidičák. Na pionýru jsem jezdila chvilku, pak jsem si v 18 dělala na auto a na motorku jsem si dělala až dost pozdě, po roce 89, je to asi 6 roků."*

Š: *„Ve 12 letech, stadion, ...sbíral jsem lahve od piva a když jsem nasbíral lahve za 120 korun, tak jsem si dojel do H., 6 km od baráku koupit stadiona a dotlačil jsem ho ke strejdovi, tam jsme spravili klínek a na něm jsem dojel domů. Na zapřenou a půl roku rodiče nevěděli, že mám stadiona, byl ve stodole zahrabanej. Prodal mi ho spolužák ze základky. To byl 81 rok, to nikoho žádný papíry nezajímaly.*

Všechno je jinak, v tý době jsme to nevnímali jako motorkaření, a ... jako motorkaření se to dá vnímat až v podstatě v uvozovkách pod nátlakem veřejnosti… veřejnost říká, že ty motorkaříš. Člověk, kterej je motorkář – nemotorkaří, jezdí na motorce a neřeší to jestli je nebo není motorkář, jestli motorkaří nebo ne, prostě jezdí … a jezdí kdy má chuť a kam má chuť, jestli jezdí kolem komína nebo jezdí na dlouhý štreky. Je spousta druhů „motorkářů“, kteří jsou motorkáři proto, aby bylo vidět, že jsou motorkáři a pak jsou motorkáři, který jezděj vod mala a jsou motorkáři jenom proto, že jim to někdo říká, ale voni sami sebe jako motorkáře vnímaj pod tím tlakem tý veřejnosti, která si to vo nich myslí.

A změna – dostupnost strojů, před tím byly Jawy, pár lidí se dostalo k Harlejům z UNRA výpomoci, pár lidí mělo 500 Jawy, něco se našlo po stodolách a většina z nás jezdila na fichtlech, Jawách, Čezetách …. ježdění na motorkách se změnilo hrozně moc, my jsme začínali na malejch motorkách, který uměly jet 50 km v hodině a dneska? A to nám bylo 12 a tak, a dneska hoši, kterým je 15 si udělaj papíry, poprvý sednou na stroj, kterej umí jet 100 a my jsme se učili na motorkách, který uměly jet 50 a to je obrovskej rozdíl v ježdění na motorce..."

T: *„Jako dítě, na jakýmsi sportovním táboře, byl tam pionýr – pařez, myslím si že to bylo v roce 78, kdy jsme si ho půjčovali mezi břízama, po lese, se stejně starýma kamarádama, vždycky než nám došel benzín, pak jsme museli sehnat další, abychom zas půldne mohli jezdit.*

V devátý třídě už jsem měl Pionýra Jawa 21, s kterou jsem jezdil na písák (místní koupaliště – pozn. autora) a s klukama z deváté třídy, co už jim bylo 15. ...Koupil jsem ho

částečně z naspořenejch peněz, stál 2000 korun, byl starší, sportovní verze. Největší zajímavost byla ta, že jsem bydlel nějakých 200 m od školy, ráno jsem musel vytáhnout Pionýra z kůlny na dvorku, protlačit skrz činžák, musel jsem použít prkna, abych ho vytlačil o patro výš, ujel jsem 200 m do školy a tam jsem ho chcípnul, ale pak jsme po škole jeli třeba na písák s holkama.

Táta jezdil na číze (motocykl značky ČZ – pozn. autora), z který jsme si udělali krosku (úprava na motocykl pro jízdu v terénu, mimo silnice – pozn. autora) a celý prázdniny jsme na ní s bratránkama lítali. A k velký motorce jsem se dostal někdy v roce 81 tuším, kdy jsem si pořídil motocykl Victoria 350 z roku 40, byl to čtyřtak. Když jel tenkrát po ulici čtyřtakt, tak se všichni otáčeli ... v roce 82 jsem si pořídil za nějaký stipendium ... motocykl JAWA OHC, jezdila s malou rozetou přes 150 km v hodině,... stroj z české provenience – ujížděl všem Jawám. Na Hondy z Tuzexu to samozřejmě nemělo, ale dokázal jsem jim jet po zádech. To bylo před vojnou do roku 83, tu motorku mám dodneska."

Z rozhovorů vyplývá, že většina respondentů uskutečnila svůj první kontakt s motorkou před 15 rokem a od té doby víceméně jezdí nepřetržitě. Většina respondentů oceňovala, že se po roce 89 kromě možnosti svobodného cestování také zjednodušil přístup k zahraničním motocyklům a zvětšil se výběr kvalitních bezpečnostních pomůcek a oblečení. Co se týká změny přístupu majoritní společnosti k motorkářům před a po roce 89 většinou nevnímali, nebylo to pro ně důležité. Domnívám se, že tento postoj je daný i tím, že "motorkářství" považují za svoji soukromou věc, kterou nepotřebují dávat okolí najevo.

5.3.2 Ženy motorkářky

Otázka: *„Co říkáš na ženy motorkářky – řidičky, batůžci (je jich dost, málo, neměly by řídit – nejsou tak dobré,...)“*

Zde vnímám jeden z největších rozdílů mezi MC kluby a SCRC. Prostředí všech motorkářských klubů (i SCRC) má maskulinní povahu, ale narozdíl od SCRC, jedno z hlavních pravidel MC klubů je zákaz udělování členství ženám. Žena v MC klubech

představuje pouze doprovod muže – člena a ostatními muži – členy je vnímána jako „osobní majetek" dotyčného. Stejně tak se mužská dominance projevuje i v symbolech – klubovými znaky jsou sekery, lebky, psi i názvy klubů odkazují na „drsnou mužskost" – Cobra, Pit Bulls, Vikings, Vampires...

Pokud v bakalářské práci používám pojem motorkář, mám na mysli muže i ženy. Tento koníček byl ve svém počátku výrazně mužskou doménou, pokud se zde vyskytovaly ženy, tak pouze jako „ozdobný doplněk“, jako spolujezdkyně. Tak jako v každém odvětví lidské činnosti, tak i v koníčcích se prosazuje emancipace, a mezi motorkáři přibývá žen – motorkářek i když jsou zatím ve výrazné menšině. Mezi dotázanými respondenty byly pouze 3 ženy řidičky. Odhaduji, že žen – řidiček motocyklu v ČR není ani třetina, spíše do 10 %. Ženy – řidičky řídí stejné motocykly jako muži, nevypozorovala jsem během svého výzkumu preferenci určité kubatury nebo značky. Většina žen se dostala k řízení motocyklu díky svým partnerům, přičemž většina z nich začínala jako „ledvinky“ – spolujezdkyně a až později začaly samy řídit. Nezjistila jsem ani výrazný rozdíl ve způsobu jízdy mužů a žen, většina žen - řidiček, které jsem poznala, je svým řidičským uměním srovnatelná s muži a mnoho jich svým řidičským uměním muže i předčí (to není pouze můj osobní názor, ovlivněný tím, že i já jsem žena, ale můj názor potvrdilo i mnoho můžů, které jsem oslovila). Lze říci, že muži – motorkáři, členové SCRC vnímají ženy – řidičky pozitivně a jsou rádi, že s nimi ženy jezdí.

B: *„Líbí se mi to, myslím, že v některých ohledech jsou moc opatrné, což může někdy způsobovat, že jsou nerozhodné v krizových situacích, ale jinak si nemyslím, že by byly horší, znám plno kluků, kteří jezdí na motorkách hůř než ty holky…“*

N: *„… myslím, si, že ty holky, který se pohybujou třeba v tom v našem klubu jsou dobrý, jsou vyježděný. Nemám problém …“*

D: *„Řídit motorku a auto je úplně jiný. Auto je důležitý aby ses dostal z bodu A do bodu B, a znám hrozný ženský i chlapi jako řidiče v autě. Ženská na motorce víc ví do čeho de*

a že nemusí a že to chce dělat, takže se snažej víc a s ženskýma na motorce nemám vůbec problém. Myslím, že ženský jsou tak dobrý jak chlapi...“

Lo: „*Musí řídit, přeci ti nebude zezadu furt klepat do přilby. To je jak s autem, je spousta dobrých a špatných řidiček, čím víc jezdí, tím víc umí, ne že bych přijel a řekl, ta je blbá, nikdy se to nenaučí, to můžu říct akorát o svém bratrovi, ten se to nikdy nenaučí...“*

Lu: *„Je to sexy, nebojej se. Dokud nespadnou, tak si neuvědomujou, že se může něco stát, naprosto důvěřujou stroji - v autě i na motorce, že to jede,kam to zatočí, tam to pojede, neuvědomujou si, že to může podjet, že se něco může stát. Ale neřek bych, že jsou horší řidičky – pokud už maj zkušenosti, nejezdí hůř než chlapi ...“*

Šm: *„Skvělý, čím houšť, tím líp. Ženský jsou dobrý motorkářky, znám spoustu ženskejch, který ježděj a navíc je to moc hezký, když takhle člověk jede druhej a před ním jede ženská, hezky se na to kouká…Ženský motorkářky jsou strašně príma, ženská na motorce - je to hezký, je to sexy, motorka je nádherná záležitost, spousta motorek je esteticky krásnejch, motorky se mi jako stroj líběj a když na tom sedí pěkná ženská, a teď nemluvím vo hrbatinách, kterejm je jedno, jestli se fotěj na motorce nebo na tramvaji, mluvím o těch, co jezděj, je jedno jestli je to čopr nebo enduro, je to hezký a je to príma.“*

Během výzkumu jsem zjistila, že někteří motorkáři – nejen muži, ale i ženy rozlišují ženu - řidičku a ženu – spolujezdce. Ženu řidičku vnímají jako plnohodnotnějšího člena skupiny, žena – řidička v tom „jede s nimi“ – musí reagovat během jízdy na problémy, být schopna řídit v dešti i zimě, musí reagovat na štěrk na silnici, musí být schopná udržet tempo skupiny a být schopná ujet stejné množství kilometrů. Kdežto spolujezdec nic z toho umět nemusí, je takříkajíc „na okrasu“. Toto rozlišení ale většina z nich vnímala pouze během jízdy, večer při zábavě se všichni členové skupiny stávají plnohodnotnými členy. Jiní motorkáři naopak nerozlišují mezi ženou řidičkou a ženou spolujezdcem a přiznávají jim stejná práva.

V: *„Myslím si, že když je ženská motorkářka, že je daleko víc vyježděná, že dokáže daleko víc a rychlejc předvídat…Já v okamžiku kdy jsem začala jezdit na motorce, tak jsem zjistila, že jsem v autě strašný prase. Jezdila jsem rychle, protože jsem věděla, že to má čtyři kola, že to stihnu dobrzdit. Kdežto teďka na té motorce jak někde v dálce vidím děti, tak zpomaluju, vidím, že tam někde běží pes – zpomaluju, protože to jsou všechno rizikový momenty nebo když vidím, že je někde křižovatka a jede přede mnou auto, který evidentně jede pomalu nebo dělá nějaký nestandardní pohyby, tak opravdu zpomaluju a dávám pozor.*
Takže jsem přesvědčená, že holky, co jezdí na motorce, právě proto, že se musí chránit, protože nic jinýho ji nechrání než oblečení a helma, tak že jsou daleko víc obezřetnější a daleko lepší, vyježděnější řidičky.“

Eb: *„Mám pocit, že mě chlapi vnímají jako plnohodnotnější bytost když řídím, než když jsem jezdila jako ledvina. Ty baby – baťůžky dost dokáží tu vyjížďku znepříjemnit - to je špatné, proč se nezastaví tam na kafe, už jedeme dlouho a tak. Jsem radši, když je ženská ve skupině jako řidička než batůžek.“*

Lu: *„Nerozlišuju vůbec, protože kdo řídí, má nějakou zodpovědnost, na druhou stranu respektuju to, že vůbec někdo sedí vzadu, je to vo nátuře. Já bych to nedokázal, že někdo důvěřuje tomu před sebou natolik, že se mu svěří svůj život, to ve mně vzbuzuje obrovský obdiv, to nedokážu, další, když se jede v dešti, tak ten zadní je na tom daleko hůř, nemůže říct, teď zastav, trpí v krizových situací ….“*

Eš: „*Dělím, samozřejmě. Ledvina začíná, já jsem taky byla ledvina, a když jsem pak začala jezdit, tak mi pomohlo líp jezdit jako řidič, měla jsem naposlouchaný motor, věděla jsem, jak řadit. To mě přivedlo k tomu, jezdit sama“*

Lo: „*Nerozlišuju, to je o lidech, motorka je prostředek, kdy si vyčistíš hlavu, ne o tom, že toho druhého považuješ za méněcenného“*

D: „*Musim říct, že jo, vnímám rozdíl. Když řídí, tak je částí toho dobrodružství. Ledvinka je pasažér, je spolujezdec, to je jedno, kdo tam sedí, tam může sedět kdokoliv, nemusí nic umět, jenom tam sedí. Ženská, co řídí motorku, musí něco vědět. Když je společnost večer, tak to je jedno, jestli je ledvinka nebo motorkář. Ledvinky se můžou vyměnit, tam nepotřebuješ nic umět, sedět vzadu, ale když začneš řídit tu motorku, tak víš ty pravidla, co musíš dodržovat, co ty ostatní motorkáři musí. Skupina ji bude brát víc vážně a víc do toho může mluvit…*“

T: „*Rozlišuju – řek bych, že batůžek je začínající kamarádka motorkáře, kde není zcela jasný vývoj, zda ta motorka zůstane v rodině dalších pár let …*“

Šm: *„Ne, já si neumím představit, jak strašný to musí bejt jako batůžek, pro mě to je něco strašnýho – ta představa batůžku, strašně bych se bál jezdit. Nesnáším aktivity, který nejsem schopnej ovlivnit, ať už spolujezdec na motorce, v autě nebo v letadle... Holky který jezděj, jsou obdivuhodný a kor když jezděj na úrovni chlapů – to zní blbě, ale poměřuje se to podle chlapů, ty ženský jsou úžasný, ale co ty ženský vydržej vzadu na sedačce, to je možná pro mě ještě obdivuhodnější, já bych to nedokázal ani do Brna, natož dál, to bych vůbec nedal. Maj do toho co kecat, a ten kdo sedí za řidítkama nemůže jezdit jen podle sebe, ale i podle těch ostatních, těch co říděj kolem i těch co seděj vzadu.*“

5.3.3 Motorka a rodina

Otázka: *„Co na to rodina – souhlasí/nesouhlasí s motorkou, zapojila/nezapojila se do „motorkaření“…?“*

Motorkářské srazy patří neodmyslitelně k subkultuře motorkářů. Členové SCRC se samozřejmě také schází na společných akcích a mezi největší patří každoroční „Evropská rallye“ (dříve Celonárodní sraz) – jedná se o sraz pořádaný českým SCRC v ČR, který je ovšem přístupný všem členům SCRC na světě. Pravidelně se těchto srazů účastní polský SCRC a vloni (rok 2014) i členové SCRC ze Švédska, kteří tak opláceli návštěvu českého SCRC na švédském srazu. V ČR se „srazu“ pravidelně

účastní zahraniční členové SCRC – v minulých letech přijeli zástupci Belgie, Německa, Walesu, …

V ČR nastal velký rozmach srazů po roce 1989, většina srazů je typická večerním vystoupením kapel hrajících tzv. „tvrdou“ muziku, během dne se pořádají různé soutěže – např. jízdy zručnosti, nejpomalejší jízda, ale i zatloukání hřebíků na čas, apod. Na některých srazech se motorkáři baví hodně drsným způsobem, pořádají se závody v pití alkoholu na čas a zlatým hřebem večerní zábavy je často i striptýz. Srazy se pořádají většinou od pátku do neděle a součástí soboty bývá „spanilá jízda“ – jízda všech zúčastněných motorek přes město, kde se sraz odehrává.

SCRC každoroční sraz pořádá také, ale protože se jedná o rodinný klub, tak účastníky srazů nejsou jen členové klubu, ale i jejich rodiny, včetně dětí a zábava se přizpůsobuje i těmto účastníkům a je tedy umírněnější než srazová zábava MC klubů.

Motorka je časově i finančně náročný koníček, proto mě zajímalo, zda a jak tento koníček ovlivňuje rodinné, případně partnerské vztahy. Zjistila jsem, že většina dotázaných má partnery, kteří tento náročný koníček sdílí. Být motorkářem není jen přechodný koníček, jedná se o životní styl, a pokud partnerka nesdílí tento koníček, případně není velmi tolerantní, vztah většinou končí. Nedomnívám se, že za případné rozchody může zrovna motorka, ale jsem přesvědčena, že neshody ohledně tak výrazného koníčku mohou být spouštěčem k rozpadu vztahu.

B: *„Tak v podstatě já jsem chtěl jezdit od svých 15 let, ale můj děda se zabil na motorce a naši mě to zakázali - na průmyslovce, když jsem potřeboval podpis. Pak jsem po maturitě měl období, kdy jsme jezdili na čundry a pak byla 2 roky vojna, pak jsme zase jezdili na čundry, neměl jsem, jak bych se k tomu dostal, nebylo ani to okolí a pak jsem se oženil. … a manželka za mnou přišla, že se jí motorka líbí a toho jsem se samozřejmě okamžitě chytl, protože jsem to chtěl. Udělal jsem si řidičák, začali jsem postupně jezdit, hodně jsme jezdili s děckama, manželku to po nějakých letech už tak moc nebavilo, ale já jsem jezdil s dětma, děcka měli 5 - 6 roku, a začali jezdit se mnou, koupil jsem si sedačku*

z Německa … i když to u nás nebylo schválené, ale bylo to bezpečné, nemohli spadnout z té motorky . Teď jsem rozvedený a mou současnou partnerku to samozřejmě baví, jinak by asi se mnou nevydržela, protože musí to být člověk, kterému to něco říká, protože pokud jezdíte tak často jak jezdím já, jinak by to nešlo, má sama motorku.“

D: *„Motorka byla asi důvod pro rozvod, ona žárlila, jezdila sem tam jako spolujezdec, … ale taky někdy jsem chtěl jet sám. Když jsem chtěl jet sám, tak strašně žárlila, …..měsíce potom jsem musel poslouchat, že se nestarám o rodinu a to mě docela mrzelo. Moje současná manželka se mnou jezdila bez problémů, teď už nejezdí, ale nebrání mi, posílá mě sama na projížďku, moje žena je motorkářův sen…“*

Eb: *„Rodiče v mých 15 byli v pohodě, protože tatínek měl motorku z mládí a jezdilo pár motorek na cestě. Má dcera nemá motorky ráda, ale už se s tím smířila, ale trvalo jí to dost dlouho.Partner sám jezdí.“*

Eš: *„Manžel jezdí taky, má vlastní motorky, takže žádný problém.“*

Lo: *„Moje bývalá manželka jezdila občas se mnou. Nevadilo jí to, ale nijak to nevyhledávala. Moje současná partnerka má vlastní motorku, jezdíme oba dva, takže všichni souhlasí …“*

Lu: *„… moje bývalá žena mě k tomu svým způsobem přivedla (já jsem jí to kompenzoval jiným způsobem, finančně), rozešli jsme se, protože nepatřila do tohohle života, nepatřila srdcem ke mně, k tomu motorkářskýmu způsobu života. Současná partnerka je něco jinýho, je na stejný vlně, to není problém… “*

T. *„S manželkou jsme jezdili společně, jezdím i na veteránský soutěže, kdysi manželka měla svoji motorku, pak pro zaneprázdnění, kariéru nebyl čas… takže dovolená se odděluje na rodinnou a motorkářskou dovolenou. Manželka to toleruje, ale…asi jako každá manželka, kdybych mizel na kolečkových bruslích nebo na kole, bylo by to stejný…“*

Š: *„… děti se úplně nechytly, co se motorek týče a partnerka, ta je na tom stejně jak já, ta se zapojila, jezdí samostatně – řídí a velice dobře. … Než jsme se seznámili, tak nejezdila, zpočátku nechtěla jezdit ani jako ledvinka a vyvinulo se to tak, že jezdí sama na svý motorce, má několik motorek a jezdí tak, že spoustu chlapů strčí do kapsy, co se citu pro jízdu na motorce týká.“*

5.3.4 Vztah k MC klubům

Otázka: *„Jaký je Tvůj vztah k MC klubům?“*

Většina společnosti mezi jednotlivými motorkáři nerozlišuje, „háže je všechny do jednoho pytle“ – pro majoritní společnost motorkář = člen MC klubu, někdo, kdo žije na hraně zákona. Zajímalo mě, jaký vztah mají respondenti k MC klubům a proč si vybrali zrovna SCRC, který se prezentuje jako tolerantní, otevřený klub, který dodržuje zákony dané země, ve které existuje.

Získáním členství v MC klubu jedinec přijímá nejen název a symboly, také podstupuje přijímací rituál, účastní se pravidelných schůzí, podílí se na tvorbě činnosti klubu. Klub se stává jeho „pravou rodinou", členové se mezi sebou nazývají bratry. Rodina od svého člena očekává absolutní loajálnost, podporu a na oplátku se mu dostává podpory pro jeho činnosti. Pravidla stanovená klubem umožňují fungování klubu a také brání rozkladu klubu z důvodu konfliktů mezi samotnými členy. Klub stanovuje práva a povinnosti členů, včetně podmínek, za jakých je možné vyloučit jedince, kteří nepracují pro klub, případně ho z vnějšku ohrožují svoji neloajalitou a poškozují jeho jméno. Člen klubu se může vždy spolehnout na podporu ostatních členů – bratrů.

Základem klubu jsou tedy prověřené vztahy mezi jednotlivými členy. Proto musí nově příchozí zájemci o členství v MC klubu projít jakýmsi filtrem, který oddělí nekompatibilní jedince od těch vhodných. Členem klubu se může stát zájemce pouze po jednomyslném schválení všech plnoprávných členů klubu. Zájemcem o členství se nemůže stát ani náhodný kolemjdoucí, vždy ho musí doporučit plnoprávný člen klubu. Žadatel o členství se musí nejen určitou dobu podílet na fungování klubu, ale také musí prokázat, že pro klub

představuje přínos – např. že svůj majetek je ochoten poskytnout pro potřeby klubu (dává tak najevo, že jeho MC rodina je pro něj důležitější než vlastní rodina). MC klub je tedy výběrovým klubem, jehož členem se nemůže stát každý nahodilý jedinec. Zájemce o členství prochází určitými stupni začlenění podle své angažovanosti pro klub, pro tyto stupně se užívá anglické označení — Acquaintance[19] - HangAround[20] - Support[21] – Prospect[22] – a nakonec Member[23] (plnoprávný člen).

MC klub svým členům nabízí nejen základnu (klubovna, prostory, kde se členové pravidelně schází, případně mohou přespávat), ale i jakousi síť podpory a solidarity – například pomoc při řešení technických problémů, pomoc na cestách, ale i pomoc v podobě pracovní síly při budování bydlení a také možnost pracovat pro klub (v tomto případě se jedná spíše o MC kluby v zahraničí, jejichž činnost se zaměřuje na nezákonné praktiky – obdchod s drogami, zbraněmi, apod.).

MC klub spravuje svůj majetek, příjmy získává z členských příspěvků, pořádaných akcí, z movitého i nemovitého majetku, který členové dobrovolně své MC rodině poskytují. Takový majetek je kapitálem, ke kterému mají členové rovný přístup a představuje prostředek prezentace klubu. Nejen péče o majetek spojuje členy klubu, důležitou součástí klubového života by měly být stále motorky. Společná jízda má svoji nezastupitelnou roli – aby klub dosáhl uznání a respektu ostatních klubů, tak musí „být vidět“, tj. musí se pravidelně pohybovat na určitém území, na které si klade nároky.

Způsob přijímání členů a fungování členů v MC klubu je odlišný od způsobu přijímání členů do SCRC. SCRC si jako otevřený klub neklade takřka žádné podmínky. Základní podmínkou pro přijetí do SCRC je podání přihlášky a „opravdový“ zájem o ježdění na motorce. Tento „opravdový" zájem jedinec prokazuje tím, že se pravidelně zúčastňuje

[19] Acquaintance - známý, přítel, ten kdo projevuje o klub zájem, klub ho zná a poznává dál. Projeví snahu dostat se klubu blíž [18]

[20] HangAround - někdo kdo stojí blízko MC klubu - některé kluby už si HangAroundy označují a mají z toho statusu nějaký závazek[18]

[21] Support - může být označen kdokoliv z Acquaintance nebo Hangaround, existuje i rozlišování supportních znaků a členové klubů vědí, které se volně prodávají a které mají „kmenoví„ příznivci. [18]

[22] Prospect - čekatel na členství v MC klubu, má dané povinnosti a je pevnou součástí klubové hierarchie. Pracuje pro klub a členy. [18]

[23] Member - plnoprávný člen MC klubu [18]

akcí pořádaných klubem a je vhodné, aby se sám podle svých možností spolupodílel na pořádaní klubových akcí. Členové SRC se nenazývají bratry a SCRC jim nenahrazuje rodinu, svůj volný čas spolu tráví výhradně na bázi dobrovolnosti. SCRC nemá žádnou stálou klubovnu, nemá území, které si nárokuje, je to mezinárodní klub a v ČR působí na celém jejím území. Stejně jako členy MC klubu je spojuje přátelství a společný zájem – motocykly, ale člen SCRC neklade členství v klubu na první místo v hierarchii svých potřeb.

Při výzkumu jsem chtěla zjistit, jaké důvody vedly respondenty ke členství zrovna v SCRC a jaký je jejich názor na MC kluby.

D: *„SCRC je otevřený, tam ty pravidla jsou tak, že je to aby si moh jezdit, ne že máš nějakej pozemek, co musíš chránit, nebo že se musíš prát kvůli tomu, že někdo řekl něco členovi tvého klubu, SCRC je něco jiného, my jezdíme a mě je úplně jedno na čem ten člověk jezdí – úplně jedno, hlavně že se jezdí…“*

B: *„…proč SCRC a ne MC? … zdá se mi, že ty kluby nefungují, jak se prezentují, nebo jak chtějí, aby vypadali. V začátku Chopper klan bohemia se chtěli se stát Hells Angels v České republice, chtěli dostat barvy toho klub, a proto aby to získali, museli ukázat, že mají tu sílu, že můžou to území řídit a kontrolovat, kdo z těch skupinek dostane ty barvy nebo nedostane, … začalo docházet k tomu, že když potkali kluky, co měli nějaký svůj znak, tak dostali lidově řečeno do řepy, znaky jim uřezali… to byl důvod proč jsem si říkal, že MC není co bych chtěl dělat, že nejsou otevření, nejsou tolerantní vůči těm ostatním, že vyloženě si jdou za tím svým cílem, že agresivně vymáhají nějaký svůj pohled na motorkářskou scénu a nejsou schopni akceptovat ty rozmanitosti, které tam můžou fungovat, které tam jsou. Je z toho cítit síla, ale na druhou stranu, když jsem ty lidi potkával později, když už jsem byl v SCRC, tak bylo vidět, že se na ten klub lepí strašně moc lidí, kteří nejsou sami za sebe schopni něco dokázat a do toho klubu nejdou proto, že cítí tu sounáležitost jako takovou, ale spíš že jim to nahrazuje tu sílu, kterou oni sami o sobě nemají jako osobnost … Nechci, aby za mě někdo něco dělal, ale abych spíš cítil,*

že je to ta možnost toho, že máme různé názory, a přesto jsme kamarádi, přesto že ten má takový politický názor, ten má zase jiný názor na život…"

Lu: *„…osobně s nimi nemám negativní zkušenost, …motorka je můj životní styl, ale ne že potřebuju někam patřit za každou cenu a mít rocker na zádech jen proto, abych dal všem ostatním najevo, že já jsem ten a patřím do tohohle klubu, … nemusím to dávat každýmu najevo…"*

T: *„Nikdy jsem neuvažoval o MC klubu, poznal jsem SCRC jako jeden z prvních a jeho zásady a regule se mi zamlouvají, nejsem vyhraněný ani ortodoxní motorkář, nemyslím si že by jedna skupina měla být na druhý povýšená, to vyznačuje i moto našeho klubu…"*

Š: *„…MC maj prapůvod v lidech, kterým se po 2. válce změnil svět, změnil se jejich úhel pohledu na svět… tak vznikly tyhle kluby "vyvrhelů", …dnešní MC kluby už s tím teda nemaj moc společnýho…ne že by to nemělo nic společnýho s motorkami, ale má to s motorkama míň společných než touringový kluby, než značkový kluby, protože u těchto klubů jde vo ježdění a vo možná nějakej vztah k tý značce motocyklu, ale je tam to ježdění a u MC klubů je hlavní to „bratrství" a ta uzavřená rodina a „co ty do nás kecy, tak my do tebe kulku", to nemá s motorkařením nic společnýho...já znám spoustu lidí z MC a vím, že spousta lidí z MC třeba několik let ani neseděla na motorce. Tak co je to za motogang, když ten člen ani nemá motorku! Když chci bejt třeba členem Harley Davidson Clubu tak jednou ze základních podmínek je že mám motorku – HD. …Jsou nějaký 4 kluby, pod který patřej jiný mc kluby – Banditos, Hells Angels a Mongols a Outlaws – ty pod sebou maj jiný MC kluby, je to v podstatě dělení jako drogový gangy. …Takže negativní vztah, jsou tady na scéně, existujou, ale nemám důvod se s nima kamarádit a MC není pro mě, není to vo ježdění na motorce, je to vo nějakých sociálních vztazích, který s motorkama souvisí jenom povrchně…"*

V: *„…MC kluby nedokázu posoudit, protože znám vlastně jenom Enola Gay MC Highlands a ty kluci asi vyznávají trošku jiný hodnoty než to co já a asi by se mi nelíbil ten dril…Prostě musíš, musíš, musíš,…taková ta 100% loajalita,…že to není prostě o tom,*

že se můžu rozhodnout, že se mi nechce, tak tam nepojedu a nic se neděje, v SCRC je to o tom, že můžu jet, když chci a ne že musím…“

5.3.5 SCRC – proč, jak, kdy, …

Otázka: *„Jak ses dověděl/a o existenci SCRC – od člena (jakým způsobem jsi ho znal/a), z internetu, náhodné setkání s členy klubu na vyjížďce…?“*

Otázka: *„Jak dlouho jezdíš s klubem, vnímáš nějaký vývoj (vztahy horší/lepší, členi se scházejí více/méně)…?“*

Otázka: *„Co Ti klub dal – kamarádi, nový způsob života, nové zaměstnání, vztah, případně rozpad původního vztahu…?“*

Většina respondentů byla v SCRC od začátku jeho v zniku v ČR a tak mě zajímalo, jak vnímají SCRC, jakým způsobem se o klubu dověděli, zda je pro ně členství v tomto klubu přínosné a proč - co jim klub dal a vzal...

V: *„…s partnerem jsme si koupili oba dva motorky a já jsem neměla žádnou zkušenost...takže jsem hledala na internetu a našla jsem tady ten klub, kterej se mi líbil, protože byl otevřenej. Takže jsem poslala mail a pozvali mě na první setkání no a pak už jsme začali s nima jezdit pořád… s klubem jezdím od té doby co jsem si koupila motorku, takže od roku 2001. V té době, kdy jsme si koupili motorky, tak byl velkej boom motorek. Takže i v našem klubu, respektive v našem chapteru jsme začínali s padesáti členy a běžně na vyjížďku jezdilo dvacet třicet lidí. Postupem někteří přicházeli a odcházeli a teďka bych řekla, že zůstali lidi, se kterejma jsme si vytvořili přátelské pouto…odpadli takoví Ti, co si koupili motorku, protože to bylo zrovna v módě a pak je to přestalo bavit nebo jim to zatrhla manželka a voni se moc nebránili...*

Klub mi dal strašně moc, protože jsem se dostala mezi lidi, který bych normálně nepotkala, motorka byla spíš takový stmelovací prvek, ale prostě v tom klubu byly různý typy lidí...ať už to byl architekt nebo prostě kluk od mašiny někde ve fabrice, takže různý spektrum lidí

a jejich vzdělání a tady jsem s nima našla společnou řeč, i když je někdo vysokoškolsky vzdělanej, ale chová se naprosto normálně. ... postupem času bych řekla, že mě hodně ovlivnili. A co mi ještě dal:... pocit sounáležitosti, že patřím k určitému okruhu lidí, na který se můžu spolehnout. Jo, že když přijedu do Prahy, tak vím, že můžu zvednout telefon, kdybych měla problém, tam ty děcka mi pomůžou prostě proto, že se známe anebo prostě už jen, že řeknu, že jsem ze SCRC. Takže ta výhoda, že je to po celý republice, tak to určitě... Ano, to je pro mě ohromný plus.“

N: *„Náhodou. Na internetu. ... Mě se líbila ta tématika ježdění, ne žádný takový ty hromadný srazy, spíš taková ta uzavřená parta a přitom to bylo hlavně o motorkách. ...Nevzal nic a dal skvělou partu lidí.“*

Š: *„S klubem jezdím od začátku, od roku 2000, jsem jeden z prvních. Vývoj nahoru dolů, když nás bylo málo vztahy byly lepší, pak se začaly vykrystalizovávat skupinky, který spolu táhly, který spolu začaly jezdit, ten klub rostl, rozrůstal se po celý republice, začalo to v Praze a jak se nabalovali lidi, bylo potřeba klub rozdělit do jednotlivých chapterů a v nich vykrystalizovaly skupiny lidí, který sice patřily do jednoho chapteru, jezdili spolu na společný akce, ale běžný všední dny nebo víkendy trávili v separátních skupinách a tak je to celou dobu – ty lidi se znaj, ale vždycky se vyseparuje několik skupin, který spolu držej víc, ale jako celek to vždycky fungovalo ...*

Nevím, co mi vzal. Dal mi spoustu kamarádů, ne známejch, ale kamarádů, a můžu říct, že když přijedu na kterejkoliv konec republiky, vždycky tam bude někdo, kdo se vo mě v problému postará, že mě nenechaj ve štychu. A nejen v republice, v podstatě i ve světě, tam kde klub je a nemusím ty lidi ani znát a jsem přesvědčenej vo tom, ne že by se vo mě cizí lidi nepostarali, když mám problém, ale ty lidi z klubu se vo mě postaraj – ještě to je přidaná hodnota.“

T: *„kamarádil jsem s některejma klukama, který měl o spolku řekli, ...a tím jsem se stal i členem SCRC, mám dojem, že to bylo v roce 2003, to jsem měl ještě svoji první velkou japonskou motorku Kawasaki 750.*

S klubem jezdím přes 10 let, určitě lidí se mění, obměňují, ale myslím, že je to víc založený na kamarádství, motocyklů je kolem čím dál tím více, dneska je spousta volných jezdců, kteří nepatří k žádný organizaci, proto si vážím toho, že tenhleten klub drží při sobě a uznává patřičné regule – jak ježdění tak i chování mezi sebou.

Lu: *„Skoro od začátku, od roku 2003. Členové ubývají, přibývají, drží se zhruba na stejné úrovni jako v době, kdy Tomáš Kocanda uvedl klub k životu, v prvních letech byl obrovský nárůst, a od tý doby asi posledních 8 let se členská základna drží ve stejných počtech, to zdravý jádro zůstává, ty špatný nebo ty, co nejsou skalní se sami eliminujou. Pokud to dělá někdo proto, aby byl vidět, tak odejde, protože tady na to není nikdo zvědavej, těch zhruba 250 lidí co přijede na sraz, tam není nikdo špatnej. Vývoj je rozdíl mezi tím co bylo, je rozdíl v ekonomický situaci těch lidí, má to dopad i na klub a ty lidi, dřív bylo hrozně jednoduchý vydělávat peníze a držet svůj koníček s minimálním úsilím, dneska to chce větší úsilí a je to, co kdo chce.*

Dal mi spoustu kamarádů, ala kamarádů, ne známejch, nevzal mi nic, co bych mu nechtěl dát“

Lo: *„Přes internet, přítelkyně našla na internetu, že je nějaký klub a přihlásili jsme se tam a první schůzka byla v 2000-2001.*

Tak 14-15 let, od té doby co jezdíme, ... nemám pocit, že by jezdilo míň nebo víc lidí, lidí bylo vždycky dost a když chtěli, tak jeli. Neřeším to, chtějí jet – jedou, nechtějí jet – nejedou, myslím že jezdí furt stejně lidí, ale víc je známe – setkáváš se s nima častěji, tak je víc znáš. Dal mi spoustu známých, přátel, zážitků.“

Eb: *„Přes přítele, on byl členem. S klubem jezdím 5 let, zdá se mi, že se trochu vztahy začaly utužovat více po Švédsku (začátek léta 2014), ... myslím, že se lidi spoléhají, co vymyslí někdo jiný a když se jimto líbí, tak jedou, nemají zájem něco sami dělat.*

Poznala jsem spoustu nových lidí, přátel, převažují pozitivní věci.“

D: *„To byl jeden kamarád tady v ČR ... tak jsem se na to podíval a jsem přečet ty podmínky a mě se to docela líbilo a tak jsem se nahlásil. ...Od roku 2000 jezdim s klubem, předtím jsem jel sám...*

„V 2000 to rostlo docela dost, až do tý já nevím 2005-8 nějakou dobu bylo až 450 členů. Od tý doby to kleslo, myslim že tak 300, ale to tak bereš, že jsou lidi co to vyzkoušej nějakým se to líbí, tam zůstanou a nějakým lidem se to nelíbí a jdou někam jinde. ... A ty lidi co jsem potkal ... to jádro ... je to víc než jenom motorkáři víc přátelé, že nejenom na ty motorky, ale i jiný zábavy – na koncert jsme šli, v zimě jsme měli různý setkání, tak jsme se furt viděli a furt se bavili. A pak přidali další členu ... co jsem viděl že jsou motorkáři a s nimi jsem se dobře přátelil. Byli jiný členi co přišli a byli pár roků a odstoupili – já to beru tak že oni nebyli pravý motorkáři - zkusím tenhle klub, uvidím co to pro mě udělá, co z toho dostanu – ne dám, ale co dostanu. Klub mě dal dobrý přátele a to ocením. Budu věrný SCRC už kvůli tomu, že bych nikdy nepoznal ty lidi, co jsem poznal."

B: *„Tomáš Kocanda, když ho zakládal, tak teď nevím, jestli na nějakém internetovým foru o tom začal psát, tak mě to začalo zajímat, protože jsem nikdy nebyl nijak organizovaný, nebo neměl jsem tolik kamarádů, kteří by jezdili na motorkách, ... navíc to byla taková možnost spojená s tím, že... kromě ježdění na moto, že se prostě dělá nějaká charitativní činnost pro různé organizace, tak proto jsem se přihlásil vlastně do toho klubu už v roce 2000, byl jsem druhý člen, pak se to začalo postupně rozjíždět a přibyli další a další členové.“*

Těžko říct, jestli jsou vztahy lepší nebo horší, mě to přijde že to je jako v té společnosti obecně, ... že ti lidi se hodně orientují na sebe, na svůj prospěch, ... ze začátku byli ochotní pro tu skupnu něco dělat, a teď ta snaha pro to udělat něco pro ty druhé je daleko menší než dřív, ze začátku klub hodně narůstal, ... byl to nějaký zájem, koupili si motorku, viděli v tom něco zajímavého, po pár letech zjistili, že to není, co si možná představovali a začali z toho motorkážského světa ustupovat... Připadá mi, že zůstává to zdravý jádro, sem tam někdo nový, kdo chce něco takového zkusit a po nějaké době se ukáže, jestli je to je nebo není pro něho... a z toho klubu zmizí.

Jezdil jsem sám plus s kamarádama z okolí. Ze začátku jsme začali jezdit po těch srazech, mě to přestalo bavit, chtěl jsem někam jezdit, mít nějaké nové zážitky, ty srazy jsou v podstatě stejné - v sobotu se trošku projede možná, pak zase to samé, proto jsem začal hledat dál. Teď jezdí třeba ty moji kamarádi, se kterýma jsem dřív jezdíval, oni se zajedou projet odpoledne, nebo přes víkend, na hodinku na kafe, ale to je všechno"

5.3.6 Bezpečnost jízdy a nehody

Otázka: *„Máš za sebou bouračku – na motorce/v autě, z čí viny? Bojíš se někdy? Co děláš pro bezpečnou jízdu?"*

Jízdu na motocyklu má většina lidí spojenou s riskantní jízdou a riskováním zdraví. Je to částečně dáno tím, že současné stroje jsou výkonné a dokáží jet velkou rychlostí, ale také tím, že řidič, případně i spolujezdec jsou minimálně chráněni. Nechrání je žádné plechy, deformační zóny, airbagy apod., jejich bezpečnost závisí jen na vhodně zvoleném oblečení a přilbě (většina respondentů přiznávala, že zpočátku – v dětství, případně mládí jezdila v nevhodném oblečení a často bez přilby. Později, s přibývající odpovědností, si všichni pořídili vhodné oblečení, které používají i na krátké jízdy). Ohroženi ale mohou být i motorkáři při nižších rychlostech, např. v případě srážky s automobilem. Majoritní společnost tak často motorkáře považuje za hazardéry se svým zdravím, za jedince ochotně riskující svůj život.

Všichni respondenti byli velmi zkušení řidiči, pravidelně řídící automobil i motorku a tak mě zajímalo, jakým způsobem předchází případným haváriím a zda se už stali aktéry nějaké nehody.

B: *„V autě jsem měl jednu a na motorkách dvě, v autě to byla moje vina, protože byla zima a měl jsem zimní kola jen vpředu a vzadu letní a dostal jsem smyk na rovné silnici, jel sem rychleji. Na motorce to byla vina vždycky někoho jiného, jedno auto se otáčelo na silnici přede mnou bez blinkru a druhé jelo z vedlejší silnice a nedalo mi přednost.*

Na motorce se nebojím, snažím se předvídat, když vidím, že auto najíždí do křižovatky a vidím, že je nerozhodnutý, už mi v hlavě běží to, že co bych asi dělal, tak se na to připravuju, těch situací krizových je, to asi ví každý kdo jezdí víc."

D: *„Jo, moje vina. Na motorce nemám strach. Já mám dvě pravidla: jedna – že nikdo mě nevidí, jedu do křižovatky a chovám se, že nikdo mě nevidí, tak jsem připravenej brzdit, já mám sice přednost, ale nemám přednost, dokaď mě druhý nedá, von přijede já su už připravenej na brzdu, zpomalim, jedu přes tu křižovatku, ale jsem připravenej. Druhé pravidlo je - všichni řidiči v autě mě chtějí zabít – ... jsem připravenej, že udělaj co nečekám a myslím, že po těch 30-35 let a skoro půl milonu naježděných kilometrů na motorce, že mě to docela pomohlo přežít. Taky hodně z toho bylo štěstí,... ale nevím jestli to bylo štěstí nebo moje zkušenost, že jsem se nějak z toho dostal“*

Eb: *„...to jsi natrefila na tu pravou (před rokem havárie – zlomené koleno – pozn. autora), nevím, jestli na to vůbec ještě sednu… To bylo 6. června cestou na celonároďák. Předtím nic.Na silnici se nebojím, já jsem nad tím nikdy nepřemýšlela, že hrozí nějaké nebezpečí – byla jsem soustředěná na jízdu a dodržovala pravidla provozu.“*

Lo: *„Mám, velkou, 4 měsíce na nemocenské, dlaha, 7 šroubů v rameni, 4 šrouby v koleně, zlomené klouby, havárie na Slovensku, motorka na předek celá rozbitá. Proč se to stalo… nevím, odbočovalo auto do leva a já jsem nejel rychle 100, max. 110 a já jsem do něho vjel. Bylo to takové to větší auto, pick-up, vzadu to mělo listové péra, jak jsem do něj vjel, tak jsem mu zlomil rám, chytl jsem všechno na levou stranu – od toho mám pár jizev v koleně a na rameni.*

Vždycky se bojím, vždycky se člověk bojí, jakmile jede někdo kolem, kdo to neumí, tak se vždycky bojí. Předvídat… Předvídat… Předvídat… snažit se mu dívat do očí…“

Lu: *„Ne, ne vážnou, na enduru se to nepočítá, enduro je vod toho aby se padalo, ale většinou to bylo v malý rychlosti, neměl jsem žádnou vážnou havárii, aby motorka svištěla po silnici, v autě to samý, rozumný ťukance. Snažím se jezdit tak, abych neboural.*

Bojim. Používám hlavu, někdy…"

T: *„V mládí na Pionýru jsem se překotil přes otevřenej kanál, to jsem si sedřel loket až na kost, to se mi podařilo před rodičema zamaskovat, sestřenice mi zašila roztrženej svetr. Další vážnější úraz byl zlámaný bérec při celkem poklidném dobrždďování na Triumphu, když už jsem měl najeto přes 30 000 km, jsem spadnul pod motorku a držákem kufru mi přerazila nohu. Vidím jizvy, ale zatím to dopadlo dobře.*

Bojím se vždy a už preventivně, podle mě je to nejlepší záchrana, jak přežít ježdění na motorce. Strach, předvídat."

Š: *„Jasně, v autě i na motorce.*

Kdo se nebojí, s tým si nepokecáš... Kdo za zatáčkou nečeká bábu s chroštím, ten ji trefí, to je se vším, se zbraněmi, s motorkami, s autem. Když vypneš, tak se něco stane, člověk musí bejt furt ve střehu. Já nemusím udělat chybu, můžu jet jak pánbu, ale tu chybu udělá někdo jinej. Tenhle tejden souseda švagrová jela autem a jela po hlavní, z vedlejší přilít pán na kole a přerazil se o její auto, ona jela 30 km v hodině, vezla dort, ani svíčka neupadla, ale pán měl rozštípaný kolo za 150 tisíc, zlomený kosti, hlavu a pánovi se zaseknul tachák v 54 km v hodině, na kole, tak co? Když pojedu na motorce, tak se tam budem válet oba a já budu mít zlomený koleno …. Na motorce víc na čemkoliv jiným musím hlavně přemýšlet za ty ostatní, ne že by to byl účel, ale kdo to nedělá, tak na ní dlouho jezdit nebude"

N: *„nic vážnýho, nic zásadního ani na autě, maximálně takový nedobrždění, sražená zvěř, na motorce ne. Bojím se furt . Koukám. Snažím se předvídat, koukat kolem sebe..."*

Často se o motorkářích říká, že to jsou dobrovolní dárci orgánů či sebevrazi na dvou kolech. Statistiky ukazují, že nejhůře dopadají nehody u motocyklů, ale jsem přesvědčená, že pouze malé procento motorkářů je způsobuje pouze svojí riskantní jízdou. Mnoho řidičů automobilů si neuvědomuje, jaké fatální následky může pro motorkáře mít příliš těsné

předjetí automobilem. Tam, kde se v případě škrábnutí dvou předjíždějících automobilů jedná o nepatrnou škodu, tam může dojít k pádu motorkáře se smrtelným zraněním. Všichni respondenti jsou zároveň řidiči automobilu i motorky a všichni si tuto skutečnost uvědomovali. Jako nejdůležitější při jízdě uváděli koncentraci při jízdě a předvídání chování ostatních účastníků silničního provozu.

Já se při řízení motorky bojím prakticky neustále, stále se rozhlížím a vyhodnocuji situace, ale přičítala jsem to své nezkušenosti v jízdě a proto mě při rozhovorech velice překvapilo, že většina respondentů, ač velmi zkušených řidičů, uváděla strach při jízdě na motocyklu. U nich se jedná ale tzv. "zdravý" strach, který jim neustále připomíná svoji zranitelnost. Všichni dotazovaní se shodli na tom, že řidiči, kteří si nejsou vědomi své zranitelnosti, tak ohrožují nejen sebe, ale i okolí. Ačkoliv mnozí při jízdě vypadají bezstarostně a uvolněně, tak se všichni plně koncentrují na jízdu a vyhodnocují situace a pokoušejí se předvídat události, aby předešli možným nepříjemnostem.

Existují samozřejmě i motorkáři bezohledně riskující a nedodržující pravidla bezpečné jízdy, ale všichni motorkáři, které znám, si nebezpečí spojené s jízdou uvědomují. Jsem velice ráda, že při výzkumu všichni dotazovaní v SCRC vyznávali pravidla bezpečné jízdy. Je tedy zavádějící hovořit všeobecně o motorkářích jako o sebevrazích a dobrovolných dárcích orgánů.

5.3.7 Motorka jako koníček a životní styl

Otázka: *„Proč zrovna motorka jako koníček, máš další výrazné koníčky, mezi které dělíš svůj volný čas…?“*

Otázka: *„Máš tetování, kolik, byl/a jsi tetovaný/á už před motorkou, co na to říká rodina, okolí, zaměstnavatel…?“*

Motorka pro „skutečného“ motorkáře není pouhý koníček. Je mnoho jedinců, kteří si koupí motorku, chvíli na ni jezdí a později ji prodají. Je to dáno tím, že mnoho značek je cenově dostupných a v určitém věku hraje vlastnictví motorky roli i možnost snadného seznámení s dívkami. Pokud ale dotyčný u motorky setrvá, přestává být motorka pouhým

krátkodobým zpestřením života, stává se z ní životní styl, který ovlivňuje většinu běžného života. Zajímalo mě, proč si respondenti vybrali zrovna motorku jako koníček a zda má tento životní styl vliv na jejich pracovní, případně soukromý život. Dále jsem zjišťovala, nakolik dávají své motorkářství na odiv okolí, jaké nosí oblečení v běžném životě, zda mají tetování, zjednodušeně řečeno, jestli jsou "motorkáři" 24 hodin denně (zde uvádím slovo motorkář záměrně do uvozovek, myslím tím motorkáře, jak si ho představuje majoritní společnost – obrovský, páchnoucí, tetovaný chlap v kůži a řetězech)

B: „*Já jsem od 15 let začal chodit na čundry s kamarádama a ono se to tomu dost podobá, akorát člověk dokáže na té motorce překonat větší vzdálenost, než když chodí pěšky. Jít po té přírodě i po těch horách, já do dneška jezdím spíš někde, kde uvidím pěknou přírodu než jezdit po městě, je to takové spojené s tím co se mi líbilo, když jsem dospíval. ...Finančně náročný určitě ne, časově trošku – sportuju - dělám karate už někdy od 23 let, takže časově je to dost náročné, tak jakým způsobem to dělám, ale finančně ne.*

Motorka je takový největší koníček.

Co se týká práce, mám výhodu v tom, že jsem sám sobě pánem, takže se nemusím na nic ohlížet. Ale nemám ten pocit, že by v té práci to byl nějaký problém, samozřejmě když přijdu na pohovor a budu plnej řetězů a budu potetovanej od hlavy k patě, tak bych se asi v těch pracovních funkcích nedostal na to místo. V civilním životě chodím normálně.

Tetování mám, pořídil jsem si ho po motorce, někdy v 98-99, problém jsem s tím neměl, mám to tak, že si vezmu košili s dlouhým rukávem. ...když jsem měl hodně zákazníků, který chodili do kanceláře, tak jsem si nevzal nic takového, aby to bylo vidět. Protože na to tetování si myslím reagují lidí daleko hůře než na ty motorky - to kolikrát ani neřeší. Když nechci, tak tetování nikdo nevidí, tetování je moje osobní věc.“

Eb: *„Cestování, poznávání, spousta zážitků. Jezdím i hodně autem, ale na té motorce je to jiné, asi jsem dost i romanticky založená – když se jede v létě večer a cítíš vůni pokosené trávy, vůni dřeva, slyšíš kolem sebe všechno, to je úplně super. Jiný výrazný koníček nemám.*

Tetování nemám a nepřemýšlela jsem o tom.

Nikdy jsem žádné problémy s tím, že jsem motorkářka neměla. Možná trochu obdiv, říkali ty seš dobrá, ženská v tom věku a ty to sama řídíš a tak. Možná jedenkrát se mi stalo, když jsem jela s kamarádkou, každá na své motorce a předjížděly jsme auto a on viděl baby na motorkách tak přidal a měl radost z toho, že se nám nepodařilo ho předjet, ale jinak špatné zkušenosti nemám"

Lu: *„já mám koníčků víc, víc už jich nezvládnu ..., mám podobně výrazné koníčky – lyže (pár tisíc to zabere), střelectví (spousta desítek tisíc ročně), chodím cvičit a k tomu dělám všechno a nic, lezení po skalách teď už víceméně kvůli klukovi, kdybych stíhal víc, tak toho mám daleko víc, nemůžu děla všechno.*

… Já jsem se prostě k motorce narodil, je to svoboda, to že nemáš nic kolem sebe, to je svoboda, svoboda je to, že jedeš, je zácpa na silnici – nevadí, jedeš, to je svoboda… není to o tom, jak si někdo myslí, že svoboda je o tom, že si můžou dělat co chci, v tu chvíli jsi nespoutaná, vítr ve vlasech. Kdybych chtěl mít pohodlnej život – proč vůbec někam jezdit, moh bych sedět celej den doma u televize, prostě každej si zvolí svůj životní styl a můj je tenhle...

Nikdy jsem v práci ani v životě problém s motorkářstvím neměl, nedávám to nijak extrémě najevo, když jsem v civilu, chodím do práce, chodím jako civilní člověk a když si sednu na motorku, se ten svět pro mě mění. Nemůžu si dovolit to, abych chodil jako motorkář, ale o tom to není, je to způsob života, ale nějakým způsobem si musím vydělat. Musím se podřídit, tomu co se ode mě čeká, to že je můj životní styl motorka je v pořádku, ale je to koníček, je to jenom část mýho života.

Jestli mi někdy hrozilo nebezpečí? Od řidičů automobilů ano, já si zas nenechám moc líbit, ale beru to tak, že nerespektujou ty lidi, že člověk na motorce je něco jinýho než člověk v autě, nemá kolem sebe plechy. V plechu se dotkneš plechu a nic se nestane, tady se dotkneš řidítka zrcátkem a můžeš poslat člověka do příkopu. Ohrožení chápu, když

se ke mně auto přiblíží na půl metru tak to chápu jako ohrožení, v autě ne, ... řeknu promiň, škrtnul jsem tě, ale neohrozil…. Zažil jsem nebezpečných situacích hodně, ale já si to svoje území jsem schopnej hájit, když jedu ...

Tetování mám, jedno malý jsem měl předtím, druhý jsem si nechal potom a za posledních 8 let jsem ho nedokončil. Partnerce se to líbí, rodina z její strany to nekomentuje, v práci jsem problémy neměl, už když jsem si ho dával dělat, tak jsem si ho dával tak, aby bylo vidět na motorce, ne v práci, prostě jsem použil hlavu."

T: „*Vždycky jsem tíhnul k motorkám, rodiče, prarodiče i teta měli motorky, jako kluci jsme k motorkám tíhli a to nám zůstalo. Rád cestuju. Mám samozřejmě i další koníčky - džudo, veteráni, lyže...*

Nikdy jsem s motorkou problémy neměl, poslední dobou tu motorku má kde kdo, jsem spíš motorkář turista, než vyhraněnej nebo nějakej motocyklistický darebák."

Š: „*Motorka jako koníček? Když mě bylo osum let, tak jsem začal jezdit na koních, když mi bylo 12 let, přelez jsem z koní, kde jsem jezdil už i závodně na stadiona a když mi bylo 15, tak jsem ty koně opustil úplně. Z koníčka se stal kůň, ... já nevím proč zrovna motorka jako koníček, mám i spoustu jinejch koníčků – třeba zbraně, kolo, snowboard – asi mě baví technický věci, rád si s tím hraju, opravuju – ne moc, ale takový drobnosti. Další výrazný koníčky – nejvýraznější jsou motorky, jasně že rodina, ale koníček je něco k čemu utíkám, abych vypustil všechno ostatní, přes zimu jezdím na snowboardu, ale když sleze sníh, tak první co mě napadne, je motorka. Sednu si na motorku a všechno, téměř všechno co se stane na motorce, téměř za všechno si můžu sám. Správnej jezdec na motorce by měl hrát hru, všichni tě chtěj sejmout a ty jim musíš uhnout, kdo tu hru nehraje s tím si už nepokecáš. Není to vo adrenalinu, mě to baví, je to svoboda, zácpa – propletu se mezi autama, nebo to vobjedu přes pole, zastavím, kdy chci. Prší? No tak prší, na cyklisty taky prší, klimatizaci nepotřebuju, když jedu, tak to fouká...*

Byl jsem mnohokrát napadenej, ale pokud ten člověk je trošku rozumnej, tak se s ním dá ta věc řešit. Někdy se řeší dialogem, ale když to je stejnej blbec, jako mu ty motorkáře předved jako pitomce, tak nemá cenu se vo tom bavit...spíš s tím souvisí nevědomost lidí anebo špatný zkušenosti právě s nějakýma lidma, který si myslej, že když maj motorku, tak jsou něco víc, daj to těm „obyčejnem" chodcům nebo motoristům sežrat a tím házej špatný světlo na ty motorkáře. Neznamená, že když jezdím na motorce, tak jsem neslušnej, bezohlednej arogantní kretén, ale je spousta lidí, který to ze svý povahy anebo nabubřelosti nebo protože jsou jenom hloupý ..takhle se prezentujou jako motorkáři, pán kterej je hloupej, nevyzrálej, by byl agresivní i kdyby neměl motorku, tak se předvádí na silnicích takovým způsobem, že pak nás všechny házej do jednoho pytle."

V: „*No, motorka. Já jsem byla vždycky sportovně založená, jezdila jsem na lyže, ale to se může lyžovat jen v zimě, v létě nic moc, takže když jsme tak nějak koketovali, že si koupíme motorku, tak prostě jsem to vyzkoušela. Já jsem v životě neřídila motorku, musela jsem si udělat řidičák, nebo řidičák jsem měla, ale já jsem opravdu ani tu Jawu padesátku neřídila, ...prostě nevim, mě se na tom líbí, že si můžu jet. Nikdo mi do toho nekecá, můžu si myslet sama ze sebe, co chci. Hlavně to cestování, to se mi na tom teda hrozně líbí.*

Já auto vnímám jako prostředek, abych se někam dopravila někde z místa A do místa B, kdežto tou motorkou je to pro mě prostě ...cesta je cíl. Já nevím jak to mám vysvětlit, prostě můžu si zajet tam nebo tam . Jako vnímám některý věcí jako omezení na té motorce, že tam teda toho moc nenarvu, ale mě prostě to auto nebaví.

Já když se zmíním cizím lidem, že jezdím na motorce, že ji sama řídím, tak většinou se na mě dívají, že "jako fakt?", že jsem asi jako nějakej úkaz, vzhledem k tomu, jaký mám zaměstnání a jakou vyznávám módu, tak v momentě, kdy řeknu, že jezdím na motorce, tak prostě říkají, že klamu tělem. Takže já jsem v práci žádný problémy nezažila. Nikdy. Jednou jsem měla při jízdě problém. To jsem jezdila na motorce čtyři pět let a jela jsem, samozřejmě na motorce se jezdí oblečená v hadrech, v létě, takže jsem dojížděla nějaké omezení, ...byla tam strašně dlouhá kolona, kterou jsem předjela, přijela jsem na semafor a musím teda říct, že velmi nevybíravým způsobem ridič vozidla stahnul okýnko a začal

na mě nadávat, takže jsem sdělala helmu, zjistil, že jsem baba, tak jako přestal, nicméně jsem viděla, že nadává a brble pořád. Jinak jako co jezdíme ve skupině jsme zásadní problém neměli."

5.3.8 Kdy skončit?

Otázka: *„Co by tě přimělo přestat jezdit na motorce?“*

Pro všechny dotázané je motorka největším koníčkem, ovlivňuje jejich život a život jejich rodin, zajímalo mě tedy, co by se muselo stát, aby se tohoto koníčku vzdali (zda by se například nechali přinutit rodinou, za jakých podmínek by dali přednost ostatním koníčkům, apod.)

B: „*Zdravotní problémy, když už by to nešlo, ...ekonomická stránka by taky mohla hrát roli, ale motorky mě baví, vím že bych se asi více věnoval starým motorkám a snažil bych se té motorce věnovat tak, aby do toho nemusel dávat tolik peněz, mám více koníčků, ale byla by to až krajní možnost. Nenechal bych se ovlivnit partnerkou, to bych si radši nechal motorku..."*

Eš: „*Úraz, vážnej úraz."*

Lo: „*Nevím…to by neudělala, to nejde, tak bych si asi vybral jinou ženu, kdyby to řekla..."*

Lu: „*Asi nic. Motorku bych nepustil. ...To je hrozně jednoduchý, vyměnil bych partnerku...teď jsem poznal někoho, kdo má stejný náhled na život, na všechno, si tak rozumíme, jak jsem si s nikým nerozuměl, to by byla těžká volba.*

Kdyby byla špatná ekonomická situace – motorka by byla poslední věc, mám ještě spoustu věcí, který bych moh prodat.“

T: „*To se skoro nedá nahlas říct, určitě nějaká hodně vážná nehoda, někoho z mého okolí, kdy bych začínal zvažovat, zda to není moc riskantní."*

Š: „*Přiměli mě k tomu synové – přestal jsem jezdit na motorce a koupil jsem foťák, abych je mohl fotit. To mi vydrželo 3 roky a už se to nikdy nestane. Já jsem jezdil na motorce dřív, než moje žena dostala občanku, neumím si představit, co by se mohlo stát, že bych přestal jezdit. Možná bych to vydržel – chvilku, bez motorky, ale nic mě nepřinutí přestat jezdit na motorce, to radši udělám poslední jízdu než abych skončil s motorkou."*

V: *„Já si myslím, že pouze nějaká moje zdravotní komplikace. ... kdybych měla takovou zdravotní komplikaci, že bych na tu motorku měla problém sednout, nasednout, sesedat, tak bych opravdu na ni už nesedla."*

Otázka: *„A kdyby Ti dal někdo z rodiny nůž na krk? Většinou to bývá partner: buď motorka nebo já?": „V tom případě to potom není správnej partner. "*

D: „*Smrt, nic jinýho, akorát smrt, dokaď žiju, tak budu jezdit."*

5.4 Analýza a prezentace výzkumu

Všechny rozhovory s respondenty probíhaly v uvolněné atmosféře, respondenti mi důvěřovali. Tuto přátelskou atmosféru přičítám tomu, že ačkoliv nejsem členem klubu, tak s klubem dlouhodobě jezdím, účastním se pravidelně různých aktivit a respondenti mě osobně znají.

Všichni respondenti byli vstřícní a ochotní, odpovídali obsáhle, zamýšleli se nad mými otázkami. Někteří respondenti mi po skončení rohovorů sdělili, že se nad mými otázkami **„**docela zapotili", donutila jsem je přemýšlet nad věcmi, které do té doby považovali za automatické a nikdy nad nimi nepřemýšleli. Nemám žádný důvod se domnívat, že by mi poskytli nepravdivé informace, jedná se o jedince, kteří si za svým názorem stojí.

I když většinu respondentů znám mnoho let a domnívala jsem se, že je znám, tak mě některé jejich odpovědi překvapily. Ačkoliv někteří respondenti na první pohled vypadají jako jedinci, kteří se nepřipouští žádné starosti a problémy a životem proplouvají s obratností a dravostí štiky, tak se ve skutečnosti jedná o velice zodpovědné jedince,

mající na starosti chod firmy, odpovědnost za další zaměstnance a i když to často nedávají navenek najevo, jsou to milující rodiče a partneři.

Jaká je tedy subkultura motorkářů, členů SCRC? Musím konstatovat, že jsem při výzkumu nenarazila na nějaké výrazné odchylky od majoritní společnosti. Jedná se ale o výzkum jedné části subkultury motorkářů. Pokud bych se zaměřila ve svém výzkumu na MC kluby, došla bych zřejmě k jiným závěrům.

Samozřejmě, že i v subkultuře motorkářů existuje kontrakultura onoho 1% motorkářů stojících mimo zákon vymezující se vůči ostatním. Takové kluby se otevřeně hlásí k nedodržování zákonů v zemích, kde působí, s tím že mají své klubové zákony. Mezi 1% kluby se hlásí např. Hells Angels MC a Outlaws MC, ale tyto kluby zatím v ČR naštěstí nejsou tak činné ve svých aktivitách a nezpůsobují výrazné problémy. Problémy české motorkářské komunity tedy nezpůsobují nezákonné aktivity, ale spíše porušování pravidel silničního provozu neukázněnými jednotlivci. Tito jednotlivci tak vytváří negativní obraz o motorkářích celkově. Bezohlední řidiči se ovšem nachází i za volanty osobních automobilů a přesto nikdo netvrdí, že všichni řidiči aut jsou šílenci. Je to stejně nespravedlivé, jako házet všechny Romy do „jednoho pytle", protože mnoho Romů vede spořádaný život, dbají na vzdělání a pracují. Pak ale stačí jeden „nepřizpůsobivý" a majoritní společnost na všechny kouká skrz prsty. Stejné je to i s motorkáři. Je pouze malé procento bezohledných jezdců, kteří kazí dobré jméno všem ostatním.

Při svých cestách v zahraničí na motorce jsem si uvědomila jednu věc. V zahraničí jsou řidiči vůči sobě ohleduplnější – nejen ve vztahu auto - auto, ale i ve vztahu auto - motorka. Možná je to dané i tím, že v zahraničí jsou lidé dlouhodobě zvyklí na motorkáře – účastníky silničního provozu, ale od Sametové revoluce uplynulo už 25 let a to je myslím dostatečně dlouhá doba na změnu myšlení. V zahraničí (a to nemám na mysli pouze jižní státy, kde se na skůtrech a motorkách pohybuje většina populace) je celkem běžné, že řidič osobního vozu nechá předjet motorkáře v místě, kde s autem předjíždět není možné. Často se nám v zahraničí stalo, že auto zajelo ke kraji a dalo znamení „blinkrem", že můžeme bezpečně předjet. Také nikdo z řidičů osobních vozů neměl problém s tím,

že na semaforech jsme jeho auto předjeli a postavili se na červenou před něj. Řidiči si uvědomovali, že motorka je rychlejší a obratnější a přispívá bezpečnosti provozu nechat ji z křižovatky odjet jako první. Tuto zkušenost mám nejen při jízdě v koloně dalších motorek, ale i při jízdě s jednou motorkou. I když se v ČR situace pomalu mění k lepšímu, bohužel se stále stává, že řidiči čekající v koloně raději najedou těsně ke středové čáře, aby je motorka nemohla předjet s tím, že „když nemůžu já, tak nepojede nikdo". Naštěstí jsem osobně nezažila to, že řidič osobního vozu otevřel dveře těsně před motorkou předjíždějící v koloně. Jsem současně i řidič osobního auta a uvědomuji si, jak otravné je stání v koloně, ale mnoho řidičů automobilu si neuvědomuje, jak tragické následky taková drobná škodolibost může pro řidiče motocyklu mít. Také to, že motorkář jede prostředkem svého pruhu často neznamená, že nechce dovolit ostatním předjíždění. Pouze to může znamenat, že pravá strana jízdního pruhu je v tak špatném stavu, že jetí při kraji by znamenalo nejen ohrožení motorkáře, ale i ostatních účastníků silničního provozu.

Na vlastní kůži jsem zažila, jak nepříjemné je uplatňování práva silnějšího na silnici. Sama jezdím na motocyklu BMV 650 GS (cestovní enduro menší kubatury a také menší velikosti). Manžel jezdí na motocyklu Harley Davison Electra Glide Police, jeho impozantní vzhled je ještě umocněn zadním a bočními kufry. Velice často se mi stává, že nás dojede osobní automobil, který po zjištění, že malou motorku navíc řídí ženská, mě bezohledně předjede. Po předjetí ovšem zjistí, že se před ním nachází velká motorka, nepochybně řízená „zlým“ motorkářem. Výsledek – prudké zabrždění auta těsně před mým předním kolem.

Co bych si přála? Kromě lepšího stavu vozovek hlavně vzájemnou ohleduplnost všech účastníků silničního provozu. SCRC je propagátorem bezpečné jízdy v koloně, určitě by pomohlo, kdyby se v televizi více objevovaly pořady věnované bezpečnosti silničního provozu a propagaci této bezpečné jízdy.

5.4.1 Jací tedy jsou členové SCRC?

Na začátku bakalářské práce jsem si stanovila otázku, jaká jsou specifika mnou zkoumané subkultury. Zajímalo mě, co pro tyto respondenty představuje motorka, členství v klubu, jak tento životní styl ovlivnuje jejich osobní život, jaký je jejich vztah k ženám a jak nahlíží na MC kluby.

Výsledky jsou podrobně zpracované v části 5.3 Vlastní výzkum, zde uvedu pouze shrnutí.

Jedná se o úplně obyčejné, normální jedince. Jedná se o muže a ženy, pro které je sice motorka životní styl, který je ovlivňuje a ovlivňuje i jejich rodiny, ale v žádném případě se nejedná o negativní ovlivňování, členové SCRC pro majoritní společnost nepředstavují žádnou hrozbu. Většina členů SCRC má minimálně středoškolské vzdělání, v klubu je mnoho jedinců s ukončeným vysokoškolským vzděláním. Členové SCRC jsou sice motorkáři, ale neodpovídají běžné představě majoritní společnosti o motorkáři jako o bezohledném jedinci pohybujícím se na hraně zákona, od rána do večera oblečeného v kůži. Mnozí možná vypadají jako typičtí drsní motorkáři (kožené oblečení, dlouhé vlasy a vousy u mužů, tetování na různých částí těla), ale svým chováním a dodržováním zákonů se bez problémů zařazují do majoritní společnosti. Mnoho z nich tento motorkářský vzhled udržuje pouze na motorce, mimo motorku vypadají jako kterýkoliv jiný občan.V civilním životě často vykonávají náročné pracovní posty, vlastní úspěšné firmy, mnoho členů SCRC se ve svém osobním životě zajímá o problémy v sociální oblasti a mnoho z nich vstoupilo do klubu i proto, že se tento klub věnuje charitativní činnosti (spolupráce s dětskými domovy a podpora MDA ride).

Pro respondenty je sice motorka životní styl, ale nikdo z dotázaných neměl potřebu své "motorkářství" vystavovat na odiv ostatním. Všichni dotazovaní se shodli na tom, že je to jejich soukromá věc, v civilním životě nosí běžné civilní oblečení, takže nejsou na první pohled indentifikovatelní jako motorkáři. Mnoho z nich má tetování, ale nechávali se tetovat na místech, která se dají překrýt vhodným oblečením s tím, že tetování je jejich

soukromá věc (mnoho mužů má tetování se jmény a daty narození svých dětí) a nemají potřebu tato tetování ukazovat.

Dalším rysem, který odlišuje SCRC od MC klubů je možnost plnoprávného členství žen. V MC klubu se žena nemůže stát členem, kdežto v SCRC nikdo nevnímá ženy pouze jako ozdobný doplněk. Potvrdil se mi ale můj názor, že někteří členové (muži i ženy) vnímají rozdíl mezi ženou - řidičkou a ženou - spolujezdcem. Ženu - řidičku vnímají při jízdě jako plnodnotnějšího člena skupiny, protože musí reagovat na všechny problémy při jízdě stejně jako ostatní – štěrk na silnici, rychlost, apod. Musí být tedy minimálně stejně dobrý řidič jako ostatní. Všichni dotázaní muži se shodli na tom, že ženy - řidičky v SCRC jsou výborné jezdkyně a mnoho z nich svým uměním muže dokonce předčí.

Pokud majoritní většina vidí motorkáře, automaticky ho vnímá jako člena MC klubu se vším negativním. Zjistila jsem, že členové SCRC vstoupili do tohoto klubu hlavně z důvodu jeho otevřenosti a tolerantnosti vůči všem ostatním. Členy klubu spojuje myšlenka ježdění na motorce, nemají zájem o bránění „svého“ území, jejich touhou je bezkonfliktní poznávání krás naší země a poznávání cizích krajin. Členové jezdí pro samotný požitek z jízdy – tuto myšlenku mají ostatně na první straně svých webových stránek.

ZÁVĚR

Záměrem mé bakalářské práce bylo představení subkultury motorkářů majoritní společnosti. Svůj výzkum jsem zaměřila na konkrétní klub – SCRC. Jedná se o největší touringový klub na světě, vznikl v USA a má své pobočky i na tak vzdálených místech jako Austrálie, Norsko, Švédsko, Filipíny nebo Thajsko.

Práci jsem rozdělila na teoretickou a praktickou část. Teoretická část se skládá ze 4 kapitol. V první kapitole se zabývám vybraným výzkumem, výzkumnými otázkami a metodou získávání dat, v druhé části pojmy kultura a subkultura, historií a vývojem motorkářství, třetí kapitolu věnuji motorkářství jako životnímu stylu, motorkářskému klubu jako sociální skupině a základnímu rozdělení klubů a ve čtvrté skupině se zabývám konkrétní skupinou – SCRC. V praktické části jsem se zaměřila na vlastní výzkum dané subkultury a na vyhodnocení výzkumných otázek.

Z mého výzkumu vyplývá, že se subkultura motorkářů - SCRC nijak výrazně neliší od majoritní společnosti a v žádném případě nepředstavuje pro majoritní společnost hrozbu. SCRC je klub celorepublikový, otevřený všem zájemcům o jízdu na motocyklu a členy jsou jedinci různého věku a postavení. Liší se tak od typických subkultur – skinheads, hooligans, které bývají více věkově, případně názorově vymezeny.

V subkultuře motorkářů je možné vypozorovat dělení na několik dalších „podsubkultur", které spolu sdílí jeden společný rys – jízdu na motorce, ale jinak se prakticky nepotkávají (terénní, silniční motocykly, členové MC klubů, apod.). Ve své práci se ale těmito skupinami nezabývám, protože podrobné zpracování všech odnoží motorkářů by znamenalo vypracování práce o mnoha set stránkách.

Z mého výzkumu vyplývá, že motorkáři jsou zájmovou skupinou jedinců, které spojuje radost z jízdy a i když mnoho z nich má tetování, vousy, případně dlouhé vlasy, tak se jedná o "normální lidi", kteří mají své rodiny, běžná povolání a spoust dalších koníčků.

Domnívám se, že cíl bakalářské práce byl splněn

Seznam použité literatury

[1] DISMAN, Miroslav. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. 3. vyd. Univerzita Karlova Praha: Karolinum, 2002. 374 s. ISBN 80-246-0139-7

[2] THORNTON, Sarah. The Social Logic of Subcultural Capital. *The Subcultures Reader*. London & New York: Routledge. 1995, s. 200-209. ISBN 0415127289

[3] PECKA, Emanuel. *Sociologie politiky*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. 240 s. ISBN 978-80-247-2793-6

[4] KOKAISL, Petr. *Základy antropologie*. 1. vyd. Praha: Provozně ekonomická fakulta ČZU, 2007. 184 s. ISBN neuvedeno

[5] JANDOUREK, Jan. *Sociologický slovník*. 1. vyd. Praha: Portál, 2001. 288 s. ISBN 80-7178-535-0

[6] MURPHY, Robert F.. *Úvod do kulturní a sociální antropologie*. 2. vyd. Praha: Slon, 2004. 268 s. ISBN 978-80-86429-25-0

[7] SMOLÍK, Josef. *Fotbalové chuligánství: historie, teorie a politizace fenoménu*. 1. vyd. Karlovy Vary: Zdeněk Plachý, 2008. 280 s. ISBN 978-80-903556-3-7

[8] NICHOLS, Dave. *One percenter: legenda o motorkářích mimo zákon*. 1. vyd. Světnov: Radomír Fikssa, 2010. 280 s. ISBN 978-80-903957-9-4

[9] BARGER, Sonny. *Hell's Angels (Pekelný anděl) - život a doba Sonnyho Bargera a motocyklového klubu Pekelných Andělů*. 1. vyd. Praha: Netopejr, Talpres, 2004. 210 s. ISBN 80-86096-73-4

[10] ZABLOCKI, B. D. a KANTER, R. M.. The Differentiation of Life-Styles. *Annual Review of Sociology*. 1976, 4. 2, s. 269-298. ISSN DOI: DOI: 10.1146/annurev.so.02.080176.001413

[11] TOMKOVÁ, Martina. Svět rychlých strojů a nablýskaných plechů: motorkáři v Čechách. Plzeň, 2007. Diplomová práce. Západočeská univerzita, Fakulta filozofická, Katedra antropologie. Jitka Kotalová, Ph.D.

[12] *Southern Cruisers Riding Club CZ* [online]. ©2000 - 2010 [cit. 2014-01-25]. Dostupné z: http://www.cruisers.cz/

[27] *U.S. Route 66* [online]. ©2015 [cit. 2014-01-25]. Dostupné z:

https://en.wikipedia.org/wiki/U.S._Route_66

[13] *Southern Cruisers Riding Club CZ - historie* [online]. ©2000-2010 [cit. 2014-01-25]. Dostupné z: http://cruisers.cz/historie-klubu.html

[28] *Cruiser* [online]. ©2015 [cit. 2014-01-25]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Motocykl#Cruiser

[26] *Southern Cruisers Riding Club CZ - skupinová jízda* [online]. ©2000-2010 [cit. 2014-01-25]. Dostupné z: http://cruisers.cz/skupinova-jizda.html

[14] GAVORA, Peter. *Úvod do pedagogického výzkumu*. Edice pedagogické literatury. vyd. Brno: Paido, 2000. 261 s. ISBN 978-80-7315-185-0

[31] *Dělení SUPPORT a lidí blízko klubu - doplnění* [online]. ©2013 [cit. 2014-01-25]. Dostupné z: http://www.mcnews.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=1148%3Adleni-support-a-lidi-blizko-klubu-doplnni&catid=65%3Akomentae&Itemid=1

[15] STRAUSS, Anselm a CORBINOVÁ, Juliet. *Základy kvalitativního výzkumu*. 1. vyd. Boskovice: Albert, 1999. 196 s. ISBN 80-85834-60-X

[16] ŠVAŘÍČEK, Roman a ŠEĎOVÁ, Klára a kol.. *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. 1. vyd. Praha: Portál, 2007. 384 s. ISBN 978-80-7367-313-0

[17] MIOVSKÝ, Michal. *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2006. 332 s. ISBN 80-241-1362-4

[18] HENDL, Jan. *Kvalitativní výzkum*. 1. vyd. Praha: Portál, 2005. 407 s. ISBN 80-7367-040-2

[19] JANDOUREK, Jan. *Průvodce sociologií*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2008. 208 s. ISBN 978-80-247-2397-6

[20] SMOLÍK, Josef. *Subkultury mládeže: uvedení do problematiky*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2010. 288 s. ISBN 978-80-247-2907-7

[21] DUFKOVÁ, Jana a URBAN, Lukáš a DUBSKÝ, Josef. *Sociologie životního stylu*. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 237 s. ISBN 978-80-7380-123-6

[22] ECO, Umberto. *Jak napsat diplomovou práci*. 1. vyd. Olomouc: Votobia, 1997. 278 s. ISBN 80-7198-173-7

[23] KRAUS, Blahoslav. *Základy sociální pedagogiky*. 1. vyd. Praha: Portál, 2008. 216

s. ISBN 978-80-7367-383-3

[24] BARTUŠKOVÁ, Iveta. "Live to ride - ride to live" - Analýza motorkářské subkultury. Brno, 2011. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Pedagogická fakulta, Katedra sociální pedagogiky. doc. PhDr. Jiří Němec, Ph.D.

[25] NOVOTNÝ, Miroslav. Statusová struktura uvnitř subkultury spotřeby. Brno, 2013. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Fakulta sociálních studií, Katedra sociologie. Mgr. Slavomíra Ferenčuhová, Ph.D.

[29] RADVAN, Eduard a VAVŘÍK, Michal. *Metodika psaní odborného tetxu a výzkum v sociálních vědách*. 1. vyd. Brno: Institut mezioborových studií, 2012. 62 s. ISBN 978-80-87182-25-3

[30] RADVAN, Eduard a KUČERA, Jiří. *O vědě a metodě*. 1. vyd. Brno: Institut mezioborových studií, 2011. 98 s. ISBN

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

HD Harley Davidson

HDCP Harley Davidson Club Praha – klub majitelů motocyklů Harley Davidson, nejdéle fungující motocyklový klub na světě

HOG Harley Owners Group – klub majitelů motocyklů Harley Davidson

MC Motorcycle Club – motocyklový klub

SCRC Southern Cruisers Riding Club – největší touringový klub na světě

USA United States of America – Spojené Státy Americké

VROC Vulcan Riders and Owners Club – klub majitelů motocyklů Kawasaki Vulcan

MDA mezinárodní zkratka pro asociaci muskulárních dystrofiků (muscular dystrophy asociation)

1% kluby roku 1948 tak Americká motocyklová asociace označila „rváčské, desperátské motorkáře, kteří ostatním dělají špatné jméno, zbytek, tzv: 99% kluby jsou řádní, zákona dbalí občané“. Hells Angels byli prvním klubem, kteří se k onomu 1% přihlásili.

Rozdělení členství v MC klubech:

Acquaintance (známý, přítel) ten kdo projevuje o klub zájem, klub ho zná a poznává dál. Projeví snahu dostat se klubu blíž

HangAround někdo kdo stojí blízko MC klubu - některé hluby už si HangAroundy označují a mají z toho statusu nějaký závazek

Support může být označen kdokoliv z Acquaintance nebo Hangaround, existuje i rozlišování supportních znaků a členové klubů vědí, které se volně prodávají a které mají „kmenoví„ příznivci.

Prospect čekatel na členství v MC klubu, má dané povinnosti a je pevnou součástí klubové hierarchie. Pracuje pro klub a členy.

Member plnoprávný člen MC klubu

Seznam obrázků

OBR. 1: „BARVY“ HELLS ANGELS MC – BOHEMIA (TŘÍDÍLNÝ „ROCKER“ S NÁPISEM MC)[I]....25

OBR. 2: "BARVY" HOG PRAHA[III]....26

OBR. 3: "BARVY" HDCP[II]....26

OBR. 4: LOGO SOUTHERN CRUSISERS RIDING CLUB (JEDNODÍLNÉ, NEOBSAHUJE MC)[IV]....31

ZDROJE OBRÁZKŮ

[ı]. „Barvy“ Hells Angels MC [obrázek]. *Hells Angels CZ* [online]. Dostupné z: http://www.hells-angels.cz/main1.jpg

[ıı]. "Barvy" HDCP [obrázek]. *HDCP* [online]. Dostupné z: http://www.hogpraha.cz/old/2002/Pripravujem/2002/pripravujem_soubory/hdcp_logo.jpg

[ııı]. "Barvy" HOG Praha [obrázek]. *HOG Praha CZ* [online]. Dostupné z: http://www.hogpraha.cz/old/2008/img/logo.gif

[ıϖ]. SCRC logo [obrázek]. *Southern Cruisers Riding Club - North Moravian Chapter*[online]. Dostupné z: http://www.scrc166czech.cz/images/scrc.gif

PŘÍLOHY

Seznam příloh

PŘÍLOHA 1. – OTÁZKY DO ROZHOVORU.....81

PŘÍLOHA 1. – OTÁZKY DO ROZHOVORU

1. Kdy jsi začal/a jezdit na motorce, první kontakt s motorkou – jako dítě, až dospělý…?
2. Pokud jsi začal/a jezdit před rokem 89, vnímáš nějakou změnu – dostupnost strojů, oblečení, pohled veřejnosti na motorkáře a na Tebe konkrétně…?
3. Jak ses dověděl/a o existenci SCRC – od člena (jakým způsobem jsi ho znal/a), z internetu, náhodné setkání s členy klubu na vyjížďce…?
4. Jak dlouho jezdíš s klubem, vnímáš nějaký vývoj (vztahy horší/lepší, členi se scházejí více/méně)…“?
5. Jezdil/a jsi před SCRC s jiným klubem, případně ještě jezdíš…?
6. Jaký je Tvůj vztah k MC klubům?
7. Co Ti klub dal – kamarádi, nový způsob života, nové zaměstnání, vztah, případně rozpad původního vztahu…?
8. Co na to rodina – souhlasí/nesouhlasí s motorkou, zapojila/nezapojila se do „motorkaření“…?
9. Vnímáš to, že jsi motorkář/ka jako nějaké omezení – problémy v zaměstnání, v rodině, …?
10. Pokusil se Tě někdo napadnout – slovně/fyzicky, když jsi byl/a v motorkářském (jako jednotlivec, případně ve skupině)…?
11. Na čem jezdíš, kolikátý stroj to je, jak jsi s motorkou spokojený/á, máš nějakou vysněnou motorku…?
12. Proč zrovna motorka jako koníček, máš další výrazné koníčky, mezi které dělíš svůj volný čas…?
13. Máš tetování, kolik, byl/a jsi tetovaný/á už před motorkou, co na to říká rodina, okolí, zaměstnavatel…?

14. Máš za sebou bouračku – na motorce/v autě, z čí viny? Bojíš se někdy? Co děláš pro bezpečnou jízdu?

15. Co říkáš na ženy motorkářky – řidičky, batůžci (je jich dost, málo, neměly by řídit – nejsou tak dobré,...)

16. Kolik Ti je let?

17. Jaké máš vzdělání, děláš v oboru?

18. Kolik máš dětí, sdílí Tvoje koníčky – motorky, případně ostatní?

19. Co by tě přimělo přestat jezdit na motorce?