

Univerzita Palackého v Olomouci
Fakulta tělesné kultury

SUBKULTURA SOCIÁLNÍ SKUPINY MOTORKÁŘŮ

Bakalářská práce

Autor: Čeněk Rumian, Rekreologie – pedagogika volného času
Vedoucí práce: PhDr. Jaroslav Čihovský

Olomouc 2010

Jméno a příjmení autora: Čeněk Rumian

Název diplomové práce: Subkultura sociální skupiny motorkářů

Pracoviště: Katedra rekreologie

Vedoucí diplomové práce: PhDr. Jaroslav Čihovský

Rok obhajoby diplomové práce: 2010

Abstrakt: Hlavním tématem diplomové práce jsou motorkáři jako sociální skupina a jejich subkultura. Cílem teoretické části je vypracovat na základě studia odborné literatury přehled o tom, co jsou sociální skupiny, jaká je jejich typologie, co zahrnuje subkultura a volný čas. V úvodu byly stanoveny výzkumné otázky týkající se této problematiky. Praktická část zahrnuje výzkum zaměřený na uvedenou sociální skupinu, který byl proveden metodami sociologického výzkumu a jehož výsledkem je charakteristika uvedené sociální skupiny a její subkultura. Ke zjištění výsledků byly použity techniky – pozorování, rozhovor a především anketa, jejíž výsledky potvrdily či vyvrátily v úvodu stanovené výzkumné otázky.

Klíčová slova: Sociální skupiny, subkultura, kontrakultura, volný čas, motorkáři.

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and surname: Čeněk Rumian

Title of the master thesis: Subculture of the motorcyclist social group

Department: Department of recreology

Supervisor: PhDr. Jaroslav Čihovský

The year of presentation: 2010

Abstract: The main topic of the thesis are motorcyclists as a social group and their subculture. The aim of the theoretical part is to work up the abstract about social groups and their typology, about subculture and leisure time, all this with support of the scientific literature. The introduction involves research questions concerning the problem. The practical section involves the research aimed at the mentioned social group. A few methods of social research were used and the result is the characterization of the mentioned social group and its subculture. To ascertain outcome of the research there were used the following techniques – observation, interview and mainly the questionnaire. The results of this questionnaire proved or disproved the research questions stated in the introduction.

Keywords: Social groups, subculture, contraculture, leisure time, motorcyclists.

I agree the thesis paper to be lent within the library service.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně pod vedením PhDr. Jaroslava Čihovského, uvedl všechny použité literární a odborné zdroje a řídil se zásadami vědecké etiky.

Ve Staré Vsi nad Ondřejnicí

dne 20. dubna 2010

.....

Především bych rád poděkoval PhDr. Jaroslavu Čihovskému za odbornou pomoc při tvorbě této práce a věcné připomínky. Dále děkuji Ing. Vladimíru Hobzovi, Ph.D. za poskytnutí oponentury k mé práci a rovněž za odbornou pomoc. Poděkování patří rovněž Leonu Balcarovi za konzultace v technických záležitostech a při vyhodnocení empirického šetření, Pavlu Možíšovi za vytvoření webových stránek a v neposlední řadě Hance Honové a Aleši Maralíkovi za pomoc při distribuci anket.

Obsah

Úvod	1
1. Syntéza poznatků	2
1.1. Kultura a společnost	2
1.2. Subkultura a kontrakultura	3
1.3. Sociální skupiny	5
1.4. Typologie sociálních skupin	5
1.5. Volný čas	9
2. Cíl práce	11
3. Metodika, techniky	12
4. Subkultura motorkářů	14
4.1 Vymezení pojmu motorkář	15
4.2 Zařazení motorkářů podle druhu sociální skupiny	17
4.3 Charakteristika motorkářů podle věku	20
4.4 Charakteristika motorkářů podle pohlaví	22
4.5 Vlastní slovník	23
4.6 Pozdrav	24
4.7 Motorkářské srazy	24
4.8 Vztah k víře	25
4.9 Vztah médií k motorkářům	25
4.10 Historie	26
4.11 Volný čas	27
4.12 Charakteristika motorkářů podle výběru motocyklu	28
5. Interpretace výsledků empirického šetření	35
6. Diskuse	46
7. Závěr	48
8. Shrnutí	50
9. Resumé	51
10. Referenční seznam literatury	52
Přílohy	53

Úvod

Jako téma mé bakalářské diplomové práce jsem si vybral charakteristiku subkultury sociální skupiny motorkářů. Toto téma jsem si zvolil zejména proto, že se podle mého názoru jedná o zajímavou sociální skupinu a současně proto, že sám jsem jejím členem. K volbě tématu mne vedla i skutečnost, že jsem při prověřování dostupnosti zdrojů nenašel práci s podobnou problematikou.

Ve své práci bych chtěl vymezit, koho si máme pod pojmem motorkář představit, kdo se do sociální skupiny motorkářů řadí a o jakou sociální skupinu se ze sociologického hlediska jedná. Dále bych rád charakterizoval subkulturu této sociální skupiny a popsal její specifika, a to z jiného úhlu pohledu, než jak na ní většinová společnost nahlíží.

1. Syntéza poznatků

1.1 Kultura a společnost

Kultura je něco, co existuje pouze v lidské společnosti. Kultura je výtvorem lidí a s lidmi se vyvíjí. Mění se současně se společností.

Lukáš Urban ve své knize Sociologie (2006, 108) uvádí:

Jan Keller ve svém „Úvodu do sociologie“ (SLON, 2002) pojmem kultura označuje vše, čím se člověk odlišuje od zvířete, všechny projevy sociálního života, které se nezabývají pouze, jen a výhradně reprodukcí nebo živobytím lidských bytostí. Je to soubor činností a výtvorů této činnosti, které nemají náhodný charakter, které lidstvu umožňují přežít v přírodním prostředí díky jeho cílené modifikaci a jenž se dědí a učí z generace na generaci – odborně se tento přenos kulturního dědictví nazývá endokulturace. (Keller, J. Úvod do sociologie. S. 179 – 180).

Kulturními projevy se člověk odlišuje od ostatních členů živočišné říše, kultura dává životu člověka smysl, vytváří jeho osobnost, určuje jeho hodnoty, potřeby.

Kulturu nelze chápat jako něco jednoduššího, kultura je velmi různorodá a pestrá. Obzvláště v dnešní době se kultura vyznačuje množstvím životních hodnot, životních stylů a relativitou sociálních norem. Každá společnost vytváří svůj vlastní hodnotový a normativní systém, který je určen zejména potřebami, hodnotami a normami té které společnosti. Existují však i jiné kulturní prvky, jako například sankce, zvyky, obyčeje, tabu, mravy, rituály, jazyk.

1.2 Subkultura a kontrakultura

Za subkulturu považujeme jakékoli společenství lidí, které je charakterizováno určitými znaky, zejména pak hodnotami, symboly, chováním, zvyky, vzhledem. Těmito znaky se subkultura odlišuje od širšího kulturního rámce, respektive běžné společnosti. Subkulturní společenství záměrně udržuje svou odlišnost vůči dominantním normám, některé z nich pak zcela vědomě neguje. Obecně platí, že čím univerzálnější je hlavní kulturní proud, tím názorově pestřejší je populace a tím pravděpodobnější je vznik různých subkultur.

Pojem subkultura byl poprvé použit ve 40. letech minulého století v několika významech ve společenských vědách. Podle Urbana (Sociologie, Praha 2006, S.120) „Dominantní (hlavní) kultura té které společnosti není nikdy absolutně izolovanou a homogenní strukturou. Je vnitřně rozvrstvena na dílčí segmenty, které se v konkrétním čase a prostoru vyvíjejí, které se mohou v mnohém lišit, ale nemusí být hned s celkovou kulturou v konfliktu.“ Tato charakteristika tedy vede k jednomu z hlavních pojmů sociologie kultury, a tímto je subkultura.

Subkultura je souhrnem určitých norem, které zahrnují životní styl, různé vzorce chování, hodnoty, přičemž těmito normami se skupina vyděluje v rámci většího společenství. Respektive členové subkultury se vydělují v rámci dominantní kultury, odlišují se od ní výše uvedenými specifiky (hodnoty, vzorce chování, životní styl). Přesto se však podílejí na jejím chodu a fungování.

Zcela odlišný charakter má kontrakultura. Jedná se o typ kultury, respektive subkultury, který neguje hodnoty dominantní kultury a vstupuje s ní do konfliktu. Typický je pro ni ostrý nesouhlas s normami, hodnotami a idejemi dominantní kultury.

Dostupné zdroje zmiňují pojem subkultury zejména v souvislosti

s problematikou mládeže a jako typické příklady subkultur uvádějí například anarchisty, neonacisty, skinheady, technaře, skejťáky, graffitáky, hippies a podobně. Podle mého názoru je to dáno tím, že mladý člověk na prahu dospělosti bývá často v opozici se vším „normálním“, co jej obklopuje. Je to určité období vzdoru, který se projevuje u každého jinak - důležitý je fakt, že jedinec vyjadřuje nesouhlas s běžnými zvyky, chováním, celkovým životním stylem běžné společnosti. Snaží se je nahradit jiným životním stylem, který je mu blízký, a který v tu danou dobu preferuje. Vyhledává společenství, které mu vyhovuje, kde se cítí dobře a svobodně, a kde i ostatní členové jsou naladěni na stejnou vlnu vnímání světa. A pak toto vše nachází, někteří například ve skupině graffitáků, jiní třeba ve skupině neonacistů.

Pro běžného občana je těžké se zorientovat v kultuře mládeže obecně, natož vnímat podstatné rozdíly mezi jednotlivými subkulturami. Někdy je to obtížné i pro samotné členy té které subkultury. Stručně lze říci, není skinhead jako skinhead a tak podobně. Subkultury jsou v rámci jedné subkultury členěny na velké množství dokonce ideově rozdílných skupin a part.

Pak se snadno může stát, že běžný občan nevnímá rozdíl například mezi subkulturou skinheadů, neonacistů a extrémistů. Všichni jsou z jeho pohledu ti, kteří vyznávají násilí a rasovou nesnášenlivost. To je velké zjednodušení reálného stavu, nicméně podle mého názoru odpovídá vnímání této problematiky pohledem běžného občana. Stejně tak si můžeme myslet, že všichni, kteří mají vyholené hlavy, jsou skinheadi, nebo také, že squatteři jsou „banda narkomanů, co spí v polorozpadlých domech na jedné posteli“. To je však značně zgeneralizované pojetí této problematiky. Skutečnost může být značně odlišná.

Se subkulturou zajisté souvisí i jistá míra tolerance, která je v demokratickém zřízení státu považována za běžnou věc. Neumím si představit, že bych během své povinné školní docházky, kterou jsem absolvoval „za minulého režimu“, chodil do školy oděn do roztrhaných džínů, nebo nosil

dlouhé vlasy, navíc třeba „ozdobené“ dredy. Vzhled jedinců, kteří se hlásí k určitým subkulturám, je rovněž jedním z poznávacích faktorů subkultur a současně svědčí o toleranci ve společnosti. Mnohem důležitější než vzhled jsou však činy a zde je nutno si uvědomit, že i tolerance by měla mít určitou mez. Fakt, že připustíme u druhých odlišné názory, chování, vzhled a způsob oblékání nebo třeba nakládání s volným časem, je v pořádku. Měli bychom se však mít na pozoru, pokud ono odlišné chování a názory přerostou v něco nepřípustného.

Motorkáři jsou subkulturou, která je zajisté dost velká a existuje napříč národy a kulturami. O to více bylo pro mě zajímavým zjištěním, že tak velkému společenství, pokud se mi podařilo zjistit, se zatím žádná sociologická práce více nevěnovala. Možná je to tím, že většina subkultur bývá generační záležitostí, kdežto motorkář zůstane motorkářem, ať je mu 15 nebo 80 let.

1.3 Sociální skupiny

Pojem sociálních skupin je v sociologii velmi často používán a souvisí i s mou prací. Není však mým cílem se detailně zabývat teorií sociálních skupin, proto zde uvádím typologii sociálních skupin v obecném pojetí, v další části mé práce se budu věnovat již konkrétně sociální skupině motorkářů.

1.4 Typologie sociálních skupin

Dle Lukáše Urbana (Sociologie, 2006, S.179 - 184):

V praxi i teorii rozlišujeme různé typy sociálních skupin a jejich analýza má pro sociologii větší význam než hloubání o jejich obecných definicích.

	Třídění sociálních skupin podle velikosti
MALE SKUPINY	VELKE SKUPINY
<ul style="list-style-type: none"> § Trvalejší svazek § Max. do 20 členů § Komunikace tváří v tvář § Společné zážitky § Osobní ráz § Členové se navzájem znají § Jejich sociální role se prolínají a doplňují § Většinou jsou součástí větších skupin § Všichni členové se podílí na vytváření společných norem a předpisů chování § Členové mají mezi sebou více interakce než navenek 	<ul style="list-style-type: none"> § Přestávají vypadat a být chápány jako jednotlivý celek § V jejich struktuře existují podskupiny § Převládá neosobní forma kontaktů § Členové skupiny se vzájemně neznají, osobně se nestýkají, nebo jen minimálně § Vliv a míra dominance jedinců (podskupin) je různá a zpravidla má pyramidový charakter
<i>Rodina</i>	<i>Politická strana</i>

	Třídění sociálních skupin podle způsobu vzájemné vázanosti členů
FORMÁLNÍ SKUPINY	NEFORMÁLNÍ SKUPINY
<ul style="list-style-type: none"> § Vztahy členů regulují předpisy § Práva a povinnosti stanovují formálně upravená pravidla § Funkční zařazení jedinců odpovídá organizačním řádům § Jejich smysl (účel) je nadefinován předem a zvenčí 	<ul style="list-style-type: none"> § Vznikají a organizují se spontánně § Charakterizují je každodenní běžné aktivity jedinců § Minimální oficialita ve vztazích § Smysl existence dodán zevnitř
<i>Vojenská jednotka</i>	<i>Třídní kolektivy kamarádů</i>

	Třídění sociálních skupin podle vztahu jedince ke skupině
VLASTNÍ – VNITRNÍ SKUPINY	CIZÍ – VNĚJŠÍ SKUPINY
<ul style="list-style-type: none"> § Jinak také in-group skupiny § MY § Jedinec má pocit, že „tam patřím, že tomu rozumím, že tam je v „bezpečí“ § Náklonnost § Důvěra § Jistota § Vzájemná pomoc mezi členy 	<ul style="list-style-type: none"> § Jinak také out-group skupiny § ONI § Ti jiní, druzí, cizí § K nim daný jedinec nemůže a možná ani nechce patřit § Antipatie § Podezřavost § Strach § Odpor § Agresivita

<i>Rodina</i>	<i>Důchodce – pouliční gang mladistvých</i>
---------------	---

	Třídění sociálních skupin podle charakteru členství
DOBROVOLNÉ SKUPINY	NEDOBROVOLNÉ SKUPINY
§ Člověk se stává jejich členem na základě své svobodné vůle, dobrovolného rozhodnutí	§ Člověk se stává jejich členem na základě cizího nařízení, proti své svobodné vůli, z donucení, pod tíhou okolností
<i>Sportovní mužstvo</i>	<i>Nemocniční pokoj, vězeňská cela</i>

	Třídění sociálních skupin podle délky trvání (stability, stálosti)
DOČASNÉ SKUPINY	TRVALÉ SKUPINY
§ Přechodné § Účelově vzniklé	§ Stálé § Mohou trvat i několik generací
<i>Sportovní fanoušci</i>	<i>Rodina</i>

		Třídění sociálních skupin podle míry přístupnosti (exkluzivity)
OTEVŘENÉ SKUPINY	UZAVŘENÉ SKUPINY	VÝBĚROVÉ SKUPINY
§ Skupiny otevřené maximálnímu počtu lidí § Svobodný proces vstoupení i vystoupení	§ Nesnaží se přibírat žádné nové členy nebo jejich vstup podmiňují značnými obtížemi a vysokým rizikem	§ Pro vstup je nutné splnit určitá pevně stanovená kritéria § Existuje tu možnost odmítnutí člena § De facto elitní klub
<i>Sponzoři dobročinné akce</i>	<i>Sekta, teroristická skupina</i>	<i>Profesní komora</i>

	Třídění sociálních skupin podle úlohy ve společnosti
INTEGRAČNÍ SKUPINY	DEZINTEGRAČNÍ SKUPINY
<ul style="list-style-type: none"> § Udržují sociální smír § Stmelují společnost § Nevytváří sociální problémy 	<ul style="list-style-type: none"> § Ohrožují existenci sociálního řádu § Vytváří konflikty ve společnosti
<i>Členové neziskové organizace</i>	<i>Neonacisté</i>

	Třídění sociálních skupin podle způsobu vzniku a organizace
SPONTÁNNÍ SKUPINY	UMĚLÉ, CÍLENÉ SKUPINY
<ul style="list-style-type: none"> § Neorganizované 	<ul style="list-style-type: none"> § Vzniklé na základě plánované iniciativy nebo ze společenské nutnosti § Někdy o nich hovoříme jako o skupinách účelových, jako o organizacích
<i>Věrní zákazníci podniku</i>	<i>Občanské sdružení</i>

	Třídění sociálních skupin podle hloubky vazby a vztahů mezi členy
PRIMÁRNÍ SKUPINY	SEKUNDÁRNÍ SKUPINY
<ul style="list-style-type: none"> § Primární skupina je malá, intimní, důvěrná, neformální, referenční a trvalá, o které člověk uvažuje v kategorii MY § Převažují v ní osobní, emotivní a intimní vztahy § Založena je na důvěrnosti a kooperaci § Zasahuje celou identitu jednotlivce § Právě v ní se nejvíce formují základní složky osobnosti 	<ul style="list-style-type: none"> § De facto všechny ostatní skupiny, kde místo citů vládne racionalita, formálnost, menší osobitost, účelovost § Zprostředkované vztahy § Člověk má tendenci o útvaru hovořit spíše jako ONI
<i>Rodina, skupiny přátel</i>	<i>Profesní skupina, školní třída</i>

		Třídění sociálních skupin podle sociálního tlaku na jedince
LIBERALISTICKÉ SKUPINY	DEMOKRATICKÉ SKUPINY	TOTALITNÍ SKUPINY
§ Maximálně spontánní, nechávají svým členům velkou svobodu § Řídí se heslem laissez-faire (nech dělat)	§ Kolektivní § Tolerantní k odlišnostem, k individualitě jednotlivce § Požadavek skupinové konformity v nich má „zdravé“ meze	§ Intolerantní s požadavkem absolutní konformity § Autokratické
<i>Návštěvníci chat-roomu</i>	<i>Poslanecký klub</i>	<i>Teroristická buňka</i>

Člověk může být členem mnoha sociálních skupin současně a každému takovému členství přisuzovat jinou hodnotu. Dokonce může být i členem určité skupiny, aniž by si své členství nějak výrazněji uvědomoval. Naopak příslušnost k některým důležitým sociálním skupinám je pro jedince celoživotní záležitostí, kterou klade v rámci svých životních hodnot na jednu z nejvyšších příček.

1.5 Volný čas

Volný čas tak jak jej chápeme dnes, je vlastně velmi mladým pojmem – vznikl až za éry kapitalismu v období průmyslové revoluce. Jednoduše by se dalo říci, že volný čas je logickým důsledkem pokroku, ať už technického, tak sociálního.

Trávení volného času je jednou nejvýznamnějších oblastí zkoumání životního způsobu, a to jak z hlediska kvantitativního (objem volného času), tak kvalitativního (struktura volného času). Standardní dělení času na časové kategorie zahrnuje čas pracovní a mimopracovní, mimopracovní čas se dále dělí na čas vázaný a volný. Vázaný čas a jeho činnosti bývají označovány různě – praktické životní nezbytnosti, nutné mimopracovní záležitosti a podobně. Patří sem například dojíždka do zaměstnání, péče o domácnost. Volný čas je

prakticky to, co zbude, jakmile se vyčerpá čas pracovní a vázaný. Ne všechny činnosti, které člověk ve svém životě vykonává, lze ovšem jednoznačně kategorizovat. Největší problémy nastávají u činností, které souvisejí jak s vázaným, tak volným časem. Jedná se například o ruční práce u žen a kutilství u mužů. Jsou to jejich koníčky, které jim přinášejí radost, současně mají výrazný prospěšný charakter. Z toho důvodu se občas zavádí kategorie tzv. polovolného času, kam se řadí podobně nejednoznačné činnosti.

Činnosti volného času (tzv. volnočasové aktivity) představují velmi široké spektrum nejrůznějších konkrétních aktivit, které se navíc neustále rozrůstají a obohacují. Nejčastější volnočasové aktivity můžeme velmi volně rozdělit do několika oblastí:

- § Kulturní aktivity
- § Sportovní aktivity
- § Sociální aktivity
- § Vzdělávací aktivity
- § Veřejné aktivity
- § Rekreční a cestovatelské aktivity
- § Hobby a manuální aktivity

Činnostem volného času, které se týkají sociální skupiny motorkářů, se věnuji v dalším oddíle této práce.

2. Cíl práce

Cílem mé práce je charakterizovat subkulturu sociální skupiny motorkářů, nabídnout nezaujatý pohled na tuto sociální skupinu, případně odhalit její dobré i horší stránky. Není mým cílem se věnovat této skupině z pohledu nevhodnosti a řešit, jak moc je nebezpečná silničnímu provozu. Motorkáři tvoří jednu z mnoha sociálních skupin, které v naší společnosti můžeme nalézt a současně tvoří velmi specifickou subkulturu, která není obecně příliš zdokumentována.

V rámci této práce jsem si zvolil několik výzkumných otázek, které se během empirického šetření buďto potvrdí nebo vyvrátí.

1. Ve specifické sociální skupině motorkářů je větší podíl mužů než žen.
2. Motorkáři tráví více než 60 % svého volného času se svým motocyklem.
3. Většina motorkářů/motorkářek, ženatých/vdaných nebo žijících v trvalém vztahu, zapojuje svou rodinu/partnerku/partnera do své záliby k motorkám.
4. Většina motorkářů není členem žádného motorkářského klubu či spolku a současně se nikdy neúčastnila žádného motorkářského srazu.
5. Většina motorkářů je svobodných.
6. Většina žen motorkářek řadí svou zálibu k motorkám ve svém životě na jedno z nevyšších míst.

3. Metodika, techniky

Ve své práci jsem použil několik metod sociologického výzkumu, a sice metodu introspektivní, monografickou a matematicko-statistickou.

Introspektivní metoda:

Jedná se o metodu, při které výzkumník využívá své vlastní zkušenosti a znalosti, získané svou účastí v různých společenských aktivitách nebo působením v různých prostředích.

Monografická metoda:

Jedná se o všeobecné podrobné zkoumání jednoho specifického jevu či problému.

Matematicko-statistická metoda:

Tato metoda má za cíl kvantifikovat určité procesy či jevy, a to pomocí matematické statistiky. Je využívána při kvantitativně pojatých výzkumech a může zkoumat buďto celou populaci nebo reprezentativní, avšak i nereprezentativní vzorek populace. Metoda předpokládá formulaci hypotéz nebo výzkumných otázek, které jsou testovány matematickou statistikou.

Z technik jsem použil anketu, pozorování a rozhovor.

Anketa: Vytvořil jsem anketu, kterou jsem nejdříve otestoval na vzorku asi 10 motorkářů, abych zjistil, zda je anketa srozumitelná a zda ji budu umět vyhodnotit. Následně jsem anketu přepracoval, částečně pozměnil některé detaily a takto upravenou ji začal distribuovat mezi respondenty. Distribuce probíhala formou tištěné podoby ankety a formou elektronickou.

Tištěnou formu ankety jsem rozdál svým známým kolegům motorkářům v místě mého bydliště i ve vzdálenějších obcích, avšak nepřekročil jsem hranice Moravskoslezského kraje. Dále jsem oslovil provozovatelku známého motorestu U Hanky v Bílovci, aby požádala návštěvníky svého motorestu o vyplnění.

Elektronickou formu ankety jsem umístil na svých webových stránkách, které jsem si nechal za tímto účelem zřídit na adrese: <http://motobike.ezin.cz>. Odkaz na tuto webovou stránku jsem zadal na nejnavštěvovanější webové stránky o motorkářích, www.motorkari.cz.

Návratnost anket v tištěné podobě byla stoprocentní, avšak největší počet respondentů byl tvořen těmi, kteří vyplnili elektronickou podobu anket na výše uvedených webových stránkách.

Pozorování: Osobně jsem se účastnil několika motorkářských srazů, mé pozorování se vztahuje k jednomu z méně typických srazů, a sice sraz sajdkár. Záznam pozorování je uveden v příloze.

Rozhovor: Provedl jsem rozhovor s jedním motorkářem – mužem středního věku. Záznam tohoto rozhovoru je uveden v příloze.

4. Subkultura motorkářů

Na úvod je potřeba říci, že se při charakteristice této subkultury budu věnovat „české motorkářské scéně“ a příklady ze zahraničí použiji jen pro dokreslení.

Stejně jako ostatní subkultury, i subkultura je motorkářů charakterizována určitými znaky, zejména pak chováním, zvyky, vzhledem, trávením volného času a podobně.

Před vlastní charakteristikou subkultury motorkářů je nutné se zmínit o **kontrakultuře** motorkářů. Jedná se samostatnou a výjimečnou skupinu motorkářů, hlásící se k 1% skupině motorkářů stojících mimo zákon. Strukturou připomínají běžné oficiální motocyklové spolky. Mají své prezidenty, sekretáře i pokladníky. Starají se o své pobočky, mají svá psaná vnitřní pravidla, pořádají srazy. Tím však jejich podobnost s „běžnými“ motorkáři končí.

Sami prohlašují, že patří do "jednoprocentní" motorkářské scény. Proč jednoprocentní? Tohle označení se traduje s odkazem na prohlášení tehdejšího šéfa oficiální Americké motoristické asociace, který ve čtyřicátých letech minulého století jako reakci na „divoké“ aktivity některých motorkářů uvedl, že 99 procent motocyklistů jsou občané, kteří ctí právo, zbylé jedno procento pak psanci mimo zákon. A řada klubů se k onomu jednomu procentu přihlásila.

To určitě neznamená, že by všichni jejich členové museli být „kriminálníci“. Někteří jsou prostě jen „machři“, pro které se společenská rebelie zúžila na pivní kamarádství, tetování a sexismus.

Americké státní orgány, a nejen ony, mluví o těchto motorkářích jako o syndikátech organizovaného zločinu. Jejich činnost totiž často zahrnuje jak vydírání, obchod s drogami a zbraněmi, tak i vraždy či praní špinavých peněz.

Zde nemohu, alespoň krátce, nezmínit nejstarší a nejznámější ze všech klubů, Hells Angels, který je nejlegendárnějším gangem hlásícím se k

1%skupině motorkářů. Hells Angels působí v USA a dalších 31 zemích, počet členů se uvádí na 3 600, mají své spojence jako kluby Aryan Brotherhood a Warlocks, a také nepřátele - kluby Pagans, Mongols, Bandidos, Outlaws.

Vznik klubu je „obestřen tajemstvím“ a hlásí se k němu více zakladatelů, takže jisté je jen to, že vznikl koncem čtyřicátých či počátkem 50. let v Kalifornii. Dnes je suverénně nejpočetnějším jednoprocenním klubem na světě. Hells Angels registruje americká FBI i její kanadský protějšek jako jeden z motocyklových gangů "velké pětky", čímž jsou myšleny nejvýznamnější kluby sdružující motorkáře hlásící se k „jednoprocenním“ motorkářům a tvrdí, že jeho členové jsou zapleteni do násilných trestných činů, obchodu s drogami a kradeným zbožím a vyděračství. Tolik k této kontrakultuře.

Pokud chci charakterizovat subkulturu motorkářů, musím nejprve motorkáře zařadit do příslušné sociální skupiny a tuto sociální skupinu charakterizovat.

4.1 Vymezení pojmu motorkář

Nejprve musím uvést, kdo motorkář vlastně je.

Ne každého majitele jednostopého vozidla můžeme považovat za motorkáře. Asi stejně tak jako ne každý majitel osobního vozu je „fanda do aut“. Zásadní odlišnost je ta, že majitel motorky používá motorku jen jako dopravní prostředek, který jej dopraví z bodu A do bodu B. Pokud motorka tuto službu prokáže, její majitel je tak uspokojen z hlediska svých potřeb na tento stroj a nemá již žádné další požadavky, potřeby, tužby.

Motorkář sice také používá motorku za účelem přepravy z bodu A do bodu B, ovšem to je jen jedna z mnoha jeho potřeb. Pokusím se vydefinovat zde další potřeby:

- Chci si užít jízdu samotnou, resp. „cesta je cíl“
- Chci si užít volnost a svobodu. Mohl bych tuto potřebu nazvat jako „vítr ve vlasech“.
- Chci si užít nezávislost. Jízda na motorce způsobuje obrovský pocit nezávislosti, mnohem větší než jízda v autě.
- Chci si užít „adrenalin“. A nemusí to vůbec znamenat hazardní styl jízdy. Jízda na dvou kolech vyžaduje daleko větší dovednosti a soustředění než jízda autem.
- Chci poznat něco nového. Nová místa, nové lidi, nové přírodní, kulturní zajímavosti. Jsou motorkáři, kteří na motocyklu projeli „celý svět“.
- Chci být v aktuálním dění této sociální skupiny, chci být „v obraze“. Nejznámější a nejobsažnější webové stránky o motorkách jsou www.motorkari.cz, ale existuje obrovské množství dalších, a to jak klubových tak i soukromých webů.
- Chci aktivně prožít svůj volný čas, ve společnosti lidí podobných potřeb, chci mít na co vzpomínat. Různé vyjížďky jsou „v sezóně“ domlouvány skoro denně a srazů motocyklů je v celé republice také velké množství. Je tedy z čeho vybírat.
- Chci se „ukázat“ – mám dobrý stroj, o který starostlivě pečuji, pořídil jsem si nové vybavení, které splňuje bezpečnostní normy a navíc je podle poslední módy, tak proč se nepředvést?

Motorkáře necharakterizuje pouhé vlastnictví motocyklu, ani počet najetých kilometrů, kubatura motoru, nebezpečná rychlost, ani počet dopravních přestupků a havárií. Motorkář se pozná podle lásky k motorkám, podle radosti z jízdy s přáteli i sólo a je zcela jedno, kolik let má nebo jak vypadá. Nikomu nezáleží na tom, zda má motocykl spíše veteránské kategorie, nebo naopak nejnovější model supersportovního motocyklu. Je jedno, jestli je organizován v nějakém klubu, či jezdí zásadně sám a nikdy se neúčastní žádného srazu.

Motorkáři nejsou žádní „svatoušci“. Někdy porušují platné předpisy zrovna tak jako ostatní motoristé. Jízda padesátikilometrovou rychlostí se zhruba dvousetkilovým strojem není zrovna uspokojující. Řada motorkářů ráda posedí s kolegy a s oblibou konzumuje pivo (samozřejmě, že ne před jízdou), řada z nich také kouří, nebo si dá doutník či dýmku (to většinou ti „starší“). Používají obhroublé výrazy a tvrdí, že člověk má užívat života co nejvíce to jde, snad proto, že při jízdě nejsou nijak chráněni a každá byť i menší nehoda, kterou řidič automobilu přežije s pár škrábanci, je pro ně smrtelná. Přesto se snaží vystupovat slušně, v rámci možností ukazovat, že se na silnici všichni vejdou a při troše tolerance ubude i nehod. Chtějí, aby už správci silnic konečně dělali, co mají, ať nemusejí skákat jak zajíci po nekonečných dírách.

4.2 Zařazení motorkářů podle druhu sociální skupiny

Nejprve bych chtěl zmínit, že následující charakteristiku je nutno rozdělit nejméně na dvě skupiny:

1) První se týká motorkářů obecně, tedy motorkářů, kteří nejsou organizováni v žádných klubech,

2) Druhá se pak týká motorkářských klubů, které mají ustanovena svá vnitřní pravidla a jejich charakteristika je tak poněkud odlišná od „běžných“ motorkářů.

Sociální skupina motorkářů 1) spadá do těchto kategorií sociálních skupin:

- Malá x velká: jednoznačně velká – jen v České republice se jedná o desítky tisíc osob, když bychom překročili hranice tohoto státu, počet motorkářů bude mnohonásobně vyšší.
- Formální x neformální: neformální skupina – nemá žádná formálně upravená pravidla (když pominu pravidla silničního provozu), většina motorkářů se organizuje spontánně. Smysl existence motorkářů je dán zevnitř, panují zde neoficiální, neformální vztahy,

všichni si vzájemně tykají - ať se jedná o muže, či ženu, mladého, či dříve narozeného (až na malé výjimky, např. opravdu značný věkový rozdíl a i tak bráno spíše intuitivně).

- „In-group skupina x „Out-group skupina“ – jednoznačně „in-group“ skupina, motorkář má pocit, že „tam patří“, že je členem této velké rodiny, cítí jistou náklonnost a důvěru k ostatním motorkářům, což mimo jiné dokazuje během jízdy gestem – pozdravením rukou protijedoucím kolegům. Vzájemná pomoc mezi členy - pokud někoho postihne během jízdy něco špatného, může se spolehnout na pomoc jiného motorkáře.
- Dobrovolná x nedobrovolná. Zcela dobrovolná skupina - motorkářem se může stát každý na základě svého svobodného rozhodnutí.
- Dočasná x trvalá. Myslím, že motorkáře mohu zařadit do skupiny trvalé. Existují již několik generací a troufám si říci, že budou trvat dalších několik generací, dokud technický pokrok nenahradí motorku jiným, „lepší“ strojem.
- Otevřená x uzavřená x výběrová. Motorkáři jsou skupinou otevřenou, počet lidí v této skupině není omezen, proces vstoupení i vystoupení je zcela svobodný. Jedinou podmínku, kterou musí motorkář splňovat je, že musí vlastnit motorku, i když možná ani to není tak nejdůležitější. Například partnerky motorkářů – spolujezdkyně, se také mohou považovat za motorkářky a přitom nemít svůj vlastní stroj.
- Integrovaná x dezintegrovaná. Motorkáři stmelují společnost, organizují své srazy, diskutují na nich, nebo také na různých webových stránkách zaměřených na tuto problematiku. Nevytvářejí sociální problémy. Mohou být vnímáni jako nebezpeční silničnímu provozu, ale to nepovažuji za porušování sociálního smíru.
- Spontánní x umělé. Spontánní – nejsou organizované ve smyslu „organizace“.

- Primární x sekundární. Spíše sekundární, i když nese určité znaky skupiny primární, a sice – člověk zde uvažuje v kategorii MY, převažují v ní neformální, osobní vztahy. Ale nejedná se o skupinu malou, proto spíše sekundární.
- Liberalistické x demokratické x totalitní. Demokratické – skupina je kolektivní, tolerantní k odlišnostem – např. motorkář vlastní nejmodernější stroj neopovrhne motorkářem, který vlastní něco mnohem obyčejnějšího. Stejně tak věkové rozdíly zde nehrají žádnou roli.

Sociální skupina 2) týkající se klubů, spadá do těchto sociálních skupin:

- Malá x velká: může se jednat o malou i velkou, záleží na počtu členů, který není omezen.
- Formální x neformální: formální skupina – má formálně upravená pravidla.
- „In-group skupina x „Out-group skupina“ – „in-group“ skupina
- Dobrovolná x nedobrovolná. Dobrovolná skupina - motorkářem se může stát každý na základě svého svobodného rozhodnutí.
- Dočasná x trvalá. Trvalá.
- Otevřená x uzavřená x výběrová. Jedná se o výběrovou skupinu. Členové jsou většinou povinni před přijetím do klubu splnit různé podmínky nebo zkoušky a pokud je nesplní, nejsou přijati. Rovněž za neplnění pravidel klubu mohou být vyloučeni.
- Integrační x dezintegrační. Integrační.
- Spontánní x umělé. Umělé. Jsou organizované, mají své představitele a vlastní strukturu.
- Primární x sekundární. Sekundární.
- Liberalistické x demokratické x totalitní. Demokratické.

4. 3 Charakteristika motorkářů podle věku

Věk má vliv na výběr motorky a stylu, který k určitému typu motocyklu patří. Zákon upravuje, že člověk si může pořídit motorku od 15 let se stanovenými omezeními a až od 21 let bez omezení. Takže oficiálně se „mladý“ motorkář nedostane k silnějšímu stroji. Zákon lze však různými „kličkami“ obejít, a tak se setkáváme s velmi mladými motorkáři, kteří jezdí na nejsilnějších strojích. Naproti tomu mnoho starších motorkářů jezdí na motocyklech nižších kubatur. Pro členění motorkářů do věkových skupin použijí rozdílné členění než stanoví zákon pro získání řidičského oprávnění, ale je pro motorkáře více charakteristické.

- První věkovou kategorií jsou motorkáři **do 18 let**. Všeobecně se jedná o nejméně „zkušenou“ skupinu motorkářů. Nelze však opomenout, že dnes si první motorku pořizují někteří lidé až ve středním věku, a tvoří tak jistou výjimku. Motorkáři v této skupině donedávna vlastnili motocykly značky Jawa, nejčastěji začínali značkou Jawa - Pionýr (kubatura do 50ccm), a pokračovali pořízením různých motocyklů o objemu 175 – 350ccm, rovněž značek Jawa či ČZ. V dnešní době je nabídka motocyklů těchto kubatur mnohem širší, jezdci do 18 let si stále častěji pořizují motocykly zahraniční výroby. Co se týče nehodovosti, tato věková skupina nebývá příliš častými účastníky dopravních nehod, a to z důvodu, že se teprve s motocyklem seznamují a jsou ještě opatrní.
- Další kategorie **od 18 let**. I když tato kategorie nekorresponduje se zákonem stanovenými podmínkami pro získání příslušného řidičského oprávnění, z hlediska plnoletosti ji však uvádím. Jak jsem již výše uvedl, pro získání řidičského oprávnění, pro podskupiny řidičského oprávnění, jsou určitá věková omezení, ale zákon se dá obejít určitými „kličkami“, a toto platí zvláště o této věkové kategorii. Zde jen pro dokreslení uvedu, jak je podle zákona stanovena možnost získání řidičského oprávnění:

skupina **A0** od 18 let - motocykly s výkonem do 25kW a poměrem výkonu a hmotnosti do 0,16kW/kg

skupina **An** - od 21 let - neomezený výkon motocyklu

Členové této věkové skupiny si již od svých 18 let pořizují motocykly s výkonem i nad 25kW. V technickém průkazu jsou tyto motocykly uváděny s omezeným výkonem, to znamená s výkonem do 25 kW, ale jejich majitel si je okamžitě po zakoupení „otevře“, tj. odstraní technické zabezpečení k omezení výkonu. Tato úprava je prakticky nezjistitelná.

Dále bych tuto kategorii rozdělil na věkovou skupinu **19 – 25 let**.

- Obecně motorkáři v této věkové skupině dále získávají zkušenosti s řízením motocyklu, většina si již pořizuje výkonově nejsilnější motocykly. Rovněž se členové této skupiny projevují dosti agresivní jízdou s velkou měrou rizika. Jedná se rovněž o „nejaktivnější“ skupinu motorkářů, její členové bývají nejčastěji účastníky motorkářských srazů, nejvíce diskutují na internetových diskusních fórech, nejčastěji zkoušejí nové triky, jako například jízda na zadním či předním kole a podobně. Motorkáři této a následující věkové skupiny, jsou nejčastěji účastníky dopravních nehod.
- Skupina **26 - 35 let**, u této skupiny následuje již relativní „zklidnění“, zde se již dosti diferencuje výběr kategorie motocyklu, největším zážitkem přestává být rychlost, mnozí motorkáři zakládají rodiny a motorka přestává být hlavním koníčkem. Supersportovní motocykl však zůstává nejčastějším motocyklem, současně ale vzrůstá počet cestovních motocyklů a cestovních endur. Důvod, proč i v této věkové skupině je vysoký počet nehod (často ještě vyšší než v předchozí), je ten, že tito motorkáři mají vysoké mínění o svých motorkářských schopnostech a dovednostech, mají pocit, že motocykl zcela ovládají. Ovšem, jak říkají ti opravdu zkušení, „nikdy neřeknu, že už umím dobře jezdit, tuto dovednost se učím celý život“.

- Věková kategorie **36 - 45 let** je charakterizována u většiny motorkářů, kteří dosud jezdili na „supersportovních“, přechodem na cestovní motocykl, či cestovní enduro, a to nejen z důvodu zklidnění povahy, ale rovněž změně fyzických dispozic. Také většina motorkářů, kteří dosud jezdili v terénu na motokrosových motocyklech či ostrých endurech, se pomalu přesouvá do výše uvedených kategorií. Právě z důvodu přechodu z „nejvýkonnějších“ motocyklů spíše k těm cestovním, v této kategorii ubývá počet dopravních nehod, stejně jako v té následující.
- Věková kategorie **46 let a více** – ještě donedávna byla tato kategorie tvořena převážně motorkáři jezdícími na Chopperech, Cruiserech, případně Jawách a sajdkárách. Byli to vždy nejzkušenější motorkáři, kteří mohli rozdávat rady a poučení mladším, vyprávět o cestách a příhodách, které opravdu stály za to. Všeobecně to platí dosud, ale objevuje se čím dál více motorkářů, kteří si v této věkové kategorii pořizují svou první motorku a „supersportovní“ není výjimkou. Ale tito motorkáři již vzhledem k svému věku mají styl jízdy spíše klidnější bez větších rizik a patří společně s první věkovou skupinou k nejméně početné skupině účastníků dopravních nehod.

4.4 Charakteristika motorkářů podle pohlaví

V této práci používám termín motorkáři, a to souhrnně pro muže i ženy. V zásadě není v této sociální skupině velký rozdíl mezi postavením ženy a muže. Obzvláště v posledních letech přibývá žen-motorkářek, které svému koníčku propadly stejně jako muži. Je však zřejmé, že motorkářek je mnohem méně než motorkářů. A před rokem 1989 byla žena-motorkářka spíše výjimkou. Například ve struktuře respondentů mé ankety tvoří ženy necelých 13 % všech respondentů.

Ženy motorkářky dnes jezdí na stejných strojích jako muži, přičemž volí většinou nižší kubaturu, což však není pravidlem. Většina žen se dostala ke

svému koníčku díky svým manželům, partnerům a otcům. Mnohé jezdily nejprve jako spolujezdec a postupně se propracovaly ke svému vlastnímu stroji. Jen velmi malé procento žen získalo vztah k motorce jinou cestou, než jak jsem uvedl.

Ženy volí nejčastěji cestovní typ motocyklu, s kubaturou do 1000ccm. Jezdí však i na jiných typech strojů a stejně jako muži považují své motocykly za svou lásku. Ženy motorkářky organizují své vlastní srazy a vyjížděky, na webových stránkách specializovaných na motocykly mají své podsekce, kde diskutují o motocyklech a nejen o nich. Co se týče způsobu jízdy, není velký rozdíl mezi ženami a muži a mnoho žen vyznává velmi adrenalinový způsob jízdy. Muži motorkáři vnímají své ženské kolegyně velmi pozitivně a rádi ženám na strojích poradí či pomohou.

4.5 Vlastní slovník

Motorkáři používají vlastní výrazy, kterým ostatní nemusí vůbec rozumět. Pro příklad uvádím jen několik z mnoha výrazů:

mašina/machna - motorka

batůžek / klíště / přísavka - spolujezdec

šlupka - sjetá pneumatika s nedostatečnou hloubkou desénu

noty/papíry - technický průkaz a řidičský průkaz

škopek/ blembák / kokos - bezpečnostní ochranná motocyklová helma

kočačka - pomalá rekreační jízda s prohlížením krajiny

jet kládu / jet palici - jízda s maximálním nasazením stroje i jezdce

jet kudlu / jet střelbu - jet kládu s vypnutým mozem

nakopat / naházet / namlátit kvalty - rychle přerazovat jednotlivé převodové stupně

kozí dech - český kultovní moped Stadion

buchar / rumpál / kladivo - motorka s velkoobjemovým jednoválcovým čtyřtákním motorem

vražda / vydechlina / vrána - hanlivé označení staršího neudržovaného stroje

4.6 Pozdrav

Tento je pro motorkáře rovněž charakteristický, pokud se na silnici motorkáři potkají, nikdo neopomene zvednout ruku na pozdrav a když to pro zaneprázdněnost řízením nejde, alespoň natáhnout nohu. Když motorkář nepozdraví, není to úmysl, ale jen to, že si zrovna kolegy nevšiml (pro hustý provoz). Mnoho motorkářů pokud se mimo motorku zdraví podáním ruky, používá zvláštní způsob „zalomení palců“.

4.7 Motorkářské srazy

Tyto k subkultuře motorkářů rovněž neoddělitelně patří. Mají dlouhou historii. V počátcích, kdy se motorkáři jako specifická sociální skupina začali vyvíjet, se jednalo spíše o společné výlety a neformální setkání v rámci různých motoristických soutěží, svateb a životních jubileí.

Pravý boom motorkářských srazů (myšleno u nás v Česku) začíná až po roce 1989. V současné době se pořádá opravdu velké množství motorkářských srazů, od těch „komorních“, na kterých se účastníci většinou všichni znají a srazy jsou spíše místní záležitostí, až po opravdu velké celorepublikové srazy s několika stovkami účastníků. Absolutně největším a nejznámějším srazem je mezinárodní motorkářský sraz Faro v Portugalsku, který je hojně navštěvován i českými motorkáři. Že se takové velké množství srazů organizuje, svědčí o tom, že motorkáři se rádi setkávají a společně se baví. Většina těch větších srazů je charakteristická vystoupením rockových nebo spíše hard rockových kapel, ukázkami kaskadérů na motocyklech, různými soutěžemi (například o nejoriginálnější motorku, nejkrásnější zvuk laděného výfuku, hod do dálky klikovkou, ale i sprinty motocyklů a podobně), opékají se selata, je zde velké množství stánků s pivem a ve večerním programu, většinou v rámci vystoupení kapel, málokdy chybí striptýz. Ale hlavní na srazu je to setkání s lidmi se

společnou vášní. Všude kolem motorek jsou vidět živě diskutující kroužky. Motorkáři se baví dost „nezřízeně“, což je dáno jejich životním stylem spojeným s velkým rizikem ohrožení života při sebemenší havárii motocyklu. Součástí snad každého srazu je i společná vyjížďka, na kterou se všichni účastníci těší, a je některými považována za hlavní část srazu. Srazy jsou většinou vícedenní, nejčastěji začínají v pátek odpoledne a končí v neděli. Při odjezdu se naprostá většina nezapomene pozdravem rozloučit.

4.8 Vztah k víře

A to jak v pravém slova smyslu, kdy existují kluby spojené s různým náboženstvím, tak i v přeneseném významu, kdy se na počátku motorkářské sezóny v mnoha městech pořádají srazy s velkou účastí a zde je motocyklům požehnáno a bývají slouženy mše za motorkáře v místních kostelech. To neznamená, že by všichni účastníci těchto srazů byli věřící, ale každý motorkář potřebuje svého anděla strážného. S vírou rovněž souvisí, ačkoliv mnoho motorkářů si to ani neuvědomuje, uctění památky zemřelých motorkářů na našich silnicích. Pořádají se výjezdy k uctění jejich památky a v místech jejich smrtelných nehod na mnoha místech motorkáři staví pomníčky, které jsou stále udržované a často při výjezdech navštěvované.

4.9 Vztah médií k motorkářům

Donedávna byli motorkáři ve většině médií, pokud nepočítám odborné motoristické časopisy, vykreslování jako hazardéři se životem, kteří coby účastníci silničního provozu jsou pro tento největším rizikem. V masmédiích byl k vidění pouze motoristický sport nebo ukázky z tragických dopravních nehod motorkářů, případně záběry z policejních akcí na tyto „neukázněné“ účastníky silničního provozu. Nezaujatým pořadem byl snad jen pořad o bezpečnosti silničního provozu na ČT 1, Pavel Soukup vyvrací omyly a mýty řidičů. Tato situace se v současné době alespoň částečně zlepšuje a ve veřejnoprávní televizi již bylo uvedeno několik pořadů s motorkářskou tematikou. Jeden

z posledních byl pořad na TV Barrandov, České milování epizoda - O lásce motorkářské.

4.10 Historie

Co se týče historie motorkářů, a to nejen v Česku, ta je vázána na vznik motorkářských klubů. Až vznikem prvních klubů se začíná psát i historie motorkářů.

I když to není příliš známo, má česká motoristická scéna jednu raritu. Je jí nejstarší Harley-Davidson klub na světě, a to Harley-Davidson Club Praha. Podnětem k jeho založení byla svatba slavného motocyklového závodníka Bohumila Turka v roce 1927. Jednalo se o ředitele firmy Tesárek, která v té době do Československa dovážela motocykly Harley-Davidson. Na svatbu ho doprovodilo 60 jezdců na motocyklech Harley-Davidson a objevila se myšlenka, že by se majitelé těchto motocyklů mohli setkávat častěji. Myšlenka se prosadila a za podpory firmy Tesárek byl založen Motoklub Harley-Davidson. V tomto období klub v naší zemi výrazně přispěl k popularizaci této značky a motocyklů vůbec. Po vyhlášení protektorátu v roce 1939 byla klubu zakázána činnost a skončil i dovoz motocyklů. Členové se však nadále tajně scházeli v restauracích a pořádali místní výlety.

V padesátých letech byl klub nucen se začlenit do Svazarmu. Byl tak zařazen do jednotné Národní fronty, mezi chovatele drobného zvířectva, filatelisty a zahrádkáře a byl, jako pro režim politicky nebezpečná skupina lidí, pod kontrolou úřadů. Ve Svazarmu již v té době byli sdružení fandové motocyklů všech ostatních značek, pořádali různá setkání, která by se dala považovat za předchůdce prvních srazů a rovněž organizovali různé vyjížďky, a to i do zahraničí. Rovněž všechny tehdejší motocyklové soutěže byly organizovány právě jen Svazarmem. Vše bylo samozřejmě pod přísným

dohledem státní moci. Opravdový masový rozvoj motorkářů začíná až po roce 1989, kdy vzniká velké množství klubů. Motocykl, zvláště pak japonské výroby, je stále více dostupný i pro „méně majetné“ lidi, což souvisí s rozvojem podnikání a zvláště se vznikem firem zabývajících se dovozem automobilů a motocyklů.

4.11 Volný čas

Troufám si říci, že motorkáři věnují svému koníčku většinu svého volného času. Jelikož se jedná o aktivitu podléhající počasí, existuje zde určitá „sezóna“ a „mimosezóna“. V naší zemi se za motorkářskou sezónu považují měsíce od května do září, ty ostatní jsou pro motorkáře méně zajímavé. Pokud je ale mírná zima, dá se jezdit například i v lednu, což jsem si na vlastní kůži vyzkoušel před několika lety, konkrétně v roce 2007, kdy jsem motorku vůbec nezazimoval. Sezóna jako taková neplatí pro vyznavače Enduro/Cross, pro které je oblíbeným sportem tzv. motoskiöring, který se dá provozovat jen v zimě.

Motorkáři vyrážejí vždy, když je alespoň trochu příznivé počasí, může to být v pracovních dnech, zejména pak o víkendech, případně svátcích. Delší trasy s přenocováním je pak možno realizovat v rámci dovolených, což mnoho motorkářů i činí.

Co se týče zařazení motorkářů do jednotlivých volnočasových aktivit, spadají do několika aktivit současně:

- § Sportovní aktivity – jízda na motorce je i sportovním odvětvím, které má své soutěže, například CEC 1, CEC 2. Jedná o zcela amatérské soutěže, kdy je pouze nutno zaplatit startovné a není zapotřebí mít sportovní licence.
- § Sociální aktivity – při jízdách na motorce člověk může navázat kontakty s mnoha osobami různého věku a názorů, velmi často se

dnes motorkář setká na svých cestách i s kolegy z jiných zemí. Možností, jak navázat kontakty, je mnoho. Nejvíce se motorkáři poznávají díky přímému kontaktu během různých výletů, na srazech, motorkářských plesech a podobně. V poslední době také čím dál více díky internetu, a to na různých diskusních stránkách, např. www.motorkari.cz, www.motomania.cz, www.jawaczveteran.cz. Mezi sociální aktivity motorkářů patří i různé obecně prospěšné akce, jako například organizační zajištění dětského tábora v Dolní Lipové, určeného pro děti z dětských domovů.

§ Veřejné aktivity – kluby, spolky

§ Rekreční a cestovatelské aktivity – jízda na motorce rovná se mimo jiné cestování s určitým cílem cesty, často je tento cíl spojován právě s něčím zajímavým – „když už někam cestuji, chci také něco vidět“

§ Kulturní aktivity, charitativní akce – srazy, plesy.

§ Hobby a manuální aktivity – každý motorkář je více či méně kutilem, většina z nich svůj stroj udržuje a případně i vylepšuje, aby mu co nejlépe sloužil.

4.12 Charakteristika motorkářů podle výběru motocyklu:

1) Podle **kategorie** motocyklů.

Základní členění motocyklů podle kategorií bývá různé, já použiji následující, které je nejčastěji používané:

- Supersportovní
- Cestovní
- Cestovní enduro
- Enduro/cross
- Chopper a cruiser

- Skútr
- Čtyřkolky
- Sidecary
- Historické stroje
- Jawy/ČZ
- Ostatní

Od výběru motocyklu se pak odvíjí **styl**, který si motorkář vybere. Tento je závislý na tom, jaké oblečení a doplňky jsou pro určitou kategorii motocyklu vhodné.

Supersportovní

Motocykly vyznačující se nejlepším poměrem výkonu k váze motocyklu, jednoduše řečeno nejsilnější motocykly. Řídí je většinou mladší motorkáři do 40 let, vyznávající rychlou, agresivní, adrenalinovou jízdu. Současný zákon stanovuje, že tyto motocykly mohou řídit osoby starší 21 let, to je však často obcházeno různými „kličkami“, a tak jsou tyto stroje řízeny stále mladšími motorkáři. To samozřejmě vede k mnoha negativním jevům, způsobeným nedostatečnou zkušeností a „nevyježděností“ těchto řidičů. Většinou jsou řízeny muži, ale v menším množství i ženami.

Cestovní

Motocykly řízené obvykle motorkáři všech věkových skupin, a to jak vyznavači rychlé jízdy, tak vyznavači cestování. Jedná se rovněž o motocykl s velmi dobrým poměrem váha/výkon, ale ne už tak jako u supersportovního a to z toho důvodu, že motocykl je určen spíše na cestování. Tento motocykl je řízen muži i ženami, ženy tento typ motocyklů nejvíce preferují.

Cestovní enduro

Platí taktéž, že jsou řízené motorkáři všech věkových skupin, jsou však již více zaměřené na cestování, zejména pak na cesty do zvláštních destinací, které jsou pro „obyčejné“ motoristy hůře dostupné. Může se jednat o místa

s nezpevněnými silnicemi, horské oblasti a podobně. Řízené jsou muži i ženami, ženami méně.

Enduro/Cross

I zde jsou majiteli motocyklů příslušníci všech věkových skupin. Na rozdíl od ostatních není jejich doménou silnice, ale terén, případně nezpevněné polní a lesní cesty. Z toho důvodu se na tyto motorkáře až tak nevztahují pravidla silničního provozu, dostávají se do konfliktu spíše s jinými zákony, jako například Zákon o lesích č. 289/1995 Sb. Řízené jsou většinou muži.

Chopper a cruiser

Zde se jedná o velmi osobitý styl motocyklů a s tím i související skupinu motorkářů. I když je tato kategorie většinou uváděná jako jedna, nejedná se o zcela totožné typy motocyklů.

Chopper

Lze charakterizovat jako motocykl vytvořený odstraněním nebo „osekáním“ (chopping) „nepotřebných“ součástí z motocyklu, jako hlubokých blatníků, velkých světel, padáků, prostorných sedel a podobně. V minulosti motorkáři také začali více naklánět a prodlužovat přední vidlice, aby zvýšili celkový rozvor a zvýraznili tím celý stroj a prováděli mnoho dalších „divokých“ úprav. Všechny tyto úpravy daly vzniknout stylovému motocyklu, který je unikátní a přizpůsobený jezdcí, který tak vládne chopperu svých snů. Dnes jsou tyto motocykly vyráběny sériově a není třeba je v takovém rozsahu upravovat.

Choppery mají mnoho příznivců, ale také odpůrců. Nejde zde o špičkovou ovladatelnost, pohodlí a výkon konvenčních motocyklů, ale o "ten" pocit z jízdy. Většina veřejnosti má řidiče těchto motocyklů zafixované jako starší motorkáře, což stále platí, ale dnes si tyto motocykly pořizují i čím dál mladší motorkáři. Rovněž jsou tito řidiči často považováni za „kriminálníky“ spjaté s klubem Hells angels. Vzhledem k jejich váze a ovladatelnosti jsou tyto motocykly řízeny většinou muži, ale repliky těchto motocyklů s nižší kubaturou

řídí i ženy.

Cruiser

V překladu slovo cruiser znamená křižník a je to nejuvýstižnější charakteristika pro tento styl. Dlouhá a nízká stavba rámu je posazena na mohutných kolech, z velké části ukrytých v hlubokých blatnících. Šíře ani průměr kol se u předního a zadního příliš neliší. Přes horní část rámu je zavěšená mohutná nádrž, která zpravidla obsahuje "kapličku" s přístrojovou deskou. Nad kryty kluzáků přední vidlice vévodí mohutné přední světlo, které většina majitelů ještě doplní přidavnými světly. Řidítka bývají spíše rovná s lehkým přihnutím k jezdci a jen málokdy je vidět cruiser, který by na nich neměl namontovaný větrný plexi štít. Sedlo jezdce je umístěno "prokuratě nízko" nad asfaltem. Většina cruiserů má místo stupaček velmi pohodlné pedály. Co se týče řízení muži a ženami, platí to stejné co pro choppery.

Skútr

V současné době zažívá obrovskou renesanci, je vyráběn od kubatury 50 - 650ccm, řídí jej motorkáři všech věkových skupin, tedy spíše motorkářky, protože nejčastěji jsou tyto stroje právě doménou žen. Tato kategorie motocyklu nesouvisí s žádným vyhraněným stylem a skútr je většinou svými majiteli používán jen jako dopravní prostředek. Z tohoto důvodu mnoho motorkářů řidiče skútrů za motorkáře nepovažuje.

Čtyřkolky

Zcela samostatná kategorie. Je mnoho důvodů, proč by se čtyřkolky za motocykly vůbec neměly považovat. Hlavním z nich je, že se nejedná o jednostopé vozidlo. Jsou však i důvody, proč do kategorie motocyklů patří. Jeden z nich je, že řidič čtyřkolky není nijak chráněn, takže zažívá stejnou „volnost“ jako řidič jednostopých vozidel. Dále čtyřkolka nemá volant, ale řidítka, rovněž oblečení musí být přizpůsobeno jízdě na tomto stroji a používá se motorkářské. Čtyřkolky se vyrábějí v kubaturách od 50 až po 800ccm, od dětských čtyřkolek až po pracovní stroje. Motorkáři jako takoví si nejvíce kupují

sportovní čtyřkolky a jak už konstrukce tohoto stroje napovídá, užívají si jízdy v terénu. Na upravených čtyřkolkách rovněž čím dál častěji jezdí ti z motorkářů, kteří jsou po těžkých nehodách na motocyklech zdravotně postiženi, přesto se však nechtějí vzdát motorkářského životního stylu a všeho, co s ním souvisí. Co se týče věku, na čtyřkolkách jezdí již děti, ale pak rovněž motorkáři všech věkových skupin, a to jak muži, tak ženy.

Sidecary (dále budu požívat zdomácnělý výraz sajdkáry)

Také „zvláštní“ kategorie, kdy motocykl je doplněn postranním vozíkem. Původně se u nás takto upravovaly jen Jawy, a to z toho důvodu, že se zvýšila jejich užitná hodnota a motocykl se takto stál rodinným vozidlem. V současné době se do této kategorie zařazují jak „staré“ Jawy, které by mohly patřit do veteránské kategorie, tak i Jawy, které se podobně jako sajdkáry vyrábějí i v současné době. Dále zde patří motocykly zahraniční výroby, přičemž k těm nejznámějším patří ty vyrobené v bývalém Sovětském svazu jako Dněpr a Ural. Oba tyto typy jsou vyráběny v Rusku dosud. Oba typy jsou odvozeny z legendárního BMW. Konkrétně pak Ural (Ural Ranger) je vyráběn jako terénní motocykl s náhonem na sajdkáru. Původně si tyto motocykly pořizovali starší motorkáři „veteránisté“ a ti, kteří chtějí jezdit „s celou rodinou“. Dnes je vlastní čím dál mladší motorkáři a i moderní motocykly se upravují připojením sajdkáry. „Sajdkáristé“ mají své vlastní srazy, které však nejsou uzavřené a účastní se jich i „sólo“ motocykly. Tyto motocykly řídí většinou muži, ženy jsou spíše výjimkou.

Historické stroje, Jawy/ČZ

Tyto kategorie jsou často spojovány v jednu, což v současné době už není zcela správné. Jako historické stroje jsou často renovovány motocykly zahraniční výroby a motocykly Jawa se dosud vyrábějí jako moderní motocykly. Motocykly značky Jawa si kupuje čím dál více motorkářů. Historické stroje i Jawy/ČZ mají své vlastní srazy. Zde se musím zmínit o fenoménu zvanému Velorex. Ten lze zařadit jak do kategorie historických strojů, tak do níže následující kategorie tříkolek. Majitelé velorexů se kromě vlastních srazů

zúčastňují srazů historických motocyklů a sajdkár. Jsou řízeny většinou muži.

Ostatní

Zde patří motocykly nezařazené do ostatních skupin, nebo typy, které se některými skupinami prolínají. Jeden takový typ je **tříkolka – trike**. V naší zemi má výroba tříkolek dlouhou historii. Značka ČZ vyráběla několik tříkolek. Asi vůbec první tříkolkou ČZ byla tříkolka pro postižené. Byla určena pro postižené osoby (zřejmě válkou). Z ní vycházely další dvě verze, pro přepravu osob a pro přepravu nákladu. Dalším typem byl velmi známý VELOREX, kdy už v roce 1943 vznikly první modely vozítka OSKAR a v roce 1956 dochází k přejmenování na VELOREX-OSKAR a později na VELOREX. Rovněž se původně jednalo o vozitko pro invalidy.

V zahraničí historie takzvaných TRIKE, tedy tříkolek, má své kořeny v době kdy stroje Harley-Davison Servi Car „sloužily“ na americkém středozápadě v barvách policie, v době, kdy američtí veteráni z vietnamské války, kteří nemohli pro své trvalé následky jezdit na motocyklech, sestrojili své první tříkolky.

V současné době to jsou velice zajímavé stroje, které na sebe upozorní svým vzhledem. Všude se najdou nadšenci, kteří tyto stroje vlastní a věnují jim veškerý svůj volný čas. Každý z těchto nadšenců má svoji fantazii a, proto i každá tříkolka má svůj specifický vzhled. Tito nadšenci se také sdružují do větších či menších skupin. Z těchto skupin pak vznikl třeba dobře fungující TRIKE CLUB CZECH REPUBLIK. Dalšími kategoriemi jsou například, Stavby-Custom, minibike, dirtbike a zřejmě by se našly ještě další. Zde rovněž platí, že jsou řízeny většinou muži.

2) Podle **značky** motocyklů:

Někteří motorkáři uznávají pouze jednu „svou“ značku motocyklu a od toho se odvíjejí jejich srazy, na některé z nich nejsou motorkáři jiných značek

vůbec zvaní. Organizují se srazy značek jako například Bandid, Big, SV, Jawa, Sidecar, V-strom. Většinou však nejsou stanovena přísná pravidla a zúčastnit se může každý. Majitele těchto značek mají své kluby, na motorkářských internetových stránkách svá fóra. Někteří by si jinou značku motocyklu než tu, kterou uznávají a vlastní, nikdy nekoupili, ale jsou výjimky, kdy někdo za svůj „motorkářský život“ vystřídá více značek. Ale to nejsou ti praví vyznavači určité značky. Příkladem srazu, kterého se může zúčastnit jen majitel určitého typu motocyklu (jedná se o více značek, ale velmi výjimečné typy), je sraz „těžké vozby“, což představuje motocykly s šesti a více válci.

Určitě by šlo pokračovat v charakteristice této velmi zajímavé subkultury, ale rozsahem by pak má práce překročila určený rámec. Bylo by zajímavé srovnat naše motorkáře a motorkáře v zahraničí, například se Slovenskem, kde je směřováno velké množství výjezdů českých motorkářů a rovněž slovenští motorkáři se zúčastňují mnoha akcí v Česku. Vzhledem k příhraničnímu regionu, kde bydlím, by toto srovnání bylo jistě zajímavé.

5. Interpretace výsledků empirického šetření

Celkem odpovědělo 112 respondentů, z tohoto počtu zodpovězených anket jsem 9 musel vyřadit z důvodu neúplného nebo chybného vyplnění některých otázek. Počet platných anket je 103.

Demografická struktura respondentů je následující:

Z celkového počtu respondentů 103 osob je 87,4 % mužů a 12,6 % žen, což odpovídá mému očekávání. Ženy jsou v této subkultuře stále ještě mnohem méně zastoupeny než muži.

Věková skladba je následující, 41,7 % respondentů jsou ve věku od 26 do 35 let, 27,2 % respondentů jsou ve věku od 19 do 25 let, 20,4 % respondentů jsou ve věku od 36 do 45 let, 7,8 % respondentů jsou ve věku od 46 let a starší a 2,9 % respondentů jsou ve věku do 18 let.

Místo bydliště je ze statistického hlediska nevýznamné, 51,5 % respondentů žije na vesnici a 48,5 % respondentů žije ve městě.

Co se týče rodinných poměrů, tak 37,9 % respondentů je svobodných, rozdíl mezi počtem respondentů svobodných, avšak žijících v trvalém vztahu a ženatých respektive vdaných je statisticky bezvýznamný v rozmezí 25,2% - 27,2%, 9,7 % respondentů je rozvedených.

Všichni respondenti vlastní alespoň 1 motocykl, 75,7 % respondentů je majitelem „pouze“ jednoho motocyklu, 24,3 % respondentů vlastní více než jeden motocykl. Maximální počet strojů vlastněných jedním respondentem byl 5.

Co se týče typu motocyklu, nejčastěji se vyskytujícím je jednoznačně typ cestovní, který tvoří 29,2 % z celkového počtu motocyklů. Na druhém místě se umístil typ supersportovní s 19,4 %, na třetím místě Jawy s 18,1 %. Jawa tak

potvrdila svou stále vysokou popularitu mezi motorkáři i přesto, že dnes je k dispozici mnoho konkurenčních zahraničních strojů. Typ motocyklu „jiné“ se umístil na čtvrtém místě s 9,0 %, což mě poněkud překvapilo, protože varianty, které se respondentům nabízely, zahrnovaly dost kompletní výčet typů motocyklů. Tento fakt si vysvětluji tak, že někteří z respondentů se přesně neorientují v rozlišení jednotlivých typů motocyklů a neuvědomují si, že jimi vlastněný stroj spadá do té které konkrétní kategorie. Dále se umístil typ cestovní enduro s 6,3 %, historické stroje s 4,9 %, typy enduro/cross a skútr shodně zaujaly 3,5 %, chopper a cruiser 2,8 %, sidecary 2,1 %, čtyřkolky 1,4 %.

Mladí muži ve věku 19 – 25 let žijící na vesnici volí nejčastěji supersportovní motocykl (30,0 % respondentů), jako druhý nejoblíbenější druh motocyklu je u této skupiny cestovní motocykl (20,0 %). Muži stejného věku žijící ve městě jezdí nejčastěji na cestovním typu motocyklu (54,5 %), dále následují cestovní enduro a Jawa (obě kategorie získaly shodně po 18,2 %), supersportovní motocykl je až na posledním místě (9,1 %).

Ve skupině mužů ve věku 26 – 35 let žijících na vesnici je nejpreferovanější motocykl cestovní typ (29,2 %), hned za tímto typem se umístily shodně typy supersportovní a Jawy (20,8 %). Muži této věkové skupiny žijící ve městě nejvíce preferují supersportovní motocykly (27,6 %), na druhém místě pak Jawy (20,7 %) a dále cestovní (13,8 %).

Ženy vyhodnocuji bez rozlišení věku a místa bydliště, jelikož tvoří z celkového počtu respondentů necelých 13 % respondentů a jejich rozdělením do jednotlivých podskupin se jejich podíl na celkovém počtu respondentů dostává pod pětiprocentní hranici. Ženy preferují při výběru motocyklů jednoznačně typ cestovní.

Na typy motocyklů úzce navazuje kubatura motocyklů. Z ankety vyplynulo, že nejčastěji jsou zastoupeny motocykly s kubaturou 501 – 750ccm,

zaujímají 28,6 %. Druhou nejčastější kubaturou s 19,5 % je rozmezí 251 – 500ccm, jen o asi 2 procenta méně kubatura do 125ccm, konkrétně 17,3 %. Na čtvrtém místě se umístila kubatura 751 – 1000ccm s 16,5 %. Nejvyšší kubatura (1001ccm a více) se umístila na pátém místě s 9,8 %, poslední pak kubatura 126 – 250ccm s 8,3 %.

U žen je nejvíce zastoupena kubatura nejnižší, tedy do 125ccm. Celkově u žen převažují kubatury nižší. U mužů je nejčastěji uvedenou kubaturou 501 – 750ccm, na druhém místě pak kubatura 251 – 500ccm a na třetím místě kubatura 751 – 1000ccm.

Zkušenost s řízením motorky z pohledu času je u respondentů následující. Více než čtvrtina respondentů, konkrétně 26,2 %, má zkušenost s řízením motocyklu v rozmezí 2 - 5 let, 21,4 % respondentů v rozmezí 6 – 10 let. 15,5 % respondentů se řadí mezi motorkáře se zkušeností v rozmezí 16 – 20 let. Nejméně zkušených motorkářů bylo v anketě 14,6 % - motocykl řídí méně než 2 roky. Nejvíce zkušených jezdců bylo rovněž 14,6 % - jejich zkušenost přesahuje 20 let, tedy 21 let a více. Nejméně zastoupeni byli v anketě respondenti, kteří řídí motocykl 11 – 15 let, tvořili 7,8 %. Většina žen má zkušenost s řízením motocyklu 2 – 5 let, u mužů je to velmi různorodé z hlediska věku i místa bydliště. Nejzkušenější motorkáři jsou logicky ve vyšších věkových skupinách.

Na otázku „Je motorka tvým největším koníčkem?“ odpověděly téměř dvě třetiny respondentů „ano“ – konkrétně to bylo 61,2 %. Zbývajících 38,8 % odpovědělo, že nikoliv. S tím korespondují i odpovědi v jednotlivých věkových skupinách, kdy ve většině případů označili respondenti motorku jako svůj největší koníček. Jiný poměr odpovědí je u mužů žijících na vesnici ve věku 26 – 35 let, kde je podíl odpovědí téměř „půl na půl“ (52,9 % odpovědělo „ano“, 47,1 % „ne“) a zcela opačný u mužů žijících na vesnici i ve městě, ve věku 46 let a více, 66,7 % těchto respondentů nemá motorku jako největší koníček. Muži ve městě ve věku od 19 do 25 let odpověděli přesně „půl na půl“, tedy 50 %

uvádí motorku jako svůj největší koníček a 50 % nikoliv. U žen převažuje odpověď „ano“, motorka je můj největší koníček, tuto odpověď zvolilo 69,2 %.

Překvapující pro mě bylo vyhodnocení otázky, která zjišťuje, kolik procent volného času zabírá respondentům jejich koníček, tedy motocykl. Očekával jsem, že rozmezí 81 – 100 % zvolí podstatně větší část respondentů, což se však nepotvrdilo. Tak tedy 38,8 % respondentů uvedlo, že motorka jim zabírá 21 – 40 % volného času, 30,1 % respondentů tráví s motorkou 1 – 20 % svého volného času, 20,4 % respondentů pak 41 – 60 %. Dalších 8,7 % respondentů věnuje svému koníčku 61 – 80 % svého volného času a pouze 1,9 % tráví s motorkou 81 – 100 % volného času.

Muži ve věku 19 – 25 let a 26 - 35 let bez rozlišení místa bydliště nejčastěji uvedli, že s motorkou tráví 21 – 40 % svého volného času. Muži ve věku 36 – 45 let žijící na vesnici nejčastěji zvolili variantu, že motorce věnují 41– 60 % svého volného času, muži ve stejném věku žijící ve městě však pouze 1 – 20 %. Možná je to dáno tím, že muži žijící na vesnici jsou více kutily a tato činnost jim zabírá rovněž část volného času. Ženy zvolily nejčastěji variantu 41 – 60 %.

Ke koníčku zvanému motorka se dostalo 41,3 % respondentů díky přátelům, téměř stejný podíl, 40,4 %, uvedlo variantu „jinak“. Jelikož jsem v anketě neumožnil ruční dopisování konkretizující některé nabízené varianty (z důvodu elektronického zpracování), nedozvím se již, jaké způsoby seznámení se s motorkou tito respondenti měli na mysli. Díky rodině se k motorce dostalo 14,4 % respondentů, díky škole 2,9 %, díky internetu 1,0 % a díky vojně 0 % respondentů. Přesto, že jsem u této otázky nabídnul možnost označit více variant, každý z respondentů zvolil pouze jednu z nich. Muži všech věkových skupin i místa bydliště volili nejčastěji variantu „díky přátelům“ a „jinak“, ženy rovněž tak.

Jak respondenti charakterizují svůj vztah k motorce ? Téměř shodný

procentuální podíl získaly dvě z celkem tří variant, a sice: „Je to jeden z mých koníčků, když mám chuť a čas, tak si jdu zajezdit“ zodpovědělo 45,6 % respondentů. Jen o pár desetin procent méně, 44,7 % respondentů zvolilo variantu „Tento koníček je mou velkou vášní, ale důležitější je rodina, partner(ka).“ Ze statistického hlediska je tento nízký procentuální rozdíl v odpovědích zanedbatelný. Pouhých 9,7 % respondentů uvedlo, že motorka je pro ně absolutně na prvním místě, vše ostatní je za ní.

Muži žijící na vesnici i ve městě, ve věku 19 – 25 let, si vybrali nejčastěji variantu „Tento koníček je mou velkou vášní, ale důležitější je rodina, partnerka.“ Muži ve věku 26 – 35 let žijící na vesnici zvolili nejčastěji variantu „Je to jeden z mých koníčků, když mám chuť a čas, tak si jdu zajezdit“. Muži stejného věku žijící ve městě se rozhodli přibližně „půl na půl“ pro výše uvedené dvě varianty. Variantu „Motorka je pro mě absolutně na prvním místě“ volili pouze muži na vesnici, z nichž dvě věkově nejmladší skupiny se k této variantě přiklonili ve více než třetině případů. Ženy volily stejně jako muži spíše varianty, ve kterých motorka není absolutně na prvním místě.

Jak respondenti charakterizují svůj styl jízdy ? Téměř polovina respondentů, 46,6 %, zvolila variantu „Pohodový – rychlost není nejdůležitější, hlavně si to užít“. Dalších 38,8 % respondentů uvedlo, že mají rádi rychlost, ale ne za všech okolností. Dravých a soutěživých, vždy a všude, je 8,7 % respondentů a jako spíše opatrné se označilo 5,8 % respondentů.

Muži žijící na vesnici nejvíce volili variantu pohodového stylu jízdy (rychlost není nejdůležitější, hlavně si to užít), na druhém místě pak volili variantu „rychlost, ale ne za všech okolností“. Muži žijící ve městě se rovněž klonili nejvíce k těmto variantám, avšak v opačném pořadí, tedy více vybírali variantu „rychlost, ale ne za všech okolností“, na druhém místě „pohodový styl jízdy“. Styl dravý a soutěživý preferují více muži žijící ve městě. Ženy nejčastěji volily stejně jako muži „pohodový styl jízdy“, oproti mužům se klonily více i k variantě „opatrného stylu jízdy“.

Styl jízdy může jistým způsobem kopírovat i běžný životní styl. Na otázku, zda se styl jízdy projevuje v jejich běžném životě, zodpověděli respondenti takto: 39,8 % respondentů odpovědělo, že to spolu nesouvisí. Téměř stejný podíl respondentů, 38,8 %, odpovědělo, že styl jízdy se projevuje v běžném životě částečně. 21,4 % respondentů uvedlo, že jejich styl jízdy se projevuje i v běžném životě.

Muži všech věkových skupin žijící na vesnici nejvíce volili variantu „Ne, to spolu nesouvisí“, stejně jako muži ve městě ve věku od 36 do 45 let. Muži žijící ve městě ve věku 19 – 25 let a 26 - 35 let volili nejvíce variantu, že se styl jízdy projevuje v jejich běžném životě částečně. Stejně tak se nejčastěji vyjadřovaly ženy.

Motorkáři samozřejmě nežijí ve vzduchoprázdnu, zajímalo mě, jak jejich koníček ovlivňuje jejich rodinné a partnerské vztahy. Na otázku, zda zapojují svou rodinu/partnerku/partnera do své záliby k motorkám, odpovědělo 39,8 % takto: „Ano, občas něco podniknu na motorce i se svou rodinou“. 29,1 % odpovědělo, že nikoliv, protože nemají trvalý vztah. Dalších 18,4 % respondentů zásadně odděluje motorku a rodinu. Pouhých 12,6 % vyráží na motorkářské výjezdy se svými rodinnými příslušníky. Takto nízký podíl rodin na motocyklech je samozřejmě do velké míry ovlivněn počtem míst k sezení na motorce.

Muži žijící na vesnici ve věku 19 – 25 let a 26 - 35 let volili nejvíce variantu „Ne, nemám trvalý vztah“. V ostatních věkových skupinách volili nejčastěji variantu „Ano, občas něco podniknu na motorce i se svou rodinou“. Muži žijící ve městě volili nejčastěji variantu „Ano, občas něco podniknu na motorce i se svou rodinou“, a to ve všech věkových skupinách kromě té nejmladší – zde odpovídali nejvíce, že nemají trvalý vztah. Ženy volily oproti mužům více i variantu „Ano, většina mých výjezdů je včetně rodiny“, která získala stejný počet hlasů jako varianta „Ano, občas něco podniknu na motorce

i se svou rodinou“.

Jak vnímá nejbližší okolí respondentů jejich koníček, bylo předmětem další otázky. 32 % respondentů uvedlo, že se u svých rodin/partnerek/partnerů setkávají s pochopením ke své zálibě a jejich nejbližší okolí jim v tomto fandí. 31,1 % zvolilo variantu, že s pochopením se spíše nesetkávají, ale jejich koníček je tolerován. Procentuální rozdíl mezi těmito 2 variantami odpovědí je ze statistického hlediska nevýznamný. 22,3 % respondentů nemá trvalý vztah, takže se k této otázce nemůže vyjádřit a 14,6 % respondentů má to štěstí, že jejich nejbližší okolí má také stejný koníček.

I u této otázky je značný podíl odpovědí „Ne, nemám trvalý vztah“ Nejvíce je to u mužů žijících na vesnici i ve městě ve věku 19 – 25 let . Muži ve věku 26 až 35 let žijící na vesnici i ve městě nejvíce volili variantu, že rodina pochopení pro tuto zálibu spíše nemá, ale toleruje ji. Muži ve věku 36 – 45 let žijící na vesnici nejvíce volili variantu, že rodina má pochopení k této zálibě a fandí jim. Muži v této věkové kategorii žijící ve městě volili nejvíce variantu, že rodina pochopení pro tuto zálibu spíše nemá, ale toleruje ji. Muži žijící ve městě ve věkových skupinách od 26 do 45 let volili často i variantu, že rodina má pochopení pro tento koníček, a že její členové sami také mají tento koníček. Mezi ženami se nejčastěji objevila varianta „Ano, fandí mi“ následována variantou, že rodina má také tento koníček.

Zda je motorka jasnou preferencí při výběru aktivit pro volný čas, bylo předmětem další z otázek. Zde odpovídali respondenti takto: téměř polovina, konkrétně 47,6 %, preferuje motorku, ale vždy zvažuje i jiné činnosti. 27,2 % respondentů uvedlo „Ani ne, mám více zálib“. Motocykl jakou jasnou preferenci zvolilo 25,2 % respondentů, když uvedli variantu „Ano, když mám chvíli, motorka je to první, čemu se věnuji“.

Muži žijící na vesnici ve všech věkových skupinách zvolili nejčastěji variantu, že motorka je jejich jasnou preferencí, ale vždy zvažují i jiné činnosti.

Muži žijící ve městě rovněž volili nejčastěji tuto odpověď, kromě nejstarší věkové skupiny, která nejčastěji volila variantu „Ani ne, mám více zálib“. Ženy volily nejčastěji variantu „Když mám chvíli, motorka je to první, čemu se věnuji“.

Jen okrajově jsem se v anketě dotknul problematiky dodržování předpisů a nehod. 61,2 % respondentů většinou dodržuje při jízdě předpisy, 23,3 % respondentů většinou předpisy nedodržuje. 7,8 % respondentů uvedlo, že předpisy dodržují vždy a stejný počet respondentů uvedl, že předpisy nedodržují nikdy.

Muži na vesnici i ve městě ve všech věkových kategoriích volili nejčastěji variantu, že většinou předpisy dodržují. Méně ukázněni jsou podle této otázky muži na vesnici, kteří volili variantu „nikdy nedodržují předpisy“ podstatně více než řidiči ve městě. Dokonce muži na vesnici ve věkových kategoriích do 18 let a od 19 do 25 let si zvolili tuto variantu v celé třetině případů. Naopak nejukázněnější jsou řidiči na vesnici ve věku 36 – 45 let, z nichž 23,1 % uvedlo, že předpisy dodržují vždy. Ženy se nejvíce přiklonily k odpovědím, že většinou dodržují a většinou nedodržují – obě tyto možnosti získaly stejný procentuální podíl.

Pokud respondenti porušují předpisy, nejčastěji se provinují nepřiměřenou rychlostí, tuto variantu zvolila velká většina, a sice 70,9 %. Nesprávný způsob jízdy uvedlo 10,7 % respondentů, nesprávné předjíždění 9,7 % respondentů. Variantu „Neporušuji předpisy“ zvolilo 7,8 % a 1,0 % respondentů nedává přednost v jízdě. Všechny skupiny mužů i žen shodně zvolily nejčastější odpověď, že nejvíce se provinují nepřiměřenou rychlostí.

Motorka je koníček, který se dá provozovat „sólo“ nebo v různě velkých skupinách, vždy však záleží na okolnostech. V anketě odpovědělo 46,6 % respondentů, že většinou vyrážejí na svých motorkách sami, dalších 43,7 % pak vyráží v malé skupině do 3 osob včetně. Pouhých 9,7 % vyráží většinou ve

větší skupině.

V malé skupině do 3 osob včetně jezdí nejvíce muži na vesnici ve věku 19 – 25 let, 36 – 45 let a starší 45 let. Rovněž tuto variantu zvolili muži ve městě ve věku 26 – 35 let. Sóló jezdí nejraději muži na vesnici ve věku do 18 let, 26 – 35 let a muži ve městě ve věku 19 – 25 let, 36 – 45 let a 46 let a více. Ženy nejčastěji jezdí v malé skupině do 3 osob včetně.

Motorkářské srazy jsou jednou z mnoha možností získávání kontaktů a předávání zkušeností mezi motorkáři. 71,8 % respondentů se motorkářského srazu již někdy účastnilo, 28,2 % respondentů tuto zkušenost zatím nemá. Pouze ve skupině mužů žijících ve městě věku 19 – 25 let a starších 45 let převládají respondenti, kteří se motorkářského srazu nikdy nezúčastnili. Ve všech ostatních skupinách včetně žen je tedy více těch, kteří se takového srazu už někdy zúčastnili.

Zcela opačně přistupují respondenti k členství v motorkářských klubech a spolcích. Téměř tři čtvrtiny respondentů, 72,8 % , nejsou členy těchto klubů či spolků. Naopak 22,3 % respondentů jsou členy v současné době a 4,9 % respondentů byli členy těchto organizací v minulosti. Pouze u mužů ve městě ve věku 46 let a více převládá odpověď, že jsou členy takového klubu či spolku. U žen rovněž převládá odpověď, že nejsou členkami takovýchto organizací.

Dotaz, zda měli respondenti během jízdy na motorce nehodu, jsem záměrně zařadil ke konci ankety, abych respondenty neodradil. Z výsledků je zřejmé, že odpovídali pravdivě, protože jsou zastoupeny všechny varianty odpovědí. Polovina respondentů, 50,5 %, neměla na motorce nikdy nehodu. 23,3 % respondentů nehodu mělo, ale vina nebyla na jejich straně. 19,4 % respondentů uvedlo, že nehodu mělo a byli určeni jako viníci této nehody. Dalších 6,8 % respondentů rovněž zažilo nehodu, přičemž byli určeni jako spoluviníci.

U mužů převládá ve všech skupinách varianta, že neměli na motorce nehodu, pouze u mužů ve městě ve věku 26 – 35 let převládá možnost, že nehodu měli, ale vina nebyla na jejich straně. U žen také převládá varianta, že nehodu neměly. Nejvíce viníku nehod je mezi muži žijícími na vesnici, ve všech věkových skupinách kromě té nejstarší. Mezi ženami se také našli viníci dopravních nehod, a sice ve věkové skupině 26 – 35 let, žijících ve městě.

Získávání informací z oblasti motocyklů již dnes není problém, zajímalo mě, které informační kanály jsou mými respondenty využívány nejméně a které nejvíce. U této otázky mohli respondenti vybrat více variant odpovědí. Z vyhodnocení vyplynulo, že nejvíce čerpají respondenti z internetu obecně (28,2 %), dále ze specializovaného informačního webu www.motorkari.cz (25,0 %), od kolegů motorkářů (19,8 %), 16,7 % z časopisů a novin specializovaných na motorky, 8,3 % z televizních pořadů zaměřených na motoristy. Dvě procenta respondentů se nezajímá o informace z oblasti motorek vůbec. Z výsledků jasně vyplývá, že internet je fenomén, který pronikl i do řad motorkářů.

Webové stránky www.motorkari.cz navštěvuje nejčastěji nejmladší věková skupina mužů (vesnice i město), čím vyšší věk, tím méně motorkářů tyto stránky navštěvují, což platí jak pro vesnici, tak pro město. Z internetu obecně čerpají informace nejvíce muži žijící na vesnici i ve městě ve věku 26 – 35 let. Od kolegů motorkářů čerpá informace ve všech skupinách okolo 20 % respondentů. Časopisy a noviny volí nejvíce nejstarší skupina mužů na vesnici i ve městě. Ženy získávají informace nejméně v časopisech, novinách a v televizních pořadech, ostatní možnosti byly u žen přibližně rovnoměrně zastoupeny.

Poslední otázkou ankety byl dotaz, zda respondenti řadí svou zálibu k motorkám ke svým nejvyšším hodnotám. Zde byly pouze dvě varianty odpovědi – ano nebo ne. Kladně odpovědělo 64,1 % respondentů, 35,9 % odpovědělo záporně. Variantu kladnou zvolili muži na vesnici ve všech

věkových skupinách kromě té nejstarší (46 let a více), ve městě pak už to nebylo tak jednoznačné, muži ve věku 36 – 45 let a 46 let a více zvolili, že motorky neřadí ne jedno z nejvyšších míst. U žen převážila odpověď kladná, tedy, že řadí motorku ne jedno z nejvyšších míst ve svém životě, takto se vyjádřilo 69,2 % respondentek.

6. Diskuse

Co tedy k sociální skupině motorkářů a subkultuře této sociální skupiny ještě uvést? Je nutno kriticky přiznat, že zde existuje i kontrakultura jednoho procenta motorkářů stojících mimo zákon, kteří se ke své výjimečné skupině hrdě hlásí a vůči ostatním jasně vymezují. S touto jednoprocenní skupinou tvrdě bojují policejní složky všech zemí, ve kterých vyvíjí své aktivity. V naší republice se sice vyskytují kluby, které se s těmito „jednoprocenními“ motorkáři ztotožňují, ale naštěstí nejsou tak aktivní jako v ostatních zemích.

Problémy „naší motorkářské scény“, nespatřuji v kriminálních aktivitách motorkářů, ale spíše v neukázněnosti jedinců, kteří porušováním pravidel silničního provozu vytvářejí negativní obraz o motorkářích jako celku. Tato malá skupina motorkářů je v některých případech opravdu nebezpečná pro ostatní účastníky silničního provozu. Nejde jen o vysokou rychlost, kterou si tito motorkáři „užívají“, ale hlavně o to, kde touto rychlostí jezdí. Často se jedná o obce s hustým silničním provozem, čímž vznikají mnohé nebezpečné situace. Rovněž předjíždění na nepřehledných místech a v zatáčkách vede k velmi nebezpečným situacím. Mnoho motorkářů zapomíná na základní heslo „kam nevidím, tam nejedu“.

Dalším problémem je jízda ve volném terénu. Vyznavači endura, krosových motocyklů a nově i čtyřkolek využívají ke svým vyjížděvkám nejen polní a lesní cesty, ale vyrážejí i do volného terénu, kde způsobují škody jak na lesním porostu, tak i plašením zvěře. Často rovněž vjíždějí do chráněných území, kde jsou jimi způsobené škody ještě daleko větší.

Určitě bych mohl popsat více problémů spojených s touto sociální skupinou, ale tyto jsou podle mne nejvíce zřetelné.

Naproti tomu je třeba uvést, že ani vztah ostatních účastníků silničního provozu vůči motorkářům není zdaleka ideální. Za hranicemi našeho státu,

stačí vyjet i na Slovensko, je celkem běžné, že řidič automobilu klidně nechá motorkáře předjíždět v místech, kde s automobilem předjíždět nelze. Stačí, když řidič automobilu sjede více k okraji vozovky nebo prostě jen v předjetí nebrání. V naší republice je spíše pravidlem najet co nejvíce ke středu vozovky a nikoho před sebe nepouštět. Řidiči v automobilech si neuvědomují, že jezdec na motocyklu není při případném střetu s automobilem nijak chráněn. Častokrát se může ostatním účastníkům silničního provozu také dát, že motorkář jede schválně středem vozovky. Nikdo si však neuvědomí, že stav našich silnic je takový, že jízda na dvou kolech při kraji vozovky není možná kvůli jejímu mnohdy katastrofálnímu stavu.

Co tedy doporučit? Vzájemná ohleduplnost všech účastníků silničního provozu je naprosto elementárním předpokladem ke zlepšení tohoto stavu. Rovněž správci komunikací by se měli o technický stav vozovek lépe starat, což by jistě uvítali nejen motorkáři. Dále by určitě pomohlo, kdyby se média více věnovala této problematice a zařazovala nejen pořady zaměřené na bezpečnost silničního provozu, ale i pořady pro motorkáře a o motorkářích. Takovým dobrým, ale asi zcela nereálným řešením by bylo vybudovat více uzavřených okruhů, na kterých by si vyznavači rychlé adrenalinové jízdy „přišli na své“. V současné době sice je možné si objednat volné jízdy na stávajících okruzích, ovšem zájem je tak značný, že všechny zájemce nelze uspokojit. Už méně nereálné řešení by bylo vybudování více motokrosových tratí pro volné ježdění v terénu nebo jen umožnění užívat jinak nevyužité pozemky.

7. Závěr

Vyhodnocení výzkumných otázek, které jsem si položil na začátku mé práce, je následující:

1. V sociální skupině motorkářů je větší podíl mužů než žen.

Tato výzkumná otázka se plně potvrdila, v mém vzorku respondentů je 87,4 % mužů, 12,6 % žen.

2. Motorkáři tráví více než 60 % svého volného času se svým motocyklem.

Pouze 10,7 % respondentů tráví se svým motocyklem více než 60 % volného času. Očekával jsem značně vyšší podíl respondentů, kterým tato záliba zabírá téměř všechnen volný čas, takže výsledek mne překvapil.

3. Většina motorkářů/motorkářek, ženatých/vdaných nebo žijících v trvalém vztahu, zapojuje svou rodinu/partnerku/partnera do své záliby k motorkám.

Tato výzkumná otázka se potvrdila, z celkového počtu 54 respondentů patřících do skupiny ženatých/vdaných nebo žijících v trvalém vztahu zapojuje rodinu do své záliby k motorkám 72,2 % respondentů. Zbýlých 27,8 % rodinu nezapojuje.

4. Většina motorkářů není členem žádného motorkářského klubu či spolku a současně se nikdy neúčastnila žádného motorkářského srazu.

Anketou bylo zjištěno, že velká většina respondentů, 72,8 %, nejsou členy žádného spolku či klubu, dalších 22,3 % respondentů v současné době je členy takovýchto organizací a 4,9 % jimi bylo v minulosti.

V tomto ohledu se má výzkumná otázka potvrdila. Co se týče účasti respondentů na motorkářských srazech, z empirického šetření vyplynulo, že 71,8 % respondentů se některého ze srazů zúčastnilo, zbylých 28,2 % nikoliv. V tomto ohledu se má výzkumná otázka nepotvrdila.

5. Většina motorkářů je svobodných.

Tato výzkumná otázka se zcela potvrdila, z celkového počtu respondentů je 37,9 % svobodných, tento rodinný poměr se umístil na prvním místě co do počtu respondentů. To je do jisté míry dáno tím, že motorkáři milují svobodu a tuto preferují i ve svých partnerských vztazích. Nízký počet ženatých mužů zejména ve věku do 35 let je však i obecným společenským jevem, který je běžný napříč civilizovanými zeměmi dnešního světa.

6. Většina žen motorkářek řadí svou zálibu k motorkám ve svém životě na jedno z nevyšších míst.

69,2 % žen odpovědělo, že svou zálibu řadí ve svém životě na jedno z nejvyšších míst, čímž se výzkumná otázka potvrdila. Je to zřejmě dáno tím, že když se žena pro tento koníček rozhodla, opravdu se mu věnuje s velkou vášní.

8. Shrnutí

Ve své práci jsem se pokusil pomocí níže uvedených metod sociologického výzkumu charakterizovat sociální skupinu motorkářů a její subkulturu. Stanovil jsem několik výzkumných otázek, z nichž některé byly v empirickém šetření potvrzeny, jiné nikoliv. Ke splnění cílů jsem použil metodu introspektivní, monografickou a matematicko-statistickou, z technik pak rozhovor, pozorování a především anketu. Tuto jsem distribuoval v papírové i elektronické podobě, následně jsem provedl její vyhodnocení a výsledky slovním popisem interpretoval. V diskusi jsem provedl stručné kritické zhodnocení zkoumané sociální skupiny a navrhnul několik řešení k eliminaci uvedených negativních jevů.

Z mého výzkumu obecně vyplývá, že subkultura motorkářů se od kultury většinové společnosti příliš neliší. Zřejmě je to dáno tím, že věkový rozsah v této sociální skupině je značný a každý věkový segment této skupiny má svůj rozdílný životní styl. Jiné subkultury, případně kontrakultury jako například skinheadi, Hooligans a podobně, bývají většinou věkově i názorově více vyhraněny.

V rámci sociální skupiny motorkářů by se rovněž dalo charakterizovat několik vlastních subkultur, které se od většinové kultury společnosti výrazně liší. Takováto charakteristika by však vydala na další diplomovou práci. Co by si motorkáři jako sociální skupina přáli? Aby na ně většinová část společnosti pohlížela jako na slušné lidi, přestože nemálo z nich je tetováno, má vousy či kníry, a je i poněkud nekonvenčně vystrojena, případně má i netradičně „vyšperkovanou“ motorku. Ne všichni motorkáři jsou „dárci orgánů“, neboť některé jsou již nepoužitelné, stářím opotřebované. Motorkáři nejsou kastou vyděděnců, je to zájmová skupina lidí, kteří mají radost z něčeho jiného než druzí.

9. Resumé

I attempted to characterize the social group of motorcyclists and their subculture, through the use of the bellow mentioned methods of the social research. I stated a few research questions, some of them were confirmed in the empirical examination, some of them not. To achieve the objective I used the introspective method, monographic method and mathematic-statistic method and a few techniques – interview, observation and especially questionnaire. This was distributed in the paper form as well as electronic form, afterwards I accomplished the evaluation of this questionnaire and I worked out the word interpretation. In discussion I made the brief critical assessment of the surveyed social group and suggested a number of solutions to eliminate the mentioned negative appearances.

The survey generally proves that subculture of motorcyclists is not very different in comparison with subculture of major society. Probably because of the age range which is very extensive in this social group. Every age segment in this social group has its own lifestyle. Other subcultures, eventually contracultures such as skinheads, Hooligans and other are usually more pronounced as for age and opinion.

Within the scope of the motorcyclists social group there is possible to work up the characterization of several subcultures that are very different from the major society culture. Such characterization would be so extensive that it might be the topic for another thesis. And what is the desire of the motorcyclists as the social group? They wish that the major society perceive them as modest people in spite of the fact that some of them are tattooed, some have beard or moustache, they wear unconventional dress and also their motorcycles are untraditionally embellished. Not all of them are “organ donors” because some of organs are unusable because of the motorcyclist age. Motorcyclists are not the derelict caste, they form the in-group which take delight in something different then another ones.

10. Referenční seznam literatury

1. Barger, R.S. (2004). *Hell's Angel (Pekelný anděl)*. Praha: Nakladatelství Netopejr.
2. Čihovský, J. (2006). *Sociologický výzkum. Studijní text pro posluchače FTK UP Olomouc*. Olomouc.
3. Disman, M. (2009). *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Praha: Nakladatelství Karolinum.
4. Duffková, J., Urban, L., Dubský, J. (2008). *Sociologie životního stylu*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o.
5. Jandourek, J. (2003). *Úvod do sociologie*. Praha: Nakladatelství Portál, s.r.o.
6. Lamser, V. (1966). *Základy sociologického výzkumu*. Praha: Nakladatelství Svoboda.
7. Reichel, J. (2004). *Kapitoly systematické sociologie*. Praha: Nakladatelství Eurolex Bohemia s.r.o.
8. Urban, L. (2006). *Sociologie*. Praha: Nakladatelství Eurolex Bohemia, a.s.
9. Zich, F. (1976). *Sociologický výzkum*. Praha: Nakladatelství Svoboda.
10. Filipcová, B. (1966). *Člověk, práce, volný čas*. Praha: Nakladatelství Svoboda.
11. *Velký sociologický slovník I., II.* (1996). Praha: Nakladatelství Karolinum.

Přílohy

1. Anketa

Prosba ke kolegům motorkářům – pokud máš chvílku, vyplň prosím tuto anketu, pomůžeš mi tím zpracovat mou diplomovou práci na téma:
Subkultura sociální skupiny motorkářů.
Není to nic složitého **J** Díky moc, Čenda.

Zakroužkuj odpověď, se kterou souhlasíš.

1. Jsi:

- a. muž
- b. žena

2. Věk:

- a. do 18 let
- b. 19 – 25 let
- c. 26 – 35 let
- d. 36 – 45 let
- e. 46 let a více.

3. Žiješ:

- a. na vesnici
- b. ve městě

4. Jaké jsou tvé rodinné poměry ?

- a. jsem ženatý
- b. jsem rozvedený
- c. jsem svobodný, ale žiji v trvalém vztahu
- d. jsem svobodný
- e. jiné

5. Jaký máš stroj:

Typ stroje (můžeš označit více možností):

- a. Supersportovní
- b. Cestovní
- c. Cestovní enduro
- d. Enduro/cross
- e. Chopper a cruiser
- f. Skútr
- g. Čtyřkolky
- h. Sidecary
- i. Historické stroje
- j. Jawy
- k. jiné

Kubatura (můžeš označit více možností):

- a. Do 125 ccm
- b. 126 – 250 ccm
- c. 251 – 500 ccm
- d. 501 – 750 ccm
- e. 751 – 1000 ccm
- f. 1001 ccm a více

6. Kolik let motorku (jakoukoli) řídíš?

- a. méně než 2 roky
- b. 2 – 5 let
- c. 6 – 10 let
- d. 11 – 15 let
- e. 16 – 20 let
- f. 21 let a více

7. Je motorka tvým největším koníčkem ?

- a. Ano
- b. Ne

8. Kolik procent volného času ti motorka zabírá ?

- a. 1 - 20 %
- b. 21 – 40 %
- c. 41 – 60 %
- d. 61 – 80 %
- e. 80 – 100 %

9. Jak ses dostal k motorkám ? (můžeš označit více možností):

- a. Díky rodině
- b. Díky přátelům
- c. Díky škole
- d. Na vojně
- e. Díky internetu
- f. Jinak

10. Jak bys charakterizoval svůj vztah k motorce ?

- a. Je pro mě absolutně na prvním místě, vše ostatní je za ní
- b. Tento koníček je mou velkou vášní, ale důležitější je rodina, partner(ka)
- c. Je to jeden z mých koníčků, když mám čas a chuť, tak si jdu Zajezdit

11. Jak bys charakterizoval svůj styl jízdy ?

- a. Dravý a soutěživý, vždy a všude
- b. Mám rád rychlost, ale ne za všech okolností
- c. Pohodový – rychlost není nejdůležitější, hlavně si to užít

d. Spíše opatrný

12. Projevuje se tvůj styl jízdy i v běžném životě ?

- a. Ano
- b. Částečně
- c. Ne, to spolu nesouvisí

13. Zapojuješ svou rodinu/partnerku/partnera do své záliby k motorkám ?

- a. Ano, většina mých výjezdů je včetně rodiny
- b. Ano, občas něco podniknu na motorce i se svou rodinou
- c. Ne, motorku a rodinu zásadně odděluji
- d. Ne, nemám trvalý vztah

14. Má rodina/partnerka/partner pro tvou zálibu pochopení ?

- a. Ano, sami mají také tento koníček
- b. Ano, fandí mi
- c. Spíše ne, ale tolerují to, co jim taky zbývá
- d. Ne, nemám trvalý vztah

15. Je motorka tvou jasnou preferencí při výběru aktivit pro volný čas ?

- a. Ano, když mám chvíli, motorka je to první, čemu se věnuji
- b. Ano, ale vždy zvažuji i jiné činnosti
- c. Ani ne, mám více zálib

16. Dodržuješ při jízdě předpisy ?

- a. Ano, vždy
- b. Většinou ano
- c. Většinou ne
- d. Nikdy

17. Pokud porušuješ předpisy, čím se nejvíce proviňuješ:

- a. Nepřiměřená rychlost
- b. Nesprávný způsob jízdy
- c. Nesprávné předjíždění
- d. Nedání přednosti v jízdě
- e. Neporušuji předpisy

18. Jezdíš většinou:

- a. sám
- b. v malé skupině do 3 osob (včetně)
- c. ve větší skupině

19. Účastnil ses někdy nějakého srazu motorkářů ?

- a. ano
- b. ne

20. Jsi členem nějakého motorkářského klubu, spolku – oficiálního i neoficiálního ?

- a. ano
- b. byl jsem dříve
- c. ne

21. Měl jsi někdy na motorce nehodu ?

- a. ano a byl jsem určen jako viník
- b. ano a byl jsem určen jako spoluviník
- c. ano, ale vina nebyla na mé straně
- d. neměl jsem nehodu na motorce

22. Zajímáš se o nové informace z oblasti motorek prostřednictvím (můžeš označit více) :

- a. kolegů motorkářů
- b. časopisů, novin specializovaných na motorky
- c. www.motorkari.cz
- d. internetu obecně
- e. televizních pořadů zaměřených na motoristy
- f. nezajímám se

23. Patří tvá záliba k motorkám k hodnotám, které ve svém životě řadíš na jedno z nejvyšších míst ?

- a. ano
- b. ne

Díky za tvůj čas J

2. Záznam o rozhovoru

Rozhovor proběhl s motorkářem žijícím na vesnici, svobodným, bez závazků.

Kolik je ti let?

Mám 32 let.

Jaký máš motocykl?

V současné době vlastním supersportovní motocykl Honda 600ccm

Jak dlouho se věnuješ motocyklům a jak ses k nim dostal?

Na motorce jsem začal jezdit už na základní škole. Byly to sice jen upravené „pionýry“ – Jawa 21, ale nás to s kamarády bavilo a jezdili jsme všude. Po polních cestách, po loukách a podobně. Kolikrát jsme za to i dostali, ale to nám moc nevadilo. Takže asi od dvanácti let. Postupně jsem se svezl i na větší motorce, když byl někdo ochoten ji půjčit. Pak přišla ČZ 150 a ČZ 175. Na těch už se dalo jezdit i po cestách, protože jsem už měl řidičské oprávnění na motocykl. No a v poslední době, když ojeté zahraniční motorky se dají pořídit za slušnou cenu, jezdím na Hondách.

Co je pro tebe motocykl?

Je to pro mne jeden z koníčků a když mám náladu chuť a hlavně peníze na benzín, jdu se projet. Je to prostě jiné, než sedět v autě za sklem. Když na motocyklu projíždím krajinou, cítím vůně krajiny a to v automobilu chybí.

Máš supersport, jak tedy jezdíš? Myslíš, jestli se snažíš prohánět po cestách rychle?

Já myslím, že ne. Spíš je pro mě důležitější jet tak, abych z cesty měl dobrý pocit. Kolikrát se jenom třeba tak „plazím“ krajinou a i zastavím, abych se „pokochal“ výhledem na hory. Ale je pravda, že někdy člověk tím plynem otočí trochu víc ...

Jezdíš raději sám, nebo ve skupině?

Jezdím většinou sám, nebo s kamarádem dva motocykly. Ve větší skupině se cítím nesvůj a taky by ostatní určitě nechtěli zastavovat, když se mi třeba něco cestou zalíbí a já chci fotit

Jsi členem nějakého klubu?

Zatím ne a ani potom zrovna netoužím.

Měl jsi někdy nehodu na motorce?

Jako kluci jsme se na pionýrech padali skoro pořád, ale bylo to na loukách, tak nic vážného. Jinak ne.

Zajímáš se o informace z oblasti motocyklů?

Zajímám se motoristický sport. Moto GP, „šestidenní“ a podobně. Taky sleduji, s jakými novinkami výrobci přicházejí na trh každý rok. Dnes je nejjednodušší hledat na internetu všelijaké informace, ale nakonec i tištěné motoristické časopisy mají něco do sebe, takže si je také někdy koupím.

3. Záznam o pozorování

Sraz sajdkár v Kněžpoli u Rýmařova.

Hned po příjezdu do kempu a společném uvítacím „ahoj“ od pořadatelů se registruji a jako ostatní účastníci jsem poučen o zásadách chování v kempu a o programu. Dostávám vstupenku, která platí i jako lístek do tomboly a také jako kupón na večerní porci jídla. Po ubytování se, odcházím z penzionu na plochu kempu mezi stroje. Všichni zde mají vystavené své motorky.

Hned po příjezdu několika dalších účastníků je znát, že jsou tady jako doma. A hned se vítají se známými v kempu tvářemi a častují se přezdívkami. Podávají si ruce a sdělují si navzájem nejrůznější zážitky z cesty. Při tom si pomáhají najít místo k parkování a postavení stanu. I u toho se odbývá různé špičkování a popichování, jako mezi dobrými známými.

Prakticky celý sraz se nese v tomto duchu a připadá mi to, jako by se sešlo příbuzenstvo z jedné velké rodiny. Sem tam se objeví někdo nový, kdo nezapadá, ale stačí pár slov, otázka, třeba o tom, jak sháněl věci a příslušenství na svou sajdkáru a je okamžitě vtažen do kolektivu. A vzápětí podroben vyčerpávajícímu výslechu, kde, kdy, co a jak udělal, kde co projel, sehnal a podobně.

Překvapujícím zjištěním bylo to, že na tyhle srazy jezdí prakticky stejný kolektiv motorkářů, kteří už se za těch 16 ročníků dobře znají a vozí sebou i děti a čtyřnohé mazlíky. Prakticky tento zraz funguje podobně jako taková krátká dovolená mezi známými tvářemi, bez stresu a nervů. Jezdí si tady odpočinout od pracovních starostí a problémů co přináší život. Jedou si tady „vyčistit hlavu“ a odpočinout si od všedních starostí.

Supersportovní motocykl



Cestovní motocykl



Cestovní enduro



Cruiser



Čtyřkolka



Cross



Z motorkářského života



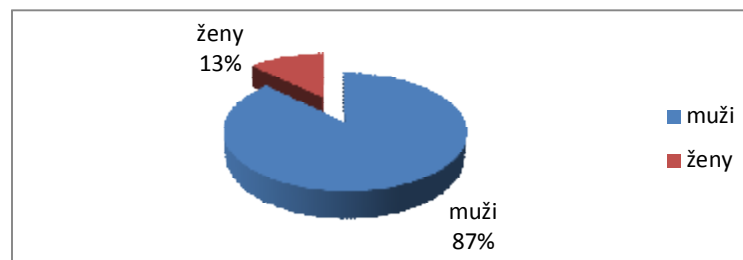




5. Grafy a tabulky

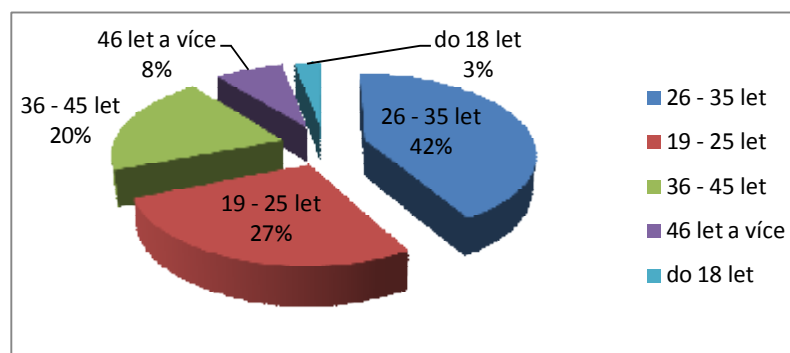
1. Kolik % mužů, kolik % žen odpovídalo

	v číslech	v %
muži	90	87,4%
ženy	13	12,6%
celkem	103	100%



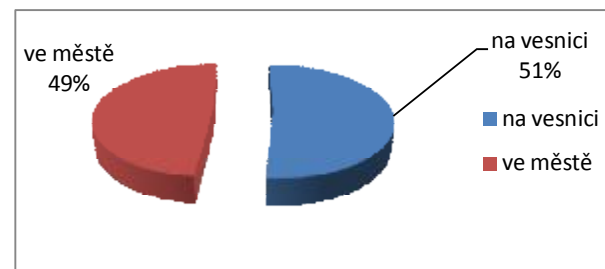
2. Jaké je věkové složení respondentů v %

	v číslech	v %
26 - 35 let	43	41,7%
19 - 25 let	28	27,2%
36 - 45 let	21	20,4%
46 let a více	8	7,8%
do 18 let	3	2,9%
celkem	103	100%



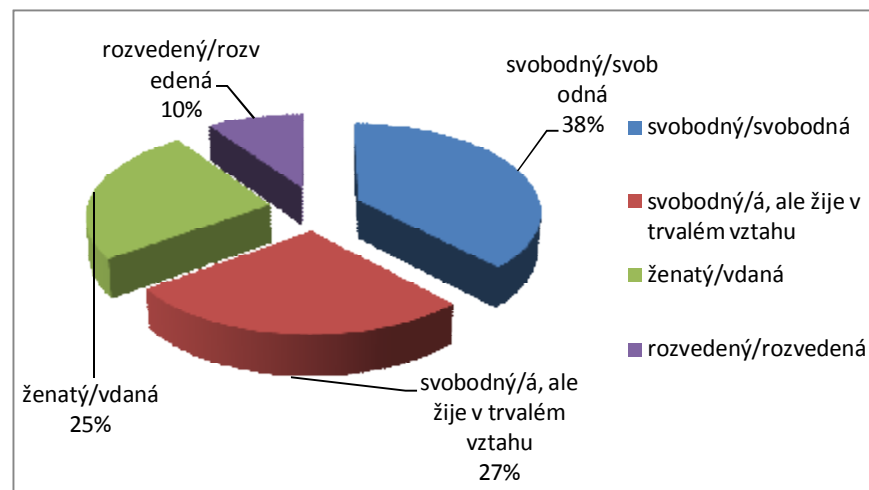
3. Kolik % respondentů žije ve městě, na vesnici

	v číslech	v %
na vesnici	53	51,5%
ve městě	50	48,5%
celkem	103	100%



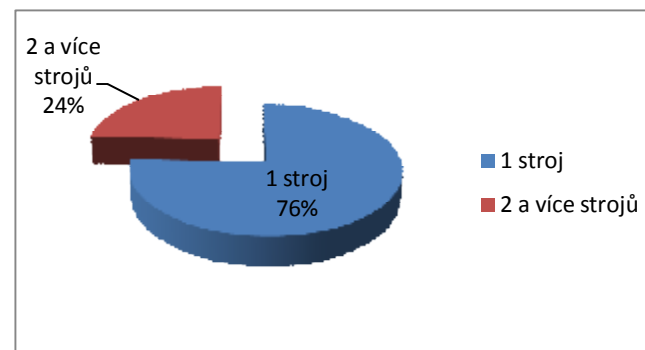
4. Jaké jsou rodinné poměry respondentů

	v číslech	v %
svobodný/svobodná	39	37,9%
svobodný/á, ale žije v trvalém vztahu	28	27,2%
ženatý/vdaná	26	25,2%
rozvedený/rozvedená	10	9,7%
celkem	103	100%



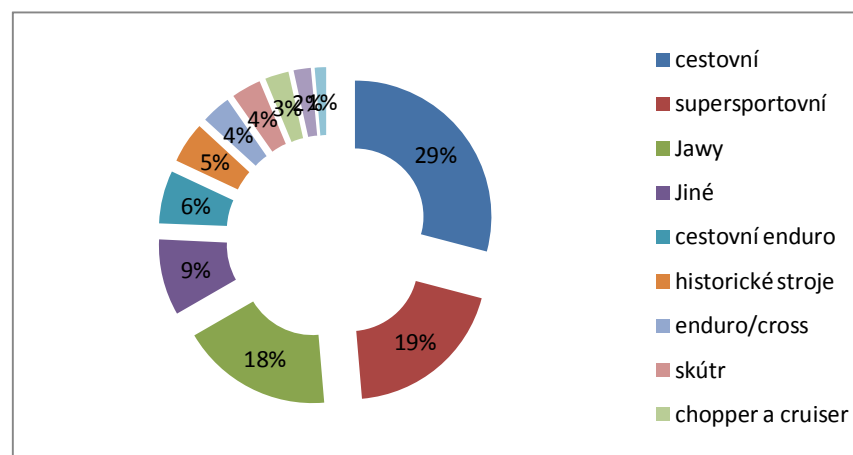
5. Kolik % respondentů vlastní více než 1 stroj, tj. 2 a více.

	v číslech	v %
1 stroj	78	75,7%
2 a více strojů	25	24,3%
Celkem	103	100%



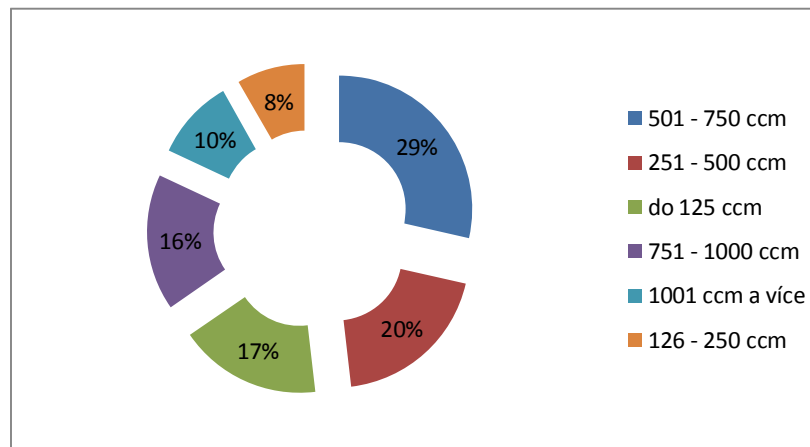
6. Kolik % tvoří určitý typ stroje z celkového počtu strojů, resp. který typ stroje je vlastněn nejčastěji a který nejméně často.

	v číslech	v %
cestovní	42	29,2%
supersportovní	28	19,4%
Jawy	26	18,1%
Jiné	13	9,0%
cestovní enduro	9	6,3%
historické stroje	7	4,9%
enduro/cross	5	3,5%
skútr	5	3,5%
chopper a cruiser	4	2,8%
sidecary	3	2,1%
čtyřkolka	2	1,4%
Celkem	144	100%



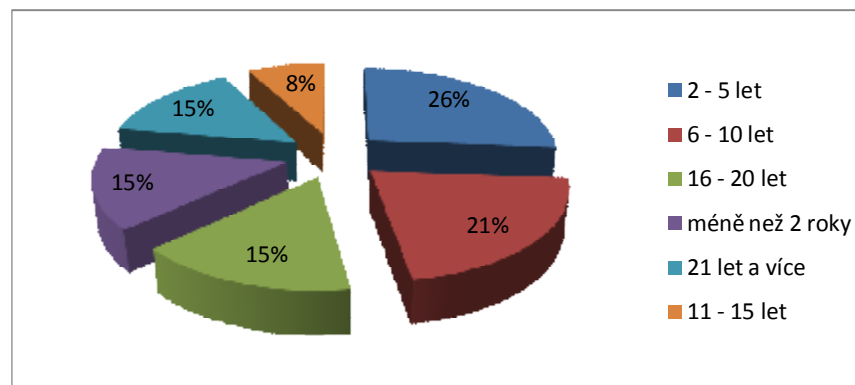
7. Kolik % tvoří určitý typ kubatury z celkového počtu strojů, resp. která kubatura je vlastněna nejčastěji a která nejméně často.

	v číslech	v %
501 - 750 ccm	38	28,6%
251 - 500 ccm	26	19,5%
do 125 ccm	23	17,3%
751 - 1000 ccm	22	16,5%
1001 ccm a více	13	9,8%
126 - 250 ccm	11	8,3%
Celkem	133	100%



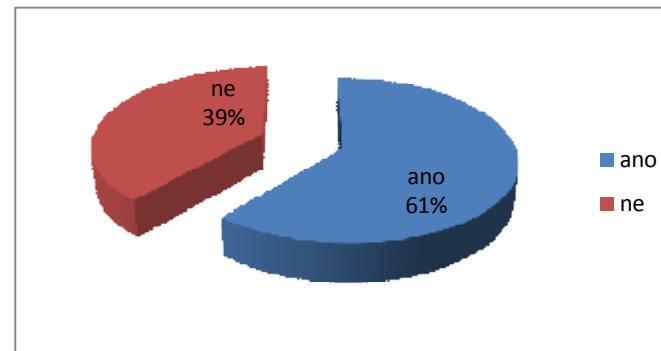
8. Jakou mají respondenti zkušenost s řízením motorky co se týče doby řízení ?

	v číslech	v %
2 - 5 let	27	26,2%
6 - 10 let	22	21,4%
16 - 20 let	16	15,5%
méně než 2 roky	15	14,6%
21 let a více	15	14,6%
11 - 15 let	8	7,8%
celkem	103	100%



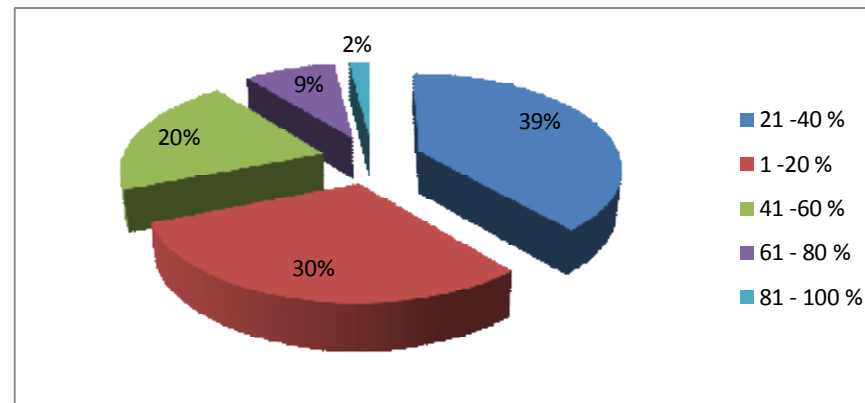
9. Je motorka největším koníčkem respondentů ?

	v číslech	v %
ano	63	61,2%
ne	40	38,8%
celkem	103	100%



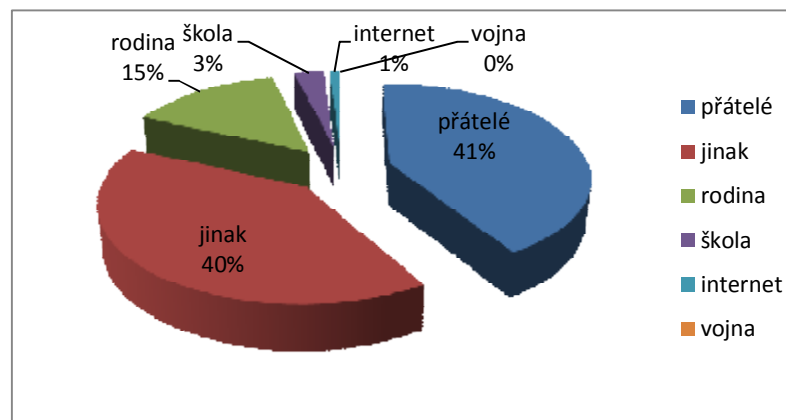
10. Kolik % volného času zabírá respondentům tento koníček ?

	v číslech	v %
21 -40 %	40	38,8%
1 -20 %	31	30,1%
41 -60 %	21	20,4%
61 - 80 %	9	8,7%
81 - 100 %	2	1,9%
celkem	103	100%



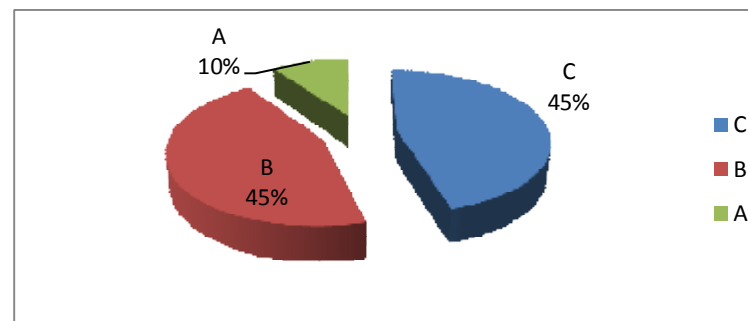
11. Jakým způsobem se respondenti dostali k tomuto koníčku ?

	v číslech	v %
přátelé	43	41,3%
jinak	42	40,4%
rodina	15	14,4%
škola	3	2,9%
internet	1	1,0%
vojna	0	0,0%
celkem	104	100%



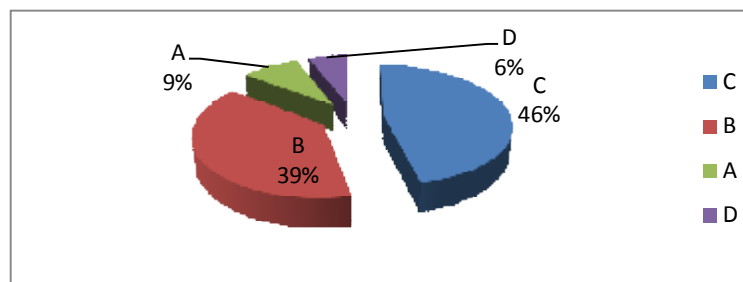
12. Jak respondenti charakterizují svůj vztah k motorce ?

		v číslech	v %
Je to jeden z mých koníčků, když mám čas a chuť, tak si jdu zajezdit	C	47	45,6%
Tento koníček je mou velkou vášní, ale důležitější je rodina, partner(ka)	B	46	44,7%
Je pro mě absolutně na prvním místě, vše ostatní je za ní	A	10	9,7%
Celkem		103	100%



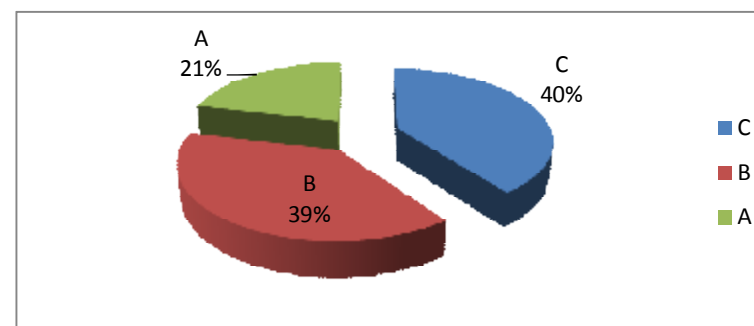
13. Jak respondenti charakterizují svůj styl jízdy ?

		v číslech	v %
Pohodový - rychlost není nejdůležitější, hlavně si to užít	C	48	46,6%
Mám rád rychlost, ale ne za všech okolností	B	40	38,8%
Dravý a soutěživý, vždy a všude	A	9	8,7%
Spíše opatrný	D	6	5,8%
Celkem		103	100%



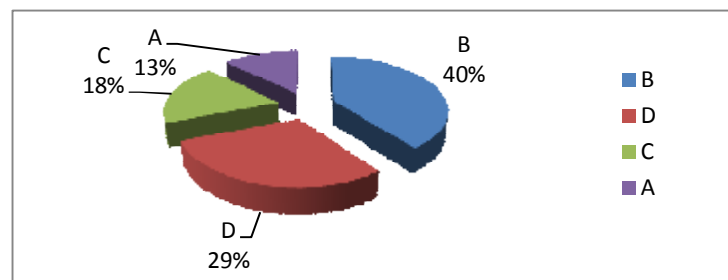
14. Projevuje se styl jízdy i v běžném životě respondentů ?

		v číslech	v %
Ne, to spolu nesouvisí	C	41	39,8%
Částečně	B	40	38,8%
Ano	A	22	21,4%
Celkem		103	100%



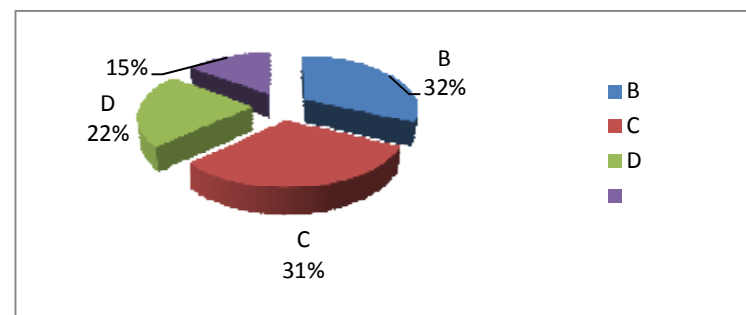
15. Zapojují respondenti svou rodinu/partnerku/partnera do své záliby k motorkám ?

		v číslech	v %
Ano, občas něco podniknu na motorce i se svou rodinou	B	41	39,8%
Ne, nemám trvalý vztah	D	30	29,1%
Ne, motorku a rodinu zásadně odděluji	C	19	18,4%
Ano, většina mých výjezdů je včetně rodiny	A	13	12,6%
Celkem		103	100%



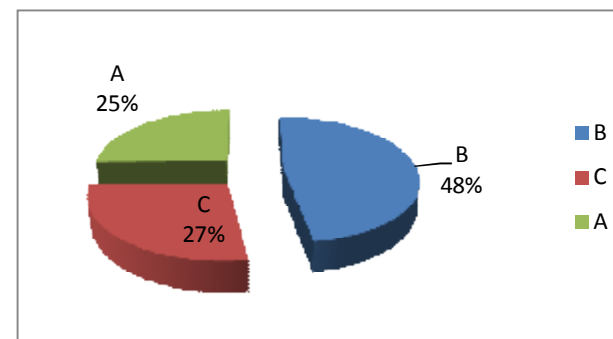
16. Setkávají se respondenti u svých rodin/partnerů/partnerek s pochopením k této zálibě ?

		v číslech	v %
Ano, fandí mi	B	33	32,0%
Spíše ne, ale tolerují to, co jim taky zbývá	C	32	31,1%
Ne, nemám trvalý vztah	D	23	22,3%
Ano, sami mají také tento koníček	A	15	14,6%
Celkem		103	100%



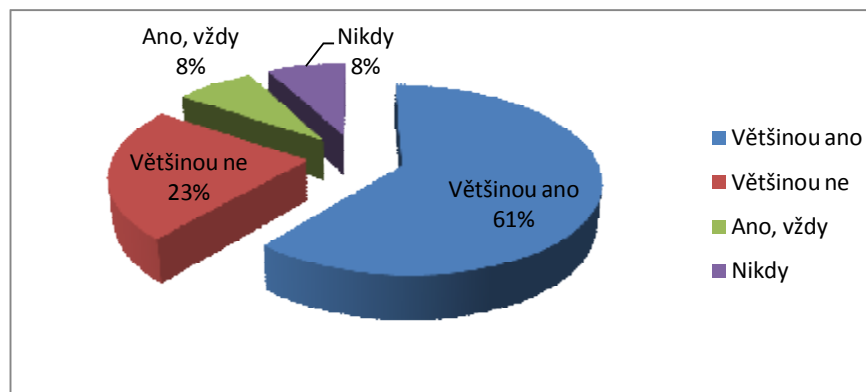
17. Je motorka jasnou preferencí respondentů při výběru aktivit pro volný čas ?

		v číslech	v %
Ano, ale vždy zvažuji i jiné činnosti	B	49	47,6%
Ani ne, mám více zálib	C	28	27,2%
Ano, když mám chvíli, motorka je to první, čemu se věnuji	A	26	25,2%
Celkem		103	100%



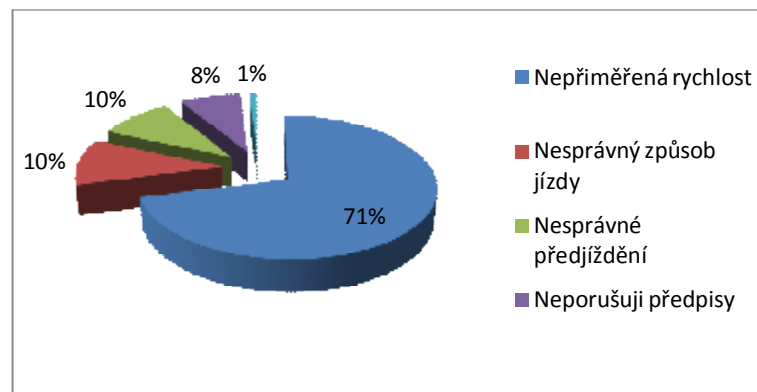
18. Dodržují respondenti při jízdě na motorce předpisy ?

	v číslech	v %
Většinou ano	63	61,2%
Většinou ne	24	23,3%
Ano, vždy	8	7,8%
Nikdy	8	7,8%
celkem	103	100%



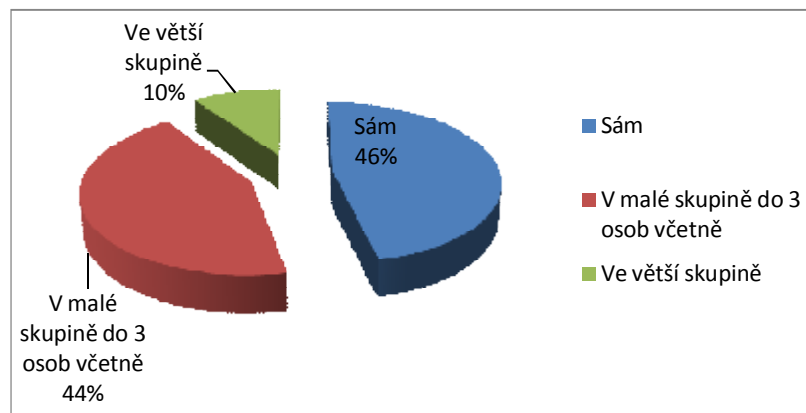
19. Pokud respondenti porušují předpisy, čím se nejvíce proviňují ?

	v číslech	v %
Nepřiměřená rychlost	73	70,9%
Nesprávný způsob jízdy	11	10,7%
Nesprávné předjíždění	10	9,7%
Neporušuji předpisy	8	7,8%
Nedání přednosti v jízdě	1	1,0%
celkem	103	100%



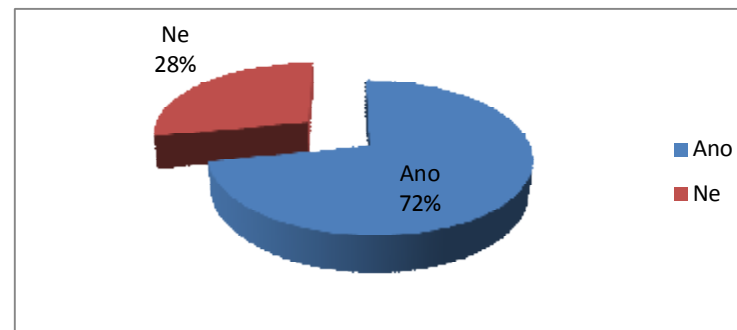
20. V jakém počtu respondenti většinou vyrážejí na svých motorkách ?

	v číslech	v %
Sám	48	46,6%
V malé skupině do 3 osob včetně	45	43,7%
Ve větší skupině	10	9,7%
celkem	103	100%



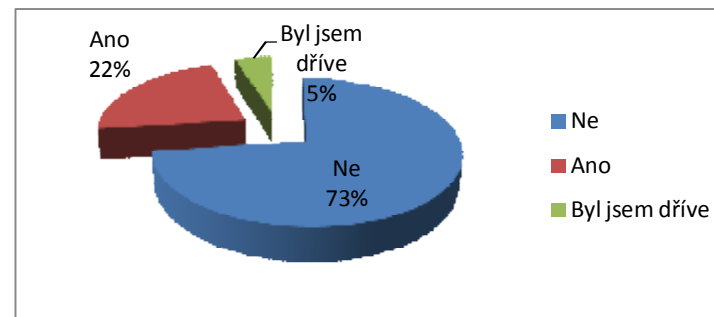
21. Účastnili se respondenti někdy nějakého srazu motorkářů ?

	v číslech	v %
Ano	74	71,8%
Ne	29	28,2%
celkem	103	100%



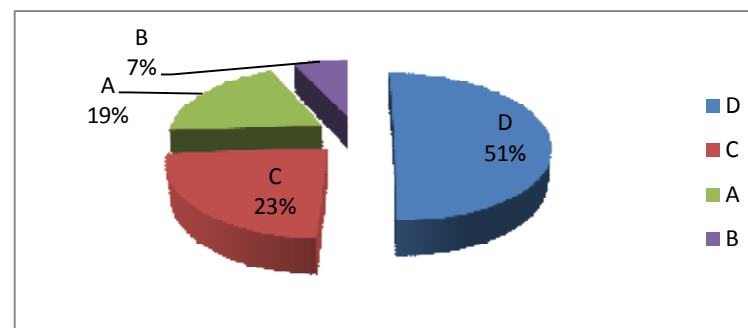
22. Jsou respondenti členy motorkářských klubů nebo spolků ?

	v číslech	v %
Ne	75	72,8%
Ano	23	22,3%
Byl jsem dříve	5	4,9%
celkem	103	100%



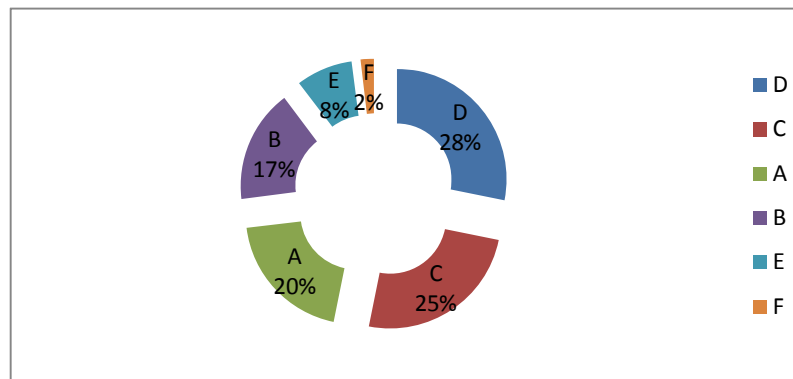
23. Měli respondenti během jízdy na motorce nehodu ?

		v číslech	v %
Neměl jsem nehodu na motorce	D	52	50,5%
Ano, ale vina nebyla na mé straně	C	24	23,3%
Ano a byl jsem určen jako viník	A	20	19,4%
Ano a byl jsem určen jako spoluviník	B	7	6,8%
Celkem		103	100%



24. Jakým způsobem získávají respondenti informace z oblasti motorek ?
(mohli označit více možností)

		v číslech	v %
Z internetu obecně	D	71	28,2%
Ze specializovaného webu www.motorkari.cz	C	63	25,0%
Od kolegů motorkářů	A	50	19,8%
Z časopisů, novin specializovaných na motorky	B	42	16,7%
Z televizních pořadů zaměřených na motoristy	E	21	8,3%
Nezajímají se	F	5	2,0%
Celkem		252	100%



25. Řadí respondenti svou zálibu k motorkám ke svým nejvyšším hodnotám ?

	v číslech	v %
Ano	66	64,1%
Ne	37	35,9%
celkem	103	100%

