

IKONOSFERA

STUDIA Z SOCJOLOGII I ANTROPOLOGII OBRAZU

Nr 3, 2011

www.ikonosfera.umk.pl

Katarzyna Gizińska
IS UMK
k.gizinska@wp.pl

MOTOCYKLISTKI. SOCJOLOGICZNE SPOJRZENIE NA KOBIETY I STEREOTYPY W MOTOŚWIECIE



Il. 1. Autorka podczas postoju na światłach, trasa katowicka, 2009

WPROWADZENIE

Motocyklistki, motonitki czy amazonki – te terminy określają jedną grupę, mianowicie kobiety, które samodzielnie jeżdżą na motocyklach¹. Pierwsza nazwa jest popularna, słownikowa; dwie następne pochodzą ze slangu motocyklowego. Motocyklistki to osoby, które przełamują stereotypy, wchodząc w sferę uważaną za typowo męską i niedostępną dla przedstawicielek płci żeńskiej, chyba że ich rola będzie sprowadzona do towarzyszenia mężczyźnie, czyli do bycia tzw. plecaczkiem na kanapie pasażera (czyli na *bitch seat*²).

Tematem kobiet samodzielnie prowadzących motocykle zainteresowałam się z kilku powodów. Po pierwsze, socjologiczna analiza polskich motonitek jest obszarem praktycznie nieeksplorowanym. Motocyklistki w pracach naukowych czy książkach popularnonaukowych są prawie zawsze pomijane. Kiedy jakiś autor pisze o motocyklizmie, skupia się na mężczyznach i zazwyczaj utożsamia słowo „motocykliści”, które określa obie płcie, z jedną – męską.

Po drugie, pojawia się coraz więcej kobiet, które siadają za kierownicami motocykli i nie zadowolają się rolą pasażerki. To zjawisko cały czas narasta. Jest to przejaw zmian, którym podlega od pewnego czasu nasza kultura. Niegdyś przedstawicielki płci żeńskiej od dzieciństwa były wychowywane na opiekunki i towarzyszyki mężczyzn, którym miały tworzyć dom i wspierać we wszelkiej działalności (Jaxa-Rożen 2005: 34). Ten model zmienił się. Kobiety pracują, niekiedy zarabiają więcej niż ich partnerzy i uwalniają się od monopolu zwyczajowych ról zarezerwowanych dla swojej płci: matek, żon i gospodyń domowych. Zaczynają realizować swoje ukryte marzenia. Szukają własnych dróg. Jedną z nich jest właśnie pasja motocyklowa, ale nie jako „plecaczek” – wierna towarzyszka swojego partnera, tylko jako kierowca jednoślada. Kobieta staje się stroną aktywną, ma moc decyzyjną. Tradycyjna dwubiegunowość, odwołująca się do ścisłego podziału na kulturę i naturę: utożsamiania mężczyzn ze światem kultury, a kobiet ze światem natury obecnie odchodzi w niepamięć. Mężczyzna kiedyś jawił się jako ten, który jest podmiotem czynnym, działającym, energicznym, mającym siłę sprawczą. Władzał światem natury. Był zdobywcą, wojownikiem, zwycięzcą. Kobieta natomiast ze swoją cielesnością i płodnością była przypisana porządkowi natury, który z założenia jest niżej w hierarchii niż świat kultury (Ortner

1982: 112–141). Ten do niedawna uświęcony podział w obecnych czasach przestał być prawdziwy. Między innymi z tego powodu coraz więcej kobiet zwraca uwagę na sfery wcześniej zarezerwowane dla mężczyzn, np. środowisko motocyklowe. Z racji tego, że to zjawisko narasta, a dotychczas nie powstał jego socjologiczny opis, warto się tym zająć.

W 2001 roku powstał pierwszy w Polsce kobiecy klub motocyklowy Amazons WMC, oddział amerykańskiego klubu o takiej samej nazwie. Członkiniom zostały nadane tzw. barwy klubowe przez królową Amazons ze Stanów Zjednoczonych. W 2006 roku uczestniczka wielu prestiżowych zawodów motocyklowych, dwudziestopięcioletnia Monika Jaworska, założyła kolejny kobiecy klub – Mad Moto Girls. We Wrocławiu istnieje klub Diablice, który zrzesza posiadaczki motocykli marki Harley-Davidson. W 2004 roku powołano do życia forum internetowe „Motocykl i Dziewczyna”³ na portalu gazeta.pl. Forumowiczki, które nazywają siebie „foremkami”, organizują regularnie latem i zimą tzw. Babozloty. Pierwszy historyczny kobiecy zlot „foremek” odbył się w Kazimierzu Dolnym nad Wisłą 18–20.08.2006 roku. Uczestniczki forum spotykają się także na zimowych Babozlotach co roku w Łodzi⁴. Na najśłynniejszym polskim forum motocyklowym – „Forum Motocyklistów”⁵, w listopadzie 2007 roku powstał specjalny dział dla motonitek – „Forumowe Amazonki”⁶. Na portalu społecznościowym grono.net istnieją fora: „Dziewczyny na motocyklach”⁷ i „Motocyklistki”⁸, a na portalu goldenline.pl na początku 2008 roku założono forum „Girls ride too”⁹.

Należy zadać pytanie o liczbę kobiet jeżdżących na motocyklach w Polsce, żeby zobaczyć skalę zjawiska. Nie ma na ten temat szczegółowych danych, jednakże można posłużyć się informacjami pośrednimi.

W badaniach dotyczących podstawowych zachowań rynkowych turystów motocyklowych brało udział zaledwie (a może aż?) 3% kobiet¹⁰. Na forum „Motocykl i Dziewczyna” jest ponad 100 aktywnie udzielających się przedstawicielek płci żeńskiej. Kobiecy klub motocyklowy Amazons WMC nie liczy więcej niż 10 pełnoprawnych członkiń, które mają prawo nosić barwy klubowe. Na stronie internetowej klubu Mad Moto Girls w dziale „Motocyklistka” przedstawiono sylwetki kilkudziesięciu motonitek, natomiast na forum klubu zarejestrowanych jest 286 miłośników jednośladów. Na grono „Dziewczyny na motocyklach” zarejestrowało się 1089 osób (z czego dużą część stanowią mężczyźni), a na „Motocyklistkach” – 56 osób. Forum na portalu Goldenline „Girls ride too” liczy 288 członków¹¹. Warto zauważyć, że część osób, które są

uczestnikami wyżej wymienionych forów internetowych, to mężczyźni, a ponadto niektóre motocyklistki są obecne na więcej niż jednym kobiecym motocyklowym forum dyskusyjnym.

W powodu braku konkretnych danych dotyczących Polski warto przyjrzeć się wynikom z innych krajów. W Kanadzie 1991 roku amazonki stanowiły 7% wszystkich motocyklistów, natomiast do 2004 roku ich liczba wzrosła do ok. 25–30%. Na 22 tys. nowych motocyklistów w 2004 roku – 5 tys. to kobiety (Ludahowski: 2004). W Stanach Zjednoczonych w 2003 roku było ok. 10–12% motocyklistek wśród ogółu motocyklistów (Collins 2003). Magazyn internetowy Money.pl, cytując dane amerykańskiej Rady Przemysłu Motocyklowego, podaje, że w USA liczba motonitek w latach 1998–2003 wzrosła o 34%, podczas gdy mężczyzn motocyklistów o nieco ponad 20%. Obecnie jest ok. 4,3 mln amazońek, czyli ok. 18% wszystkich amerykańskich motocyklistów¹². Według danych legendarnej firmy Harley-Davidson (H-D) w USA w 1990 roku motonitki stanowiły 4% nabywców jednośladów tej marki, w 1998 – 9%, 2003 roku – 10,6%, a w 2006 roku liczba powiększyła się do 12% – jest to ok. 32 tys. motocyklistek (Buss 2004, Krauss 2007). Widać stopniową tendencję wzrostową.

Myślę, że 12 proc. to dopiero początek – mówi Jerry G. Wilke, wiceprezes Harley-Davidson do spraw kontaktów z klientami i planowania produktu. – Możliwości zaspokajania potrzeb kobiet [jeżeli chodzi o pasję motocyklową] są nieograniczone i będziemy robili coraz więcej w tym kierunku (Krauss 2007).

Warto zwrócić uwagę na to, że to właśnie Harley-Davidson jako jedna z pierwszych firm produkujących motocykle, zauważył, że kobiety generują ukryty popyt, jeżeli chodzi o kupno jednośladów. Dlatego H-D od niedawna wypuszcza na rynek dostosowane do kobiecych potrzeb motocykle, z mniejszymi pojemnościami silnika, w bogatszej kolorystyce i z niższym siedzeniem (Righton 2006). Kultowy producent nie poprzestaje tylko na tym. Organizuje specjalne spotkania dla motocyklistek: przyjęcia w warsztatach motocyklowych, żeby przyszłe posiadaczki harleyów mogły się dowiedzieć czegoś więcej na temat jednośladów.

Po trzecie, zdecydowałam się zająć badaniem narastającego zjawiska kobiecego motocyklizmu w Polsce z chęcią urefleksyjnienia własnego doświadczenia motocyklowego. Od kilku lat jestem motocyklistką, posiadam prawo jazdy kategorii A, mam własny motocykl, jeżdżę na nim. Poznałam wielu motonitów. Część z nich należy do grupy moich bliskich znajomych. Biorę aktywny udział w życiu motocyklowych

forów internetowych: „Motocykl i Dziewczyna” oraz „Bractwo Suzuki”. Śledzę także dyskusje na innych forach. Znam wielu motocyklistów. Motośrodownisko nie jest mi obce i mam do niego dostęp.

Uważam, że jako motocyklistce łatwiej mi zauważyć pewne fakty, zależności i subtelności sfery kobieco-motocyklowej niż osobie z zewnątrz, obserwatorowi, który musi się dopiero nauczyć slangu i pewnych zwyczajów grupowych, a także zdobyć zaufanie motocyklistów. Wspólne doświadczenie jest istotną kwestią w tej materii.

Należy zauważyć, że wyabstrahowałam w sposób niejako sztuczny grupę motonitek, ponieważ zazwyczaj motocyklistki egzystują w mieszanym towarzystwie, jednakże żeby uchwycić to, co wcześniej było pomijane, zdecydowałam się na ten zabieg. Bez niego nie byłoby możliwe uchwycenie tego, co było wcześniej pomijane.

Jednym z najważniejszych pytań badawczych, które sobie zadałam, było to, czy istniejący stereotyp kobiety motocyklistki ma odzwierciedlenie w rzeczywistości. Czy motonitki są naprawdę takie, jak przedstawiają je media masowe lub nie-motocykliści? Już na samym początku naukowych poszukiwań okazało się, że istnieje dysonans między stereotypem a tym, co zaobserwowałam. Druga bardzo istotna kwestia, która mnie interesowała, to jak kobiety odnajdują się z zmaskulinizowanym świecie. Posługiwałam się różnymi technikami badawczymi, jednakże najważniejsze z nich to: obserwacja uczestnicząca, wywiady pogłębione oraz analiza treści materiałów filmowych i fotograficznych.

W momencie, kiedy publikuję ten esej, będący w dużej mierze wycinkiem z mojej pracy magisterskiej obronionej pod koniec 2008 roku, temat motocyklistek nadal pozostaje w dużej mierze niepogłębiony, ale mam nadzieję, że to się niedługo zmieni.

I.

MOTYCKLOWA TERMINOLOGIA ORAZ SPECYFIKA MOTOŚWIATA



Il 2. Odwiedziny Domu Dziecka. Zakończenie Sezonu „Bractwa Suzuki”, Równe 2007

Zanim przejdę do części właściwej tego eseju, wyjaśnię podstawowe terminy, które wiążą się z motoświatem.

Najbardziej elementarne pojęcie, które dotyczy badanego środowiska to **motocyklista** (albo motonita). Definicja, jaką przyjmuję, jest następująca: „**motocyklista to człowiek odczuwający przyjemność z jazdy na motocyklu**”¹³, który **umie sam prowadzić jednośląd, łączy go specyficzna więź z innymi motocyklistami i nie traktuje motocykla wyłącznie użytkowo**. Istnieje kilka definicji motocyklisty, o wiele bardziej uproszczonych, jednakże pisząc o motonitkach, mam na myśli takie właśnie osoby, które mieszczą się w powyższych ramach.

Istnieją **motocykliści i użytkownicy motocykli**¹⁴. Pierwsi walczą o to, żeby nie utożsamiano ich z tą drugą grupą. Robią to, ponieważ za większość negatywnych stereotypów dotyczących motocyklistów odpowiadają użytkownicy jednośladów. Część nabywców jednośladów nie traktuje motocykla w kategoriach pasji czy stylu życia, a co za tym idzie, nie obcuje z motocyklistami i, będąc w motośrodoisku, nie zna podstawowych zasad, które od lat kultywują motonicy, nie tylko w Polsce. Przez „nowych motocyklistów”, którzy nie byli socjalizowani do roli motocyklisty, pogarsza się wizerunek motonitów, ponieważ to oni odpowiadają bardzo często za podtrzymywanie stereotypów motocyklisty. Dlaczego?

„Nowi motocykliści”, których określam mianem „użytkowników motocykli” często nie znają motocyklowego *savoir-vivre*’u: nie pozdrawiają innych motonitów na drodze, nie zatrzymują się, kiedy widzą motocyklistę w potrzebie na poboczu, nie wykazują w codziennych sytuacjach solidarności grupowej. Często także nie mają aż takiej świadomości zagrożeń, jaką mają motocykliści pasjonaci.

W 2006 roku w serwisie motoryzacyjnym *Poboczem.pl*, należącym do Grupy Interia, przedstawiono różnicę między użytkownikami motocykli a motocyklistami. Autor, anonimowy motocyklista, pisze:

Chociaż kierowcy samochodów najczęściej o tym nie wiedzą – nie każdego użytkownika motocykla można nazwać motocyklistą. [...]

To UŻYTKOWNICY MOTOCYKLI stwarzają negatywny wizerunek kierowcy jednośladu. Użytkownikiem motocykla jest osoba, która „używa” motocykla i robi to dla powszechnie znanego „szpanu”. Motocyklista nie używa motocykla, lecz obcuje z motocyklem. [...]

Użytkownika motocykla można rozpoznać często po ubiorze, a raczej jego braku, czyli osobnik taki przeważnie ubrany jest w „dresiki” i „adidaski”, prowadzi motocykl bez rękawic ochronnych czy kurtki. [...] MOTOCYKLISTA zamiast tego ubierze chociażby grube jeansy (minimum nawet na motorowerze), stare rękawiczki od taty czy dziadka, twarde buty, najlepiej zimowe lub typu „traper” czy „glan”. [...]

MOTOCYKLISTA jest zazwyczaj uprzejmy i pomocny, jeśli nikt nie wchodzi mu w drogę. Nie oznacza to, iż motocyklisty trzeba się bać i zezwolić mu na wszystko, co zechce. Jeśli inni ludzie nie prowokują MOTOCYKLISTY, wtedy można liczyć na jego pomoc. MOTOCYKLIŚCI mają wiele wspólnego z dawnymi Indianami oraz rycerzami na koniach, więc potrafią zachować spokój i rozsądek. Brzmi to trochę zabawnie, lecz taka jest prawda. Jeśli nie jesteś motocyklistą, nigdy tego nie odczujesz, nawet jeśli bardzo będziesz się starał (*Użytkownik motocykla to nie motocyklista!* 2006).

Słowo motocyklista jest potocznie używane na określenie wszystkich osób, które jeżdżą na motocyklach. Jednakże, jak się okazuje, motocykliści nie utożsamiają się z tymi, które kupują „dwa koła” tylko w celach użytkowych:

UŻYTKOWNICY motocykli są wrogami MOTOCYKLISTÓW, jako że znieważają motocykl, który jest dla nas najlepszym przyjacielem i wyznacznikiem stylu życia (tamże).

Powyższy cytat być może zbyt mocno podkreśla podział na użytkowników jednośladów i motonitów, ale pokazuje, że środowisko motocyklowe to nie monolit, a osoby, które często nazywa się motocyklistami, w opinii samych motonitów nie są motocyklistami, tylko użytkownikami motocykli.

Motonitów można **podzielić** m.in. ze względu na typ posiadanego motocykla, np. na miłośników prędkości i adrenaliny (jednoślady sportowe), fanów niewyczynowej jazdy szosowej, w której ważnym elementem jest podziwianie krajobrazów oraz „wiatr we włosach” (choppersy i cruisery)¹⁵ czy wielbicieli pokonywania leśnych przeszkód (motocykle terenowe). Istnieją także klasyfikacje związane z markami i konkretnymi modelami posiadanych jednośladów. Najśłynniejszą grupą są harleyowcy, czyli posiadacze dwukołowych pojazdów wyprodukowanych przez firmę Harley-Davidson. Można także dokonać typologii na podstawie przynależności do różnych stowarzyszeń motocyklowych, grup dyskusyjnych, forów internetowych lub braku jakiegokolwiek przynależności. Najbardziej sformalizowane uczestnictwo to członkostwo w klubach motocyklowych akceptowanych przez Kongres Polskich Klubów Motocyklowych. Mniej sformalizowane jest korzystanie z forów i list dyskusyjnych, najmniej – zerowa aktywność w jakichkolwiek grupach formalnych, także wirtualnych. Motonitów można czasami podzielić także ze względu na płeć czy staż za kierownicą jednoślada.

Motocykliści to ogólny termin, który swym zasięgiem obejmuje bardzo różnorodne odmiany motocyklizmu. Niektóre są bardzo mocno sformalizowane, wiążą się z restrykcyjnym przestrzeganiem zasad regulaminów, obowiązkowymi spotkaniami czy wyjazdami, a inne charakteryzują luźne, raczej niehierarchizowane i okazjonalne związki między poszczególnymi członkami.

Często będę przywoływać pojęcie **motocyklizmu**. Motocyklizm to zjawisko społeczne, które określa wszystko to, co jest związane z motocyklistami i ich motocyklową działalnością.

1.1. SPECYFIKA ŚRODOWISKA MOTYCYKLOWEGO

Środowisko motocyklowe ma swoje charakterystyczne cechy, które dyktują metody badania tego fragmentu rzeczywistości społecznej. Nie sposób pisać o motocyklistach bez badań terenowych i znajomości tej specyficznej grupy od wewnątrz. Świat motocyklowy nie został dostatecznie opisany w pracach naukowych, a polskie motonitki są nowym przedmiotem badań. Z tego też powodu badania na tym polu powinny być prowadzone wielotorowo i różnymi technikami. Różnorodność metod, z naciskiem na metody jakościowe, może dać o wiele bardziej uszczegółowiony obraz badanej rzeczywistości niż tylko jedna metoda. Z tego też powodu postanowiłam nie zamykać się w jednej perspektywie badawczej i zastosować metody, które najlepiej pasowały do mojego przedmiotu badań i jednocześnie były możliwe do zastosowania w ograniczonym przedziale czasu. Prowadziłam przede wszystkim badania terenowe, opierając się głównie na metodzie obserwacji i wywiadu. Zastosowałam technikę obserwacji uczestniczącej, wywiadu pogłębionego i ankiety. Poza tym, dodatkowo, przeprowadziłam analizę treści fotografii i filmów. Te dwa ostatnie narzędzia pomogły mi przyrzeć się istniejącym stereotypom motocyklistów i motocyklistek, a także sprawdzić związek stereotypów z rzeczywistością.

Motocykliści to środowisko, które dla osoby z zewnątrz stwarza pozory grupy ekskluzywnej, owianej niekiedy aurą „kryminalną”, wypchniętej z obszarów „normalnego” społeczeństwa. Takie skojarzenia wprowadzają czasami filmy ukazujące bijatyki, rozpasanie i pijaństwo motocyklistów. Dla osoby z wewnątrz motoświat wygląda inaczej. Do niektórych segmentów tej rzeczywistości (np. kluby MC) dostęp mają tylko nieliczni, jednakże w dużej mierze motonicy nie zamykają się na obcych i nie blokują kontaktu ze sobą. Istnieją ogólnodostępne fora internetowe, każdy może przyjść na otwarte spotkania. Problemem jest jednak czynnik, który scala motocyklistów, a oddziela pozostałych. Jest to kwestia zamiłowania do motocykli, od której zaczyna się wiele znajomości i na niej buduje się nie tylko płaszczyznę wspólnego doświadczenia, ale i obopólne zaufanie.

Kiedy do grupy motonitów podjedzie obca osoba na motocyklu, od razu znajdują się tematy do rozmów i łatwo jest nawiązać kontakt, o ile tylko pojawiają się minimalne chęci z obydwu stron. Jeżeli do grupy motocyklistów podejdzie ktoś, żeby wypytać o ich maszyny, ponieważ przynajmniej trochę interesuje się jednoślādami, podziwia je, ale nie

ma swojego, to także dyskurs staje się prosty. Jednakże, jeżeli do grupy motonitów podejdzie ktoś, kto nie zna się na motocyklach, sam nie jeździ i tematy motocyklowe w ogóle go nie pasjonują, będzie miał utrudnione zadanie, ponieważ nie sposób odgadnąć, kim są motocykliści, kiedy nie jeżdżą na jednośladach i jakie mają inne pasje. Zazwyczaj jedyne, co można wywnioskować po ubiorze i motocyklu, to status materialny motocyklisty, o ile potrafimy rozpoznać nowy, drogi jednoślad od kilkunastoletniego, w średnim stanie dwukołowca lub składanego, powypadkowego „przecinaka” albo umiemy odróżnić kosztowny strój od taniego. Możemy także odgadnąć preferowany styl jazdy, często również także płeć po kroju ubrań, dodatkach oraz takich atrybutach, jak: wystający spod kasku warkocz czy powiewająca na wietrze kobieca apaszka. Jeżeli chodzi o wiek, zamknięty kask może uniemożliwić oszacowanie liczby lat kierowcy jednoślada, a poza tym, jak się okazuje, motocykle często odmładzają wizualnie swoich właścicieli i z tego powodu z odgadnięciem wieku bywają kłopoty.

Mimo naturalnych barier sam motoświat nie stawia przeszkód obcym, którzy chcą poznać to środowisko. Być może łatwiej jest kobietom, które mogą pełnić rolę okazjonalnego plecaczka, ale potrzebna jest przynajmniej niewielka doza odwagi. Należy także zauważyć, że motocykliści to grupa, która wytworzyła specyficzny slang i zwyczaje. Treść tych elementów nie jest powszechnie znana i osoba z zewnątrz może mylnie zinterpretować sytuacje, w których się znajduje.

Z powyższych powodów wynika, że to osoba należąca do badanej rzeczywistości będzie najbardziej odpowiednim interpretatorem i analitykiem tego środowiska.

1.2. WIĘŹ Z UCZESTNIKAMI MOTOŚWIATA



Il. 3. Kolumna motocyklistów, biorąca udział w paradzie, pozdrawia motocyklistów, którzy jadą z naprzeciwka. Rozpoczęcie Sezonu „Bractwa Suzuki”, Podlesice 2007

Czuję więź, za każdym motocyklem się oglądam, jak najbardziej. Uśmiecham się mimowolnie, jak widzę kogoś, kto przejeżdża. Czasem, jak jadę samochodem lub idę ulicą i widzę kogoś, kto jedzie lub stoi na światłach, chciałabym go pozdrowić, ale tak głupio troszeczkę. Wyjdzie na to, że go podrywam (M3).

Opieram się na założeniu, że motocykliści to wspólnota wyobrażona. To potwierdziły badania terenowe, które prowadziłam wśród motocyklistek.

Moje rozmówczynie przyznały, że czują pewien związek z innymi osobami, które jeżdżą na motocyklach. Jest to coś nie do końca sprecyzowanego, ale odczuwalnego.

Tak, zdecydowanie. Czuję taką więź, to mi się bardzo podoba. A kierowcy samochodów no to raczej są na zasadzie: wyskoczą na siebie i mało do bijatyki nie dojdzie (M10).

Mam swoich przyjaciół, z którymi tak naprawdę wiąże nas tylko ta pasja, ale jestem pewna, że są to znajomości na całe życie, bo wydaje mi się, że motocykliści żyją jakoś intensywniej niż inni ludzie. Niezwyczajne więc na pewno są te więzi między motocyklistami. Cała ta otoczka pozdrawiania się w czasie drogi, budowanie takiego trochę rodzinnego klimatu – jest to na pewno fajna sprawa i mam nadzieję, że nigdy te relacje się nie zmieniają (M16).

Prawie wszystkie motocyklistki przyznały, że czują ową specyficzną więź z innymi motonitami. Okazuje się, że to, co motocyklistki nazywają więzią, zazwyczaj objawia się w charakterystyczny sposób, m.in. jako „chorobliwe odwracanie się na widok motocykli”. Odwracanie się jest chorobliwe, ponieważ nie sposób nad nim zapanować i bywa niestosowne, np. w pracy. Wystarczy, że pojawi się warkot silnika, żeby od razu uwaga amazonki została skierowana w stronę otwartego okna, z którego dobiega charakterystyczny odgłos. Czasami jest to chęć pozdrawiania motocyklistów, kiedy jedzie się samochodem lub komunikacją miejską albo idzie ulicą. Jest to także chęć pomagania członkom tego środowiska, kiedy znajdują się w potrzebie. Oprócz wymienionych składników do objawów więzi można zaliczyć nawiązywanie szybkich i łatwych kontaktów z osobami zupełnie nieznanymi, które jeżdżą na jednośladach.

Moment, kiedy motocyklistka poczuje, że jest motocyklistką, jest jednocześnie momentem stania się członkiem motocyklowej wspólnoty wyobrażonej.

Jechałam. Jechała też parka na jakimś turystyku. Machnęli mi ręką, ja im też. Nic więcej mi nie było potrzebne do szczęścia. Wtedy poczułam się motocyklistką (M9).

Myślę, że to dopiero, jak się zaczęłyśmy spotykać w ramach forum poczułam, że przynależę do jakiejś grupy. Nie do klubu, a do grupy motocyklistów (M10).

Niektóre motonitki były obecne w motoświecie zanim zaczęły samodzielnie jeździć na jednośladach. I wtedy także (np. jako plecaczki) mogły czuć się częścią pewnej dużej wspólnoty. Jednakże, motocyklistki same zauważają, że zamiana miejsca pasażera na miejsce kierowcy jest zmianą jakościową i, mimo że więź ze środowiskiem można odczuwać z obu tych pozycji, to jednak wartościują bycie kierowcą jako coś, co nadaje im pełnię praw w przestrzeni motocyklowej. I właśnie ta „pełnoprawna” więź z innymi motonitami jest kluczowa.

Początkowo byłam pełna podziwu dla kobiet na motocyklach. Jeździłam jako „plecaczek”, więc nie uważałam siebie za motocyklistkę, no i też miałam nikłe pojęcie o motocyklach. Z czasem, jak pogłębiałam swoją pasję i mogłam już zrobić prawko, powoli zaczęłam czuć się motocyklistką. Kiedy wsiadłam na swój pierwszy własny motocykl, nie miałam już żadnych wątpliwości. Myślę, że to we mnie dojrzywało powolutku (M13).

Większość moich rozmówczyń potrafiła wskazać konkretny moment, w którym poczuły się motocyklistkami. Są to najczęściej: zdanie egzaminu na prawo jazdy, kupno własnego motocykla, pierwsza jazda bądź spotkanie z motocyklistkami, a także pierwsze pozdrowienie na drodze przez innego motocyklistę. Momenty związane ze sferą materialną, jak zakup jednoślada czy zapisanie się na kurs są zrozumiałe, jednakże ciekawe są chwile, które prowokują nawiązanie więzi i są związane ze sferą mentalną.

Niektóre motocyklistki nie potrafią wskazać jednego, konkretnego momentu, w którym narodziła się u nich więź z innymi motonitami i uważają, że to następowało stopniowo, było pewnym procesem albo tkwiło w nich od niepamiętnych czasów.

Konkretnego momentu nie było, raczej kilka skoków na „wyższy poziom świadomości” (M17).

Te „wyższe poziomy świadomości” można rozumieć jako pewne etapy, które doprowadzają do stanu obecnego: pierwszy samotny wyjazd, pierwsze jazdy z innymi motocyklistami i narodziny poczucia „my motocykliści”, pierwsze zimowe dojazdy do szkoły, kiedy przemarznie się niemalże do szpiku kości, ale czuje się, że „to jest to!”. Następnie: zakup pierwszego, całkowicie własnego motocykla (a nie skutera lub pożyczanie od taty) czy pierwszy poważny wypadek. Każdy z wymienionych etapów może być podawany przez którąś z motocyklistek za ten jeden, konkretny moment, w którym poczuły, że są motonitkami. Jednakże dziewczyny wymieniają je jako czynniki pozwalające im czuć się bardziej motocyklistami i być może przed nimi są jeszcze doświadczenia, które to poczucie zintensyfikują.

Ciekawe jest to, że niektóre kobiety mówią, że bycie motocyklistką gdzieś w nich drzemało i w pewnym momencie się obudziło:

Motocyklistką czułam się chyba od urodzenia... Wydaje mi się, że każdy rodzi się z jakąś pasją, tylko trzeba to w sobie odkryć. To jest tak, jak z talentami (M20).

Takie wypowiedzi nie są częste, ale od czasu do czasu pojawiają się i pokazują, że motocyklizm dla osób, które dopatrują się źródeł swojej pasji w swoistym „przeznaczeniu”, jest bardzo ważnym elementem ich życia i istotną częścią ich tożsamości.

Warto zauważyć, że część motocyklistek nie określa się tym mianem. Niektóre mówią raczej, że „jeżdżą na motocyklu”, a słowo „motocyklista” zostawiają dla osób doświadczonych w jeździe jednoślādami i umiejących samodzielnie naprawić swoje maszyny.

Podsumowując, istnieje silne poczucie więzi między motocyklistkami a innymi uczestnikami motoświata. Ta więź zazwyczaj rodzi się w najdojrzszej formie, kiedy motonitka zdaje sobie sprawę, że jest motonitką. Czasami jest to jeden, określony moment (np. zdanie egzaminu na prawo jazdy, kupno jednoślādu, pierwsze pozdrowienie na drodze czy pierwszy wyjazd z motocyklistami), czasami – długotrwały proces, a niekiedy także coś, co pojawiło się z chwilą urodzenia, ale należało to w sobie odkryć.

Dotychczasowe postrzeganie motocyklistów na gruncie nauk społecznych opierało się przede wszystkim na koncepcji subkultury. Nie inaczej jest w mediach masowych. Motonici prawie zawsze są przedstawiani jako subkultura motonitów. Jednakże, okazuje się, że to pojęcie jest zbyt wąskie i nie obejmuje swoim zasięgiem wszystkich uczestników motoświata¹⁶. Można powiedzieć, że w tej rzeczywistości społecznej występują różne subkultury motocyklowe, jednakże większość motocyklistów do nich nie należy. Obserwując środowisko motocyklowe, doszłam do wniosku, że jest to grupa, która wykazuje cechy wspólnoty wyobrażonej w ujęciu Andersona. Członkowie jej jako grupa dzielają ten sam styl życia, a kiedy spotykają się na gruncie rzeczywistym przy okazji zlotów lub spotkań, stają się Turnerowskim *communitas*.

1.3. MOTOCYKL: JEGO ROLA I ZNACZENIE

Motocykl to jest coś niesamowitego! Energia, która wyzwala się w człowieku podczas jazdy jest tak ogromna i wspaniała, że nie zamieniłabym tego na nic innego! Na motocyklu czuję się bardzo swobodnie, wręcz rewelacyjnie! To daje takie fajne poczucie wolności, niezależności, że choć na chwilę można wyłączyć się z życia i obowiązków naszej szarej, rzeczywistej codzienności. Wyzwała się przy tym tak ogromna adrenalina, dzięki której uaktywniają się feromony i to właśnie te hormony szczęścia dają mi wtedy tyle uśmiechu na twarzy i iskierki w oczach (M23).

Motocykl może pełnić różnorodne funkcje. Bywa wykorzystywany do wielu rzeczy i dostarcza różnych doznań swojemu właścicielowi. Chciałam się dowiedzieć od motocyklistek, co daje im jednośląd; na czym zasadza się doświadczenie jazdy na „dwóch kółkach” i dlaczego jest ono wyjątkowe; jakie zmiany może powodować w życiu jednośląd i do czego najczęściej służy.

Moje rozmówczynie miały mały problem, kiedy prosiłam je o podanie innej czynności czy rzeczy, która mogłaby zastąpić motocykl i dać porównywalne wrażenia. Nieliczne motocyklistki wymieniały jazdę konną czy pływanie i na tym lista się kończyła. Jak się okazuje, analogia do jeździectwa jest przywoływana w wielu miejscach w literaturze motocyklowej, a motocyklistów od czasu do czasu nazywa się współczesnymi kowbojami. Jednakże, zdecydowana większość motonitek nie potrafiła przywołać czegoś, co mogłoby zastąpić jednośląd, co oznacza, że motocykl daje niepowtarzalne doznania i dla większości osób, które go dosiadają, jest wyjątkowy.

Motocykl daje motocyklistkom przede wszystkim wolność. To właśnie ta wartość jest wymieniana najczęściej. Czym jest to uczucie?

Wolność: siadasz na motocykl i czujesz, że wszystkie drogi są twoje, w słońcu i w deszczu. A całą resztę świata zostawiasz za sobą. To jest to, co nazywam też wiatrem we włosach. Taki bakcył włóczęgowski (M19).

Motocyklistki zdają sobie sprawę z tego, że wolność nie jest stanem permanentnym, jednakże można jej doznawać wiele razy właśnie za sprawą motocykla. Teoretycznie samochód daje takie same możliwości, ale okazuje się, że jazda „czterema kółkami” albo „dwoma” jest dla motonitek nieporównywalna:

Mnie samochody w ogóle nie kręca: ma być czerwony, ma być bezpieczny i jeździć i mnie wozić tam, gdzie chcę. Natomiast jeżeli chodzi o motocykl, to ja go kocham po prostu. Wsiadam na niego i jadę.

Próbowałam się fajnie poczuć w samochodzie, [...] ale jadąc samochodem nigdy nie miałam takiego odstresowania, jak mam na motocyklu. Bo ta puszka... te moje problemy zostają razem ze mną w tej puszcze. Natomiast, jak wsiadam na motocykl i naprawdę jak mam jakieś problemy: raz, że muszę się potwornie, maksymalnie skoncentrować, bo trzeba myśleć za siebie i za wszystkich dookoła jeszcze, i jeszcze za drogowców, wszystkie dziury wychwycić, ten piach i te koleiny i to wszystko, co w samochodzie, owszem, może mnie trochę potrząść, ale nie grozi mi wywrotką.

A więc jedno to jest ta koncentracja: muszę się skoncentrować, więc te wszystkie moje problemy już zaczynają być troszeczkę mniej ważne, bo teraz jestem tak skoncentrowana, żeby się nie przewrócić i dojechać. Dwa – robię to, co lubię. Jadę i to jest fajne, więc już ten problem jest znowu mniejszy. Natomiast jak wsiadam, to mam wrażenie, że jakby takie rzepy poprzyczepiane do mnie odlepiają mi się i sfruwają ze mnie. Po prostu odczepiają się ode mnie i ja je gdzieś zostawiam z tyłu. Po iluś tam metrach czy kilometrach na motocyklu ja nagle jestem czysta. Czysta tym wiatrem. Ten wiatr ze mnie zwiewa wszystkie te problemy, te stresy i tego typu rzeczy. Jak zdejmowałam dach w samochodzie, to już było dużo lepiej, ale to nie było to samo, co na motocyklu. Motocykl: trzyma się go nogami, zupełnie inna maszyna. On żyje. On żyje pod człowiekiem (M11).

Dla motocyklistek samochód to pojazd tylko i wyłącznie użytkowy. Jest w nim wygodnie. Kiedy trzeba, można włączyć ogrzewanie bądź nawiew zimnego powietrza, można posłuchać muzyki, porozmawiać z pasażerami i myśleć o wielu rzeczach. Motonitki podkreślają, że w przeciwieństwie do samochodu motocykl daje im możliwość wyłączenia myślenia o problemach. Nawet jeżeli mają poważne kłopoty, są w sytuacji bez wyjścia, to wsiadając na motocykl i jeżdżąc na nim, przestają o tym myśleć. Jazda na jednośladowym wymaga od nich o wiele więcej skupienia i koncentracji niż kierowanie samochodem, co powoduje, że nie są w stanie dłużej koncentrować się na jednej rzeczy, o ile nie jest to coś związanego z sytuacją na drodze. W czasie jazdy pojawia się większa adrenalina, zwłaszcza jeżeli przekracza się granice dopuszczalnej prędkości. Zwiększone poczucie zagrożenia na drodze okazuje się sposobem na powrót do psychicznej równowagi. Po przejeździe motocyklem człowiek wraca do „szarej rzeczywistości” z nową energią i świeższym spojrzeniem na kłopoty. Jazda pozwala mu na zdystansowanie się do problemów i nabranie innej perspektywy.

I wiem np. to, że jak będę bardzo smutna i zdołowana, że już mi nic w życiu nie wyjdzie, to ja mogę wsiąść na motocykl i się po prostu przejechać. I wtedy na pewno część z tych uczuć ustąpi. Ja do tego tak podchodzę, że to nie jest tylko narzędzie, kupa złomu i traktuję to dosyć osobiście. [...] Nie chodzi o to, że ja mogę w każdej chwili gdzieś pojechać, tylko że ja się na tym po prostu czuję tak, że zapominam o wielu rzeczach, które mnie dotyczą. Jak jadę, to jest motocykl i ja. I koniec. Nawet zdarza mi się zapomnieć... Byłam zakochana i nie wyszło. No to jak ja jadę, to zapominam o tym. Dochodzę do wniosku, że tak naprawdę to jest bzdura. Że są dużo ważniejsze problemy niż to, że ktoś mnie nie lubi, że ja tam się w kimś zakochałam i coś nie wychodzi, że mam jakieś problemy w pracy. To jest taka odskocznia (M5).

Motocykl pozwala się zrelaksować, oderwać od rzeczywistości, zapomnieć na chwilę o codzienności. I w tym właśnie można odnaleźć także ową wolność i swobodę, tak cenioną przez zdecydowaną większość motośrodowiska. Zapominając o „bożym świecie”, człowiek skupia się na sobie i otwiera na bezpośrednie doznania płynące z otoczenia. Bardzo często motocyklistki wymieniają kontakt z naturą, możliwość wchłaniania zapachów, niezapośredniczone przez szybę samochodu doświadczenie przestrzeni i drogi jako kolejne elementy specyfiki jazdy na jednoślądzie.

Jak pierwszy raz wsiadłam na motocykl teraz, jeszcze jeżdżąc na dziko, to to, że ja mam przestrzeń wokół siebie absolutnie wolną, nie czuję się tak, jak w małym samochodzie, jadąc krzyczałam z radości do kasku, wiesz? Naprawdę, darłam się w niebogłosość! To mnie tak zachwyciło, że jadąc naprawdę jestem tak wolna jak ptak. Że kieruję, że sama mogę jechać, że mogę obserwować wszystko dookoła przy okazji, bo wiadomo, że pole widzenia jest znacznie szersze niż w samochodzie. Mogę czuć wszystkimi zmysłami (M2).

Wszystkie wymienione wcześniej powody, dla których motocykl jest niepowtarzalny dla motonitek składają się na popularne określenie „wiatr we włosach”. Niemniej jednak lista powodów, dla których motocyklistki uważają dwukołowe maszyny za przedmioty niepowtarzalne, nie kończy się na wolności, niezależności, oderwaniu od rzeczywistości itp. Ważne są także inne elementy, a mianowicie możliwość realizowania się, poznania siebie, swoich pragnień i pokonywania słabości.

Zauważyłam, że od kiedy mam motocykl, od kiedy sobie sama na nim jeżdżę, to tak, jakby otworzyły mi się takie różne drzwiczki w głowie. I dowiedziałam się, że moim marzeniem tak naprawdę jest zwiedzić na motocyklu Europę albo gdzieś dalej się wypuścić (M5).

Jednośląd bywa także sposobem na zmanifestowanie swojej indywidualności i może także być czymś, co pozwala na zaspokojenie potrzeby społecznego ekshibicjonizmu. Ukazanie innym swojego motocyklowego oblicza może wywoływać element zamierzonego szoku i skupienia uwagi na motocyklistce. Być w centrum, być na językach ludzi, być gwiazdą – czy wiele osób o tym nie marzy? Niektóre motocyklistki otwarcie przyznają, że element bycia podziwianą także jest jedną ze składowych całości otoczki jazdy na motocyklu, ale jest to raczej miły dodatek niż główny powód.

Na pewno inne sporty nie dadzą satysfakcji, jaką się ma, gdy zobaczy się miny kierowców samochodów, gdy zobaczą kobietę – kierowcę motocykla (M21).

Najfajniejsze emocje są, kiedy jedziesz przez miasteczka i wsie i są zgrupowania ludzi i ludzie się patrzają, podziwiają, pokazują wręcz palcem, że kobieta jedzie na motocyklu. Wtedy człowiek jest dumny, że jeździ motocyklem. Że potrafi, że nie tylko faceci potrafią jeździć, ale my też (M22).

Motocykl ciągle w naszych środowiskach to nie jest coś, na co każdy sobie pozwala. Nawet nie od strony finansowej, tylko takiej odwagi pewnego rodzaju. Ja jestem wariatka dosyć odważna. To też w jakiś tam sposób wyróżnia. To też może jest świadectwem ekshibicjonizmu. Ja jestem lew, więc patrzcie na mnie (M1).

Jeździłam Harleyem Sportsterem. Bardzo mi się podobało, że mogę tak pyrkać powolutku. Mam wielką maszynę i sobie tak jadę. Wszyscy się na mnie patrzają. Jestem kimś w tym momencie. Tak się czułam zupełnie niesamowicie (M5).

Istnieje jeszcze inna rzecz, którą zazwyczaj przywołują motocyklistki – właścicielki sportowych, szybkich maszyn. Jest to adrenalina związana w dużej mierze z przekraczaniem dozwolonych prędkości, szybkim przyspieszaniem i napotykaniami sytuacji, w których należy wykazać się błyskawicznym refleksem i umiejętnościami. Naciśnięcie hamulca sekundę później bądź zbyt mała prędkość i chwilowa dekoncentracja przy niebezpiecznym wyprzedzaniu może za każdym razem źle się skończyć.

Adrenalina, adrenalina i jeszcze raz adrenalina! Trochę zaczynam zauważać, że idę w kierunku pewnej walki na drodze, a nie tylko przyjemności z jazdy dla jazdy. Każde moto może być *streetfighterem*! (M18).

Okazuje się, że duża część motocyklistek dzieli swoje życie na czas „przed motocyklem” i „z motocyklem”. „Dwa kółka” są dla nich ważnym punktem odniesienia i powodują przełomy. Dokonują także niekiedy poważnych spustoszeń w świecie wartości motocyklistek. Mając świadomość większego zagrożenia, stykając się częściej ze śmiercią i uszkodzeniami ciała wśród znajomych, zaczyna się dostrzegać rzeczy najbardziej istotne. Dzięki motocyklowi można także łatwiej zacząć wyznawać filozofię *carpe diem*.

Życie stało się nieuchwytnie, szybkie, czasem krótkie, ale piękniejsze! Nauczyłam się czerpać więcej radości z każdego dnia, bo wiem, że jeżdżąc na moto, częściej ryzykuję. Mam swój świat, swoją wolność i niezależność. Motocykl nie był bonusem do mojego życia... ciężko na niego zapracowałam i może dlatego tak bardzo cenię w sobie właśnie tę pasję (M16).

Czasami jednoślady zmieniają dużo, czasami mało, ale zawsze zostawiają jakieś piętno na życiach jednostek. Najczęstszą zmianą jest liczba znajomych. Okazuje się, że wchodząc w środowisko motocyklistów, poznaje się bardzo dużo osób, z wielu grup zawodowych i w różnym wieku. Motocykl łączy ludzi.

Odkąd zaczęliśmy jeździć motocyklem, poznaliśmy bardzo dużo osób. Do tej pory nie mieliśmy tylu znajomych. A teraz to jest masa ludzi, znajomych, przez których można coś załatwić (elektronik czy mechanik) – tak się wyrabia znajomości (M22).

Próbowałam nie tak dawno spotkać się ze znajomymi ze studiów, a po trzech tygodniach próby znalezienia jakiegoś terminu, który odpowiadałby wszystkim, dałam sobie z tym spokój. Tak, więcej mnie teraz łączy z motocyklistami niż z ludźmi ze studiów, z którymi byłam 5 lat razem, były też wyjazdy, takie tygodniowe. Wydawało mi się, że ekipa jest zintegrowana i żyta ze sobą, ale jak się tylko studia skończyły, to się okazało inaczej (M12).

Ludzie, których poznałam, to osoby, dla których pozory mają mniejsze znaczenie. Zwróć uwagę, że specjalnie nie rozmawiamy o tym, która jeździ jakim motocyklem i za ile, jak drogie ma ciuchy. [...] To nie jest najważniejsze. Ale fajne jest to, że jeździmy razem. Że możemy mieć znajomych w różnych kawałkach Polski, wspólnie coś porobić. Mieć wspólną frajdę. Pozerstwo wydaje mi się bardziej obce dla tego środowiska, a bardziej człowiek się liczy. Bo przy okazji tego, że jeździmy razem, powstaje mnóstwo inicjatyw, które nie są związane z motocyklami, np. mikołajki, działania dla dzieciaków (M1).

Motocykl, który jest wyrazem indywidualności jednostki, staje się także elementem spajającym różnych ludzi. Integruje i daje dostęp do całej rzeszy nowych znajomych, którzy mogą stać się najbliższymi przyjaciółmi. Motocyklistki trochę idealizują motoświat, ale opisując go przez superlatywy, dobierając ładne słowa i pomijając elementy negatywne, a także działając charytatywnie, pomagając innym, sprawiają, że środowisko motocyklowe jest takie, a nie inne. Są w nim z nieprzymuszonej woli i chcą w nim być. Dzięki temu mają energię, żeby angażować się w różne akcje (np. opieka nad domami dziecka i schroniskami dla zwierząt). I same się zmieniają. Motonitki

zauważają, że motocykl dodał im pewności siebie i ośmielił. Wydawać by się mogło, że motocyklistki to kobiety odważne i pewne siebie, a okazuje się, pomimo takiego ich postrzegania, że w większości nie czują się supersilnymi i śmiałymi kobietami. Jednośląd sprawia, że stają się bardziej samodzielne, niezależne i odważne.

Motonitki przyznają, że dwukołowe maszyny nadały większy sens ich życiu i ubarwiły szarą codzienność. Poza tym pokazały, że nie ma rzeczy niemożliwych do osiągnięcia. Dla części moich rozmówczyń zdobycie prawa jazdy kat. A i kupno własnego motocykla niegdyś było jedną z tych rzeczy, które wydawały się zupełnie nierealne do spełnienia, a okazało się, że były w błędzie. Poza tym motocykl potrafi zmienić ogólne samopoczucie.

Gdyby nie było motocykla, to bym była bardzo sfrustrowana. [...] Motocykl zmienił przede wszystkim nastrój. Nie zmienił nic realnego, ale... Zdecydowanie psychicznie – nastrój jak najbardziej na plus. Wiadomo, życie jak życie. Raz jest lepiej, raz jest gorzej, zazwyczaj jest gorzej. W momencie, kiedy siadam na motocykl, to już nie ma znaczenia tak naprawdę. Po prostu totalne odstresowanie. [...] Słuchaj, powiedzmy, jeżeli nie jesteś finansowo dobrze ustawiona, jesteś zupełnie przeciętna, no to wiadomo, że wszystko ci się gdzieś tam rozplywa. Tak naprawdę jedyną rzeczą, na którą nie jest mi żal wydawać pieniędzy to jest właśnie mój motocykl. Nawet jeżeli mnie krew zalewa, bo kupuję trzeci regulator napięcia w sezonie – każdy po prostu się pali albo coś się z nim dzieje – nie jest mi szkoda. Prędzej byłoby mi szkoda wydać to na ciuchy. W tej cenie nie kupiłabym sobie żadnego ciucha, natomiast regulator napięcia – po prostu wykładam kasę na stół i jest. Z wielką przyjemnością i bez bólu. Aczkolwiek bez szaleństw, wiadomo (M3).

Ciekawym przykładem wywołanych zmian przez jednośląd jest zniechęcenie zimy. Sezon motocyklowy trwa przeważnie od wiosny do jesieni, chociaż niektórzy jeżdżą także w miesiącach zimowych, ale to są wyjątki. Kiedy późną jesienią przychodzą minusowe temperatury i pojawia się śnieg, motocykl przestaje być eksploatowany i zazwyczaj motocykliści przygotowują go wtedy do zimy: wymieniają płyny, czyszczą, zabezpieczają, demontują akumulator. Motocykl idzie „w odstawkę”, a motonicy mogą tylko marzyć o tym, aby zima była krótka i nastąpiła szybko wiosna. Dlatego ta pora roku jest najmniej lubiana przez motocyklistów, ponieważ zostają oni oderwani od źródła swojej przyjemności i radości. Zimą pojawia się „głód motocyklowy”, czyli silne pragnienie ponownego uruchomienia jednoślądu i przejechania się nim. Chcąc nie chcąc, nie można robić tego, co się lubi. Przeżywa się przymusowy odwyk. Jednakże, kiedy

nastają pierwsze wiosenne dni, można zaspokoić swój głód i powrócić do czynnej jazdy motocyklem.

Jednośląd bywa także „posądzany” o duży wpływ na swoją właścicielkę. Podczas badań jedna z motonitek przyznała, że dzięki motocyklowi nie rozwiodła się, ponieważ, kiedy była już blisko zrealizowania tego pomysłu, zaczęła myśleć o tym, co zrobi z motocyklem, jak się wyprowadzi, a znalezienie dobrego garażu w stolicy mogło być wtedy problemem. Ta sama motocyklistka powiedziała, że także prawie przestała gotować, odkąd zaczęła jeździć. I obowiązki domowe spadły na drugi plan.

„Nie rozwiodłam się z mężem, kiedy chciałam się z nim bardzo rozwieść w pewnym momencie. Może to i dobrze się stało. Bo się okazało, że jednak nie jest taki zły w końcu. Bo mówię: „Kurde! I gdzie ja się wyprowadzę? Gdzie ja będę motocykl trzymać???”. No to jak on się ze mną nie chce rozwieść, to dobrze. To już jakoś wróciłam. [...] Motocykl zmienił też sposób spędzania wolnego czasu, weekendów. Każda wolna chwila, jeżeli mogę, czasami odłożę to pranie, gotować to już w ogóle zapomniałam (na szczęście syn zaczął bardzo dobrze gotować), bo ja wolę sobie pojechać na motocyklu, niż siedzieć w kuchni czy sprzątać w domu (mam permanentny bałagan w domu, czego mój mąż pedant nie może już zdzierżyć). A ja mówię: „Jak ci przeszkadza, to sprzątaj!”. A ja właśnie wolę zrobić coś motocyklowego w tym czasie. A zimą nadrabiam to, czego latem nie wyprałam (M11).

Jak można zauważyć, motocykl może doprowadzić do większej emancypacji w domu rodzinnym. Staje się pretekstem do ucieczki od obowiązków domowych, które tradycyjnie przypisuje się kobiecie.

„Dwa kółka” stają się siłą napędową do wprowadzania zmian w życie, dzięki nim można być lepszym, bardziej uważnym kierowcą samochodu, zwiedza się więcej ciekawych miejsc niż normalnie i wydaje pieniądze (na benzynę, przeglądy, części, naprawy, ubezpieczenie, akcesoria), które można byłoby poświęcić na inne cele. Dzięki motocyklowi odpada także element codziennej nudy, ponieważ jednoślady i środowisko z nimi związane absorbuje uwagę i pochłania dużo wolnego czasu.

Podsumowując, motocykl w życiu zdecydowanej większości motocyklistek jest jedną z najważniejszych rzeczy. To właśnie jednośląd daje motonitkom wytchnienie, wolność, zapomnienie, odstresowanie. Jest odskocznią od problemów dnia codziennego. Zaspokaja także potrzebę społecznego uznania i bycia w centrum uwagi. Jest także sposobem na realizację siebie, pokonanie własnych słabości i poszerzenie granicy własnej

niezależności. Jednoślad daje zastrzyki adrenaliny, pobudza ośrodki przyjemności. Dzięki niemu można być bliżej natury, w sposób bardziej bezpośredni niż w samochodzie doświadczać rzeczywistości, chłonąć zapachy i podziwiać widoki. Daje satysfakcję i radość. Otwiera nowe perspektywy patrzenia na swoje życie.

Mechaniczna dwukołowa maszyna dokonała różnych zmian w życiu motonitek. Przede wszystkim przyczyniła się do poznania wielu nowych ludzi. Ośmieliła swoje właścicielki. Dała im większą pewność siebie. Niektórym nadała sens życia, wszystkim ubarwiła rzeczywistość. Zmieniła sposób spędzania wolnego czasu. Czasami przyczyniła się do niechęci do zimy. Stała się elementem ważnym. Dzięki motocyklowi jego właścicielki więcej zwiedzają, mniej czasu spędzają w kuchni i nabierają przekonania, że rzeczy, które wydają się niemożliwe do zrealizowania, w gruncie rzeczy są dostępne i trzeba dążyć, aby je osiągnąć, jeżeli ma się takie marzenie.

II.

STEREOTYPY MOTOCYKLISTÓW I MOTOCYKLISTEK

Motocykliści to grupa społeczna, wokół której narosły różne stereotypy. Większość schematycznych wizerunków dotyczących motośrodoiska jest przekazywana przez środki masowego przekazu. Za niektóre odpowiada kinematografia, a za inne – prasa. Są też takie, które funkcjonują w wiedzy potocznej, ale nie są popularne w świecie słowa pisanego i obrazu. Korzystając ze wszystkich dostępnych mi źródeł, a także z informacji pochodzących z obserwacji uczestniczącej i analizy filmów, przedstawię uproszczone wizerunki kierowców jednośladów.

Chciałam odnaleźć uproszczone wizerunki motocyklistów i motocyklistek, które są popularyzowane przez kinematografię. Z tego powodu w okresie badań terenowych przeprowadzałam jednocześnie analizę treści filmów i bohaterów filmowych, w których występują motocykliści i użytkownicy motocykli. Tytuły filmów uzyskiwałam m.in. z różnych spisów tworzonych przez motonitów na forach internetowych¹⁷. Wśród obejrzanych przeze mnie produkcji były filmy należące do klasyki motocyklowej jak: *Easy Rider*, *Wild Angels*, *Dziewczyna na motocyklu* czy *Dziki*; filmy niszowe: *She-Devils on Wheels*, *Hell's Angels on Wheels*, *Hell's Angels'69* czy *Angels Wild Women*; serial *Szkoła złamanych serc*, a także obrazy, które nie są związane z kinem „bajkerowym”, np.: *Lara Croft: Tomb Rider*, trylogia *Matrix* czy *Kill Bill*.

Dodatkowo przeprowadziłam analizę fotografii 39 motonitek. Chciałam się bowiem dowiedzieć, jak postrzegają siebie same motocyklistki, a także sprawdzić, czy obraz kreowany przez kinematografię jest tożsamy z wyobrażeniem motonitek.

Zdjęcia miały ukazywać kobiety w ich motocyklowej roli, najlepiej oddawać ich charakter. Fotografie, za pomocą poczty elektronicznej, dostarczyły mi same motocyklistki, które poprosiłam o to za pomocą ogłoszeń na trzech forach internetowych: „Motocykl i Dziewczyna”, „Dziewczyny na motocyklach” i „Bractwo Suzuki”. Ogłoszenia były umieszczone w Internecie od połowy grudnia 2007 roku do połowy marca 2008 roku.

2.1. SYMBOLIKA MOTOCYKLA

Stereotypy motocyklistów powszechne w mediach częściowo wywodzą się z symboliki motocykla, z przypisywania jednośladowi specyficznych znaczeń. Motocykl jest symbolem wielu różnych wartości i kwestii, np.:

- wolności,
- buntu,
- sukcesu,
- niebezpieczeństwa i szaleństwa,
- przygody,
- statusu społecznego,
- siły,
- młodości, ale czasami także stateczności,
- specyficznych grup społecznych.

Symbolika motocykla nie tworzy spójnej całości. Czasami jednośląd oznacza dwie przeciwstawne wartości lub cechy. Na przykład, z jednej strony mamy młodość, często powiązaną z przyzwoleniem na szaleństwo i „młodzieńczą głupotę”. Do tego typu skojarzeń odwołuje się stereotyp motocyklisty jako „dawcy nerek”. Warto zauważyć, że w tym przypadku, mówiąc o motocyklu, ma się na myśli sportowy, szybki jednośląd. Do młodości, w powiązaniu z buntem, ale także przemocą i siłą odwołuje się kolejny stereotyp – motocyklisty jako członka niebezpiecznej grupy przestępczej. Jednakże, z drugiej strony, mamy stateczność powiązaną ze starszym wiekiem, z osiągnięciem pewnej pozycji społecznej. Część mężczyzn w średnim wieku wraca do marzeń z czasów młodości i postanawia kupić sobie motocykl. Jak dowiedziałam się od Jana Kwilmana, właściciela warszawskiego salonu motocykli marki Harley-Davidson „Liberator”, kultowe jednoślady są najchętniej kupowane przez panów w wieku ok. 40–50 lat. Można sądzić, że powodem jest usamodzielnianie się ich dzieci, a tym samym w tym okresie pojawia się możliwość wydatkowania większych sum na siebie. Innym powodem może być kryzys wieku średniego, rozwód i chęć odnalezienia sensu w życiu. Motocykl staje się przedmiotem, który wypełnia lukę w dorosłym życiu albo nadaje znaczenia następującym po sobie dniom – może stać się przedmiotem kultu, pasją. Niejednokrotnie spotkałam się z mężczyznami, którzy kupili jednośląd dopiero po rozwodzie. Oczywiście, można także zauważyć, że czynnikiem sprzyjającym zakupienia motocykla stał się nagły

brak ograniczeń w postaci małżonki niekochającej „dwóch kółek”. Tak czy inaczej, faktycznie, istnieje taka grupa motonitów, która uaktywnia się dopiero w wieku średnim i dlatego motocykl staje się w ich przypadku symbolem stateczności i dojrzałości, ponieważ zazwyczaj tacy mężczyźni nie szaleją na ulicach, nie jeżdżą na „jednym kole”, nie „palą gumy” i nie popisują się, jak to mają niekiedy w zwyczaju młodzi ludzie.

Motocykl w dużej mierze kojarzony jest także z wolnością. Często przedstawia się w kinie obraz motocyklisty jadącego po bezdrożach, podczas zachodu słońca: jest tylko on, motocykl i droga. Kierujący pojazdem doświadcza tego, co określa się mianem „wiatru we włosach”. Chodzi o uczucie swobody, o możliwość doświadczenia „tu i teraz”, o bezpośredni (teoretycznie) kontakt z otoczeniem i światem natury (do tego świata należy wiatr). Motocykl jest synonimem ucieczki od codziennych problemów, od prozy życia. Panem jednoślada jest tylko i wyłącznie kierowca. Panem naszego życia nie jesteśmy tylko my sami. I dlatego motocykl w tym przypadku utożsamiany jest z osiągnięciem wolności: to my decydujemy, gdzie pojedziemy, a ponieważ zazwyczaj nie mamy pasażera, więc rzadko kiedy ktoś może wpływać na nasze plany i podważać nasze decyzje.

Warto zauważyć, że motocykl dopiero w połączeniu z jego kierowcą nabiera bardziej określonego wyrazu. Jeżeli widzimy młodego motocyklistę w niepełnym stroju na sportowym jednośladzie to utożsamiamy go z czymś innym niż dojrzałego mężczyznę w pełnym „umundurowaniu”. Oprócz tego trzeba zdać sobie sprawę, co raz jeszcze podkreślam, że nie każdy kierujący motocyklem to motocyklista.

2.2. STEREOTYPOWI MOTOCYKLIŚCI

Dwa popularne negatywne stereotypy motocyklistów są podtrzymywane od wielu lat przez media. Trzeci stereotyp – pozytywny, został wykreowany przez kinematografię i jest kultywowany do dnia dzisiejszego. Przyjrę się najpierw wizerunkom motocyklistów o negatywnej konotacji.

2.2.1. NIEBEZPIECZNY CZŁONEK GANGU

W 1947 roku w kalifornijskim miasteczku Hollister odbył się zlot motocyklowy, który przeszedł do historii. Wtedy właśnie około 4 tys. motonitów przyjechało do liczącego 5 tys. mieszkańców miasta. Liczba uczestników znacznie przewyższyła

oczekiwania organizatorów i dlatego postanowiono, że do wyścigów, które odbywały się w ramach imprezy, zostaną dopuszczeni tylko motocykliści zrzeszeni w AMA (American Motorcyclist Association). Z tą decyzją nie chcieli zgodzić się członkowie nieoficjalnych klubów, którzy postanowili zorganizować sobie własne, nielegalne wyścigi. Ponieważ nie chcieli przerwać spotkania, została wezwana gwardia narodowa, a wydarzenie przedostało się do opinii publicznej i obrosło w mity. Dziennikarze nie szczędzili słów krytyki w stosunku do motocyklistów i przedstawiali ich jako typy „spod ciemnej gwiazdy” i członków przestępczych gangów, którzy terroryzują małe miasteczka, urządzają burdy, polują na niewinne kobiety i za nic mają obowiązujące w społeczeństwie normy i wartości. Opublikowano także zdjęcia, które ten obraz motocyklistów tylko potwierdziły.



Il. 4. Marlon Brando, *The Wild One*

Wydarzenia z Hollister zostało utrwalone nie tylko w prasie, ale również na „srebrnym ekranie” w obrazie *The Wild One* (*Dziki*, 1954, reż. Laslo Benedek, wyst.:

Marlon Brando, Mary Murphy, Lee Marvin). Film, oparty na opowiadaniu Franka Rooneya *Cyclists' Raid*, stał się „kamieniem milowym w historii kina, rozpoczynając kult przemocy w kinematografii [motocyklowej]. Film ten także pomógł stworzyć obraz motocyklizmu, który od ćwierć wieku starają się naprawić pokojowo nastawieni motocykliści” (za: Wolf 1991: 7).

2.2.2. DAWCA NEREK

Drugi uproszczony i negatywny obraz motocyklisty kryje się pod określeniem „dawcy nerek” albo „dawcy organów”. Ten stereotyp przedstawia motonitę jako człowieka nieodpowiedzialnego, który nie liczy się z życiem własnym i innych. Osiąga na motocyklu zawrotne prędkości, szaleje na ulicy i praktycznie sam prosi się o śmierć. Zazwyczaj stereotypowi dawcy to młodzi mężczyźni, którzy jeżdżą na „ścigaczach”, często nie posiadają prawa jazdy na motocykl, nie przestrzegają przepisów, nie są odpowiednio ubrani, wyprzedzają „na trzeciego”, prowokują niebezpieczne sytuacje i przekraczają dopuszczalną prędkość nawet kilkukrotnie. Mają podgięte tablice rejestracyjne i w pobliżu fotoradarów przyspieszają. Kiedy ginie jakiś motocyklista i informacja o tym pojawia się w serwisach i na portalach internetowych, często czytelnicy w komentarzach podsumowują taką śmierć, przeklinając motonitów i nazywając ich dawcami. Co ciekawe, motocykliści mówią, że ten stereotyp nie ma odzwierciedlenia w rzeczywistości, ponieważ bardzo często w wypadkach motocyklowych zakończonych skutkiem śmiertelnym narządy wewnętrzne motonity nie są w stanie nadającym się do przeszczepu. Dlatego to nie motocykliści, a ponoć kierowcy samochodów są częściej dawcami.

Ten stereotyp jest najbardziej powszechnym wizerunkiem motocyklisty w Polsce. Do jego propagowania przyczyniają się media, nagłaśniając wypadki motocyklowe ze skutkami śmiertelnymi, w których zawiniła brawura i zbyt duża prędkość na prędkościomierzu jednoślada. Bardzo rzadko pokazuje się w prasie i telewizji pozytywną stronę motocyklizmu: działania na rzecz domów dziecka, oddawanie krwi do Motocyklowego Banku Krwi, pozdrawianie się motocyklistów na drodze i wzajemną pomoc. Dominują reportaże i artykuły stereotypowe o zabarwieniu negatywnym. Jednym z przykładów jest tekst, który ukazał się w „Fakcie” pt. *Motocyklisto! Czekam na twoje organy!* (Kowalczyk 2005).



Il. 5. Motocyklisto! Czekam na twoje organy!

Stereotyp „dawcy nerek” nie jest tylko i wyłącznie wymysłem mediów, jednakże nieuprawnione jest mówienie, że większość kierowców jednośladów to dawcy. Motocykliści czasami tłumaczą się, dlaczego przekraczają prędkość i powodują niebezpieczne sytuacje na drodze. Słysz się o tym, że w Polsce nie ma odpowiednich miejsc do ścigania się, nie ma torów wyścigowych z prawdziwego zdarzenia, a sytuacje na drodze, które wyglądają na niebezpieczne z perspektywy kierowcy samochodu, nie są aż tak niebezpieczne z punktu widzenia motocyklistów.

Niektórzy motocykliści walczą z opisywanym stereotypem, a niektórzy traktują taki medialny wizerunek samych siebie z ironią. Przykładem może być książka motocyklisty Marcina Osikowicza pod wiele mówiącym tytułem *Dawca*.



Il 6. Okładka książki Marcina Osikowicza *Dawca*

Na okładce widzimy pędzący, rozmazany motocykl i jego kierowcę, a w tle statyczny, spokojny las. Osikowicz pokazuje czytelnikowi perspektywę motocyklisty. Ukazuje świat widziany oczami tego, kogo inni mogą nazywać dawcą. Na samym końcu książki umieszcza *Desideratę*, w której zawiera, miejscami przewrotne, przykazania dla miłośników jednośladów, np:

- Bądź szybki. Przed skutkami prędkości może cię uratować jeszcze większa prędkość.
- Bądź wyrozumiały. Jako jeden z niewielu odczuwasz przyjemność jazdy.
- Nie oczekuj litości. Których wyprzedzasz, pragną odwetu.
- Bądź gotowy. Kiedy wsiadasz na motocykl, Giganci grają w karty o twoje życie.
- Bądź realistą. Dopasuj motocykl do umiejętności, odwrotnie jest trudniej.
- Nie miej złudzeń. Motocykliści nie są lepsi.
- Ulegaj prostym uczuciom. Raz w roku pojedź w stronę zachodzącego słońca.
- Nie namawiaj. Niech jeżdżą ci, którzy muszą (Osikowicz 2007: 123–124; tekst oryginalny).

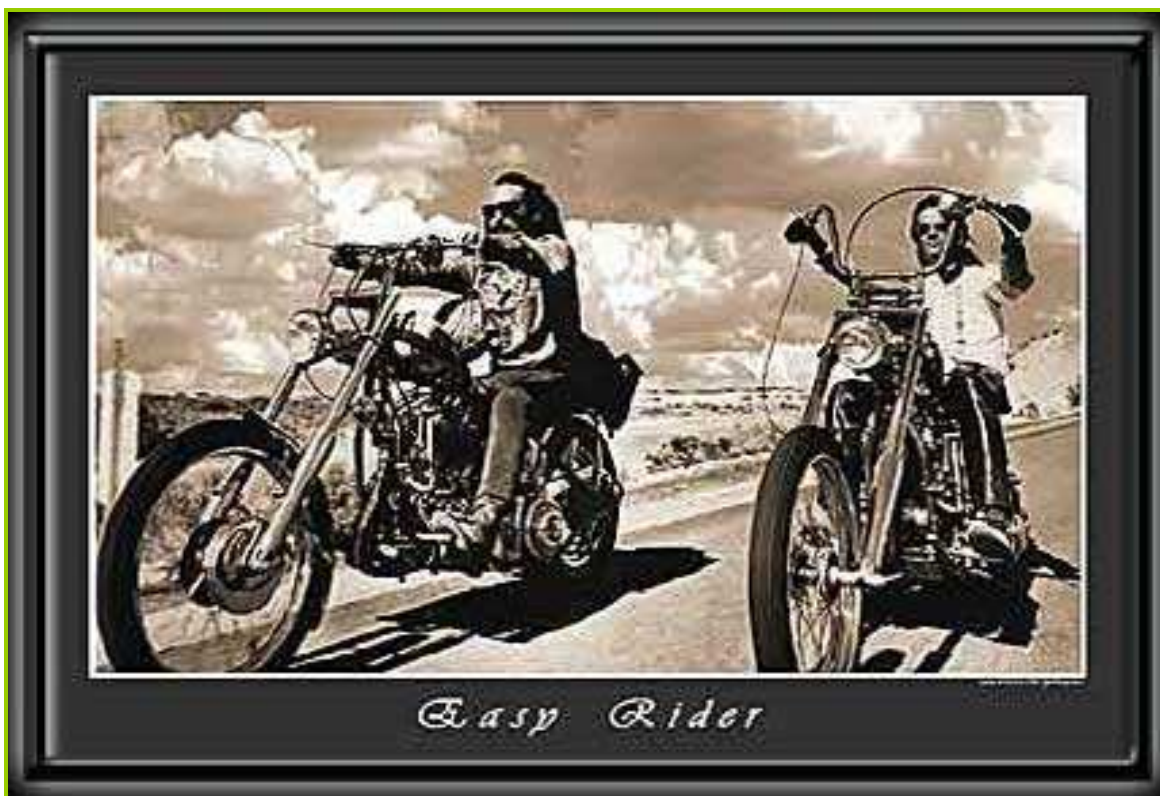
Przykazania autora pokazują, iż mimo że tytułowy „dawca” przekracza różne dopuszczalne granice (np. prędkości), to jednak jest człowiekiem myślącym, racjonalnym i zdającym sobie sprawę z niebezpieczeństw, które czyhają na niego na drodze. I nie jest samobójcą. Rada „Bądź szybki” na pierwszy rzut oka o tym nie świadczy, ale wielu doświadczonych motocyklistów zgadza się z tą prawdą. Jeżeli decydujemy się np. na manewr wyprzedzania, to należy to zrobić szybko, a nie zbyt długo się ociągać i zastanawiać. Im szybciej będziemy jechać, tym krócej będziemy wyprzedzać i częściej unikniemy zbędnych niespodzianek w postaci czołowego zderzenia lub próby zepchnięcia do rowu. Przykazania „Bądź gotowy” i „Bądź realistą” świadczą o wysokiej świadomości konsekwencji, jakie może spowodować szybka jazda na motocyklu. „Ulegaj prostym uczuciom” mówi o tym, czego doświadczają motocykliści podczas jazdy: cieszą się, skupiają na sobie i poddają prostym emocjom. A stwierdzenie „Bądź wyrozumiały” oddaje w nieskomplikowany sposób istotę motocyklizmu.

Wracając do stereotypów, w naszym społeczeństwie najbardziej rozpowszechniony jest stereotyp „dawcy nerek” czy „dawcy organów”. Jednakże wizerunek motocyklisty jako członka niebezpiecznej grupy przestępczej czy awanturnika jest również obecny. Niektórzy ludzie boją się motonitów ubranych w czarne skórzane ubrania i mających tzw. barwy klubowe na plecach. Ten strach bywa przenoszony, uogólniany na całe środowisko.

2.2.3. EASY RIDER

Oprócz negatywnych stereotypów istnieje także pozytywny uproszczony obraz miłośników jednośladów. Związany jest on z wizerunkiem motonitów, który pojawia się w kultowym dla motośrodoiska filmie drogi *Easy Rider* (*Swobodny jeździec*, 1969, reż. Dennis Hooper, wyst.: Peter Fonda, Dennis Hooper, Jack Nicholson).

W 1969 roku, kiedy trwała epoka dzieci kwiatów, a jej przedstawiciele świętowali na festiwalu w Woodstock, pojawił się *Swobodny jeździec*, który zaczął przeobrażać wizerunek motocyklisty wykreowany m.in. przez film *The Wild One*. W tym obrazie motocykl przestał być powiązany z przestępczością i stał się symbolem wolności, „ikoną niezależności i męskości” (Fuglsang 1997: 1).



Il. 7. Dennis Hooper i Peter Fonda, *Easy Rider*

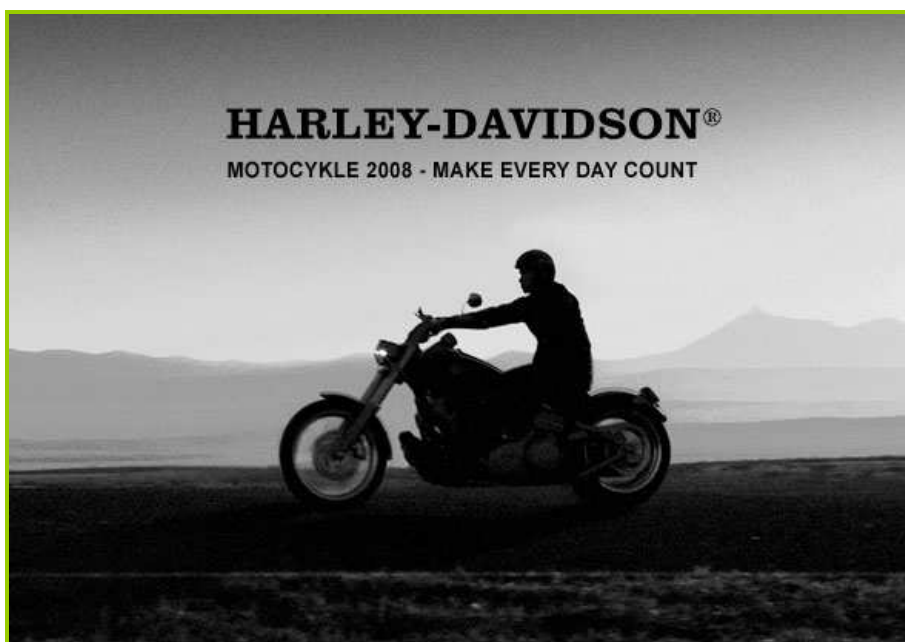
Bohaterowie filmu to dwaj motocykliści: Wyatt zwany Captain America (Peter Fonda) i Billy (Denis Hooper). Podróżują przez Stany Zjednoczone (a wcześniej także przez Meksyk w poszukiwaniu kokainy) na jednośladach marki Harley-Davidson. Motocykle w *Swobodnym jeźdźcu* symbolizują przede wszystkim wolność, niezależność, przygodę i niebezpieczeństwo. Nie ma tu symboliki z *The Wild One*. *Easy Rider* to film, który stawia na piedestale wolność jednostki, indywidualizm i nonkonformizm. Bohaterom tego obrazu przyjdzie zapłacić najwyższą cenę za wyznawane wartości, ponieważ konserwatywnym mieszkańcom Stanów nie podoba się styl życia Kapitana Ameryki i jego towarzysza. Jednakże zanim przyjdzie tragiczny koniec, widzimy zadowolonych z życia, szczęśliwych podczas jazdy motocyklistów. Dla nich celem jest droga, bycie *on the road*. To wtedy właśnie czują się wolni.

Swobodny jeździec, dostrzeżony przez Akademię Filmową (2 nominacje do Oscara) i jury innych prestiżowych festiwali filmowych, włącznie z Festiwalem w Cannes i nominacją do Złotej Palmy, pokazał szerokiej publiczności nowy wizerunek motonity. Motocykl w tym filmie jest kluczem do szczęścia i wolności. I właśnie na tym powiązaniu jednoślada z nowymi wartościami opiera się pozytywny stereotyp motocyklisty jako tego,

który ma dystans do problemów otaczającego go świat i umie odnaleźć w życiu spokój, równowagę, szczęście i wolność. Motocykl jest tu traktowany jako środek, ale z drugiej strony jest też celem. Jednośląd to wierny kompan, który oferuje zaspokojenie pewnych wyższych potrzeb. Na takiej symbolice motocykla opierają się od lat kampanie reklamowe firmy Harley-Davidson, jak i innych marek produkujących choppersy i cruisery.



II. 8. Reklama motocykli marki Harley-Davidson



II. 9. Reklama motocykli marki Harley-Davidson

2.3. STEREOTYPOWE MOTOCYKLISTKI

Środowisko motocyklowe ocieka agresywnie eksponowaną męskością. Testosteronowy świat „bajkerów” jest często ukazwany przez pryzmat Epoki Kamienia i postaw macho, w których miejsce kobiet było na tylnym siedzeniu motocykla. W reklamach i rozkładówkach w magazynach motocyklowych kobiety były pokazywane jako ponętne, ubrane w skórzane stroje syreny albo zmysłowe sekskociaki uwieszone na błyszczących, chromowanych częściach ogromnej, fallicznej maszyny (Osgerby 2005: 104).

Jak motocykl, to przystojny motocyklista, łamiący serca pięknych kobiet marzących o chwili, kiedy to będą mogły poczuć zryw maszyny, trzymając się piersi amanta. A może tak odwrócić role, może laskę posadzić na sprzęcie, niech jedzie i podrywa chłopów. Niestety utarło się, że do motocykla trzeba być silnym, wytrzymałym, po prostu męskim twardzielem, ale nie kobietą, no chyba że owa panna jest jakimś mutantem, chłopobabą (Cowboy 2000: bez paginacji).

Kobiety jeżdżą na jednośladach, odkąd wynaleziono „dwa kółka”. Przez dziesiątki lat należały do mniejszości kierowców, jednakże w ostatnich czasach wzrasta ich liczba. Co za tym idzie, pojawiają się i rozpowszechniają stereotypy, które dotyczą już nie motocyklistów jako takich, ale również samych motocyklistek. Nie są one aż tak popularne jak wyżej opisane wizerunki miłośników jednośladów, jednakże istnieją. Pierwszy z nich jest obecny w świecie filmu i prawdopodobnie to za jego pomocą, a także prasy motocyklowej, bywa w największym stopniu rozpowszechniany. Drugi wizerunek amazonki należy do wiedzy potocznej i rzadko pojawia się w produkcjach filmowych.

2.3.1. FILMOWE AMAZONKI

Jedną z najbardziej wyrazistych postaci, które pojawiły się w filmach na motocyklu, jest króliczek „Playboya” Pamela Anderson w obrazie *Barb Wire* (*Żyleta*, 1996, reż. David Hogan, wyst. Pamela Anderson, Temuera Morrison).

Anderson – symbol seksu współczesnej kultury popularnej, wystąpiła w roli Barbary „Barb” Kopetski, łowczyni nagród i właścicielki baru Hammerhead dla motocyklistów i różnych podejrzanych typów. Jest 2017 rok. Ameryką rządzi junta wojskowa, a bar Kopetski mieści się w jedynym wolnym mieście Steel Harbour. Główna bohaterka porusza się dużym, czarnym chopperem. Jest twardą i przedsiębiorczą kobietą, a na jednośladzie zamienia się w seksbombę. Ubiera się w skórzane i lateksowe czarne stroje, nosi buty na wysokim obcasie, ma tlenione, długie blond włosy i duży, mocno

odsłonięty biust. Epatuje swoją seksualnością, a jej motostroj przypomina raczej ubranie prostytutki niż motocyklistki. Taka właśnie jest bohaterka grana przez Pamelę Anderson, jedną z popularniejszych filmowych amazonek.



Il. 10. Barb Wire, *Żyła*

Drugą znaną filmową motonitką jest główna bohaterka filmu *Girl on a Motorcycle* (*Dziewczyna na motocyklu*, 1968, reż. Jack Cardiff, wyst.: Marianne Faithfull, Alain Delon, Roger Mutton).

Rebecca to świeżo upieczona mężatka. Pewnego dnia wymyka się o świcie z małżeńskiego łóżka, wkłada skórzany kombinezon na nagie ciało, wsiada na motocykl marki Norton i rusza w kierunku mieszkania swojego byłego, ekscentrycznego kochanka, wykładowcy uniwersyteckiego. Jej jednośląd to prezent od eks-chłopaka. Czas spędzany

na dwukołowej maszynie przypomina jej o namiętnych chwilach spędzonych z kochankiem. Im bliżej jest miejsca jego zamieszkania, tym bardziej zatracą się we wspomnieniach, a co za tym idzie, także w jeździe. Rebecca nie dojeżdża na miejsce, ponieważ wcześniej ginie w wypadku.



Il. 11. Rebecca, *Dziewczyna na motocyklu*

Grana przez najbardziej znaną partnerkę wokalisty The Rolling Stones Marianne Faithfull bohaterka to młoda, piękna i zmysłowa kobieta. To, że zakłada skórzany kombinezon na nagie ciało, jeszcze bardziej podkreśla jej seksualność. Poddaje się emocjom, rozpamiętuje rozkosz, której doznawała z poprzednim partnerem, myśli o zdradzie męża. Motocykl daje jej wolność wyboru i niezależność, ale jest również przyczyną jej śmierci. Sama Rebecca korzysta z możliwości, które daje jej Norton. Dzięki niemu może zaspokoić swoje pragnienia.

Istnieją różne typy filmowych bohaterek jeżdżących na „dwóch kółkach”. Są tajemnicze i mroczne postacie jak *Dziewczyna z Dziewiątych wrót* (1999, Emmanuelle Seigner) czy Ewa z *Panny Nikt* (1996, Anna Powierza). Mamy także różnej maści superbohaterki: Larę Croft z *Lara Croft: Tomb Rider* (2001, Angelina Jolie), Trinity

z *Matrixa* (1999, Carrie-Anne Moss) czy Czarna Mamba z *Kill Billa* (2003, Uma Thurman).



Il. 12. Figurka Trinity z *Matrixa*



Il. 13. Lara Croft, *Lara Croft: Tomb Rider*

W popularnym australijskim serialu młodzieżowym *Szkoła złamanych serc* (1994–1999, Kym Wilson) młoda nauczycielka, która romansuje z jednym z uczniów, jeździ na czarnym chopperze i często chodzi na lekcje w skórzanych strojach. Mamy także produkcje o kobiecych grupach motocyklowych, które mszczą się na mężczyznach. Mowa o *She-Devils on Wheels* (1968) czy *Angel's Wild Women* (1972). Angelina Jolie jako Sway w *Gone in Sixty Seconds* (2000) nie tylko z wdziękiem kradnie drogie samochody, ale również ujeżdża sportowy motocykl. Od czasu do czasu w typowo „bajkerowych” filmach pojawiają się bohaterki samodzielnie prowadzące jednoślady, jak w *Biker Boyz* (2003).

Ciekawy obraz stanowi *Me & Will* (1999, Melissa Behr i Sherrie Rose). To amerykańska opowieść o dwóch młodych kobietach z Los Angeles, które spotykają się w klinice odwykowej. Podczas oglądania w świetlicy filmu *Easy Rider*, dowiadują się, że obie jeżdżą na jednośladach i wpadają na pomysł ucieczki z ośrodka w poszukiwaniu kultowego, biało-czerwono-niebieskiego choppera, którego dosiadał Captain America. Wspólna wyprawa motocyklowa zamieni się w podróż ich życia.



Il. 14. Melissa Behr i Sherrie Rose, *Me & Will*

Bohaterki tego, jak i większości wymienionych filmów, charakteryzuje specyficzny styl życia. Są to kobiety niezależne, robią to, na co mają ochotę i często przekraczają różne granice. Mają liberalne podejście do seksu, zazwyczaj są stanu wolnego i nie mają dzieci. Nie boją się męskiego towarzystwa. Potrafią się odnaleźć w niemalże każdych warunkach. Motocykl jest elementem ich tożsamości. Większości z nich jednoślada daje upragnioną wolność, oderwanie od problemów dnia codziennego i jest sposobem na odczuwanie radości z każdej mijającej chwili. To skupienie się na teraźniejszości, na tym, co jest „tu i teraz”. Taki styl życia, „swobodniejszy” od przeciętnego, został przypisany w wielu filmowych produkcjach właśnie kobietom, które jeżdżą na motocyklach. Kinowe amazonki to zazwyczaj młode, piękne kobiety, często mają w sobie coś z wampa. Czasami śpią pod gołym niebem bez namiotów i śpiworów. Raczej nie są materialistkami. Za pomocą odpowiednich strojów podkreślają swoją seksualność. Czasami ich kobiecość jest wyuzdana, dzika i zwierzęca. Motonitki w filmach bardziej przypominają „kociaki” i „motolaski” niż zwykłe, przeciętne kobiety. Oczywiście nie wszędzie, ale w większości filmów amazonki są obiektami seksualnymi, fantazjami tych, którzy je oglądają.

Pierwszy omawiany przeze mnie stereotyp motocyklistki opiera się w dużej mierze na cechach większości filmowych bohaterek. Jest to wizerunek amazonki jako osoby o „swobodniejszym” podejściu do różnych kwestii. Stereotypowa motocyklistka to kobieta, którą można opisać słowem „motolaska”. Ładna, młoda, bezdzietna, czasami wyzywająca, nie skrywa swojej kobiecości i seksualności. Często porusza się na granicy prawa i bezprawia,

czynów moralnych i niemoralnych. Taki stereotyp kobiety na motocyklu, który pochodzi z filmów i reklam w prasie motocyklowej, jest raczej wyobrażeniem mężczyzn o tym, jak powinna wyglądać motocyklistka i co powinna robić. Z drugiej strony można, rzadko, ale jednak, zauważyć, że przedstawicielki płci żeńskiej, które nie jeżdżą i nie mają styczności z jednośladami, także czasami myślą w kategoriach tego stereotypu i boją się motocyklistek. Traktują je jako rywalki, mogą postrzegać jako kobiety „lekkich obyczajów”, przypisywać im negatywne cechy. Być może wynika to z tego, że amazonki przełamują różne tabu, są niezależne i odważne. Wchodzą do świata zdominowanego przez mężczyzn, czyli w środowisko, do którego większość kobiet nie należy. Ta swoista ekskluzywność wiąże się z tajemnicą, podejrzliwością osób z zewnątrz, z tworzeniem mitów na temat danej grupy i przypisywaniem często negatywnych cech osobom, które należą do mniejszości. Być może to wytłumaczenie nie jest wystarczające, ale stereotyp motocyklistki jako „łatwej”, wyzwolonej obyczajowo kobiety istnieje, a kinematografia go utrzymuje.

2.3.2. BABOCHŁOPY

Drugim, znacznie częściej spotykanym wizerunkiem motocyklistki jest „babochłop” (rzadziej, „chłopobaba”). Ten obraz nie jest aż tak bardzo obecny w produkcjach filmowych, jednakże potocznie funkcjonuje. Słowo „babochłop” to „lekceważące określenie używane w stosunku do kobiety przypominającej budową fizyczną lub sposobem bycia mężczyznę” (Koalar 2007).

Motocyklistki, mimo że nie przypominają mężczyzn – wiele z nich jest drobnej postury, latem nie stronią od sukienek i butów na wysokim obcasie – są często postrzegane jako niekobiece. Wynika to z faktu, że motocykl od wielu lat był domeną męską, a częstą tendencją jest przypisywanie wykonawcom czynności uważanych za charakterystyczne dla jednej płci cech tej płci. Kiedy mężczyźni podejmują się zajęć wcześniej zarezerwowanych dla kobiet, np. chcą pracować w zawodzie kosmetyczki lub fryzjera, określa się ich mianem zniewieściałych albo tłumaczy to ich domniemanym homoseksualizmem. W kulturze nadal istnieje podział na zawody/czynności męskie i żeńskie. Dlatego kobiety, które podejmują się czynności przypisywanych mężczyznom, i mężczyźni, którzy wykonują zadania zarezerwowane w naszym społeczeństwie dla kobiet, są postrzegani przez pryzmat cech płci, która w danej czynności dominuje.

Inny powód popularności „babochłopa” można tłumaczyć tym, że motocykl nie należy do przedmiotów lekkich. Przeciętny jednoślad o średniej pojemności skokowej waży w granicach 150–200 kilogramów. Motocykl ma dwa koła, więc łatwiej się przewraca od

czterokołowego samochodu. Gdy dojdzie do upadku, trzeba mieć siłę, aby go podnieść. Stąd może wynikać przekonanie, że motocyklistka musi być silna, a co za tym idzie, bardziej męska. Jednakże, zdecydowana większość motonitek to nie „babochłopy”. Kiedy jednoślada upadnie, kobiety często proszą o pomoc mężczyzn w pobliżu, a czasami nawet nie muszą tego robić, ponieważ wielu panów automatycznie podbiega i pomaga „słabszym”. Motocyklistki często podkreślają fakt, że nie wstydzą się przyznać przed mężczyznami do tego, że część rzeczy przerasta ich możliwości i potrzebują pomocnej dłoni. Nie jest to ujma na honorze, kiedy nie mogą sobie same poradzić z podniesieniem jednoślada, ważącego niekiedy o wiele więcej niż dwieście kilogramów czy nie wiedzą, jak wymienić świecę lub nie mają klucza, aby dokręcić lusterko. Duża część motocyklistek nie stara się dorównać mężczyznom na siłę, nie popisuje się „paląc gumę” lub jeżdżąc na jednym kole, a w wielu momentach nie boi się prosić mężczyzn o pomoc, kiedy nie potrafi (a może nie chce?) czegoś zrobić.

Wiele kobiet spotkało się z komentarzami typu: „Pani taka drobna. Jak pani sobie radzi z motocyklem?”, „A pani się nie boi? Motocykle są niebezpieczne!”. Kiedy widzi się kobietę na jednośladzie, często postrzega się ją nie jako motocyklistkę, tylko przede wszystkim jako kobietę, czyli istotę uważaną za słabszą od mężczyzny, za bardziej niezaradną, kruchą, drobną i wymagającą opieki. Motocykl staje się atrybutem, który podważa tak pojmowaną kobiecość i dlatego poprzez stereotypy pojawiają się wyjaśnienia, które tłumaczą zjawisko kobiety na motocyklu: albo jest to silna „baba” z „jajami” albo kobieta wamp, dla której granice moralności są płynne i która dopuszcza do głosu swoją seksualność i wyuzdaną naturę. Ciekawe jest to, że można się spotkać z połączeniem tych dwóch stereotypów. Widać to na przykładzie filmowych bohaterek, które znają sztuki walki, potrafią powalić nawet najsilniejszego wroga, ale z drugiej strony noszą obcisłe stroje, podkreślające ich kobiece kształty i nie stronią od przygodnych kontaktów seksualnych. Z jednej strony męska siła, a z drugiej – uwodzicielski *image* i uleganie namiętnościom.

Opisane wyżej stereotypy nie są aż tak rozpowszechnione jak nagłaśniane i propagowane przez media stereotypy motocyklistów, zwłaszcza wizerunek motonity jako „dawcy nerek”. Jednakże coraz częściej motocyklistki piszą na forach internetowych i rozmawiają na spotkaniach o tego typu zjawiskach, a określenie „babochłop” nie jest im obce. Pojawia się coraz więcej amazońek, dlatego stereotypy ich dotyczące siłą rzeczy stają się coraz bardziej popularne. Ciekawe tylko, który obraz motocyklistki zyska większą popularność. W chwili obecnej media starają się ukazać, że kobieta za kierownicą motocykla to odważna istota, która robi coś nadzwyczajnego, coś, co wcześniej było domeną mężczyzn. Przynajmniej na razie nie ma w tym wydźwięku bardzo negatywnego, a raczej pozytywny.

Natomiast wiedza potoczna, a także kinematografia, nadają motocyklistkom cechy nie do końca pozytywne. W wątku pt. „Motocyklistki” na forum dyskusyjnym „Motocykle” na portalu gazeta.pl pojawiła się uwaga jednego z forumowiczów o nicku Z-ik:

Motocyklistki, które spotygam na imprezach motocyklowych są opięte skózanymi ubraniami, spocone i zakurzone. Na pierwszy rzut oka nie do odróżnienia od facetów. Na drugi też nie (Z-ik 2008).

Z dyskusji wynikało, że część motocyklistów postrzega motonitki jako „brudne i zapocone” kobiety. W rozmowie wzięły udział amazonki, które starały się przekonać forumowiczów, że to nie jest norma, a dbanie o higienę jest im bliskie. Niemniej jednak wypowiedzi niektórych osób świadczyły o tym, że według nich motocyklistce bliżej do prostego mężczyzny, który nie martwi się plamami na ubraniu czy brakiem dachu nad głową i może spać, gdzie popadnie. Podsumowując, rozmowa ukazała, że pod pojęciem motocyklistki kryje się dla części osób babochłop, a słowa i zdjęcia motocyklistek nie były wystarczającym argumentem, który podważałby ten stereotyp.

Przejdę teraz do wyników analizy fotografii motocyklistek, żeby ukazać, jak postrzegają siebie same motocyklistki i na ile stereotypowe wizerunki motonitek są zgodne z rzeczywistością.

III.

MOTOCYKLISTKI A STEREOTYPY NA PRZYKŁADZIE ANALIZY FOTOGRAFII

Już wiadomo, jak wygląda stereotypowa amazonka. Teraz przyjrę się realnie istniejącym motocyklistom. Przynajmniej skupię się na sposobie ukazywania bądź też ukrywania kobiecości i relacji kobieta–motocykl, żeby sprawdzić, w jaki sposób ukazują siebie motonitki i co składa się na ich motocyklowy wizerunek. Kiedy określe, jaki obraz wyłania się z fotografii, porównam go z tym, co prezentują filmy i wiedza potoczna.



Il. 15. [Od tego miejsca prezentowane są fotografie uczestniczek moich badań]

3.1. MOTOCYKLISTKA I JEJ MOTOCYKL

Banalnie może brzmieć stwierdzenie, że motocykl to nieodzowny atrybut motocyklistki. Jednakże w świetle definicji motocyklisty (a co za tym idzie, także motocyklistki), którą przyjąłem na potrzeby tej pracy, niekoniecznie. Przypomnę, że motocyklista to człowiek, który odczuwa przyjemność z jazdy na motocyklu, sam umie prowadzić jednośląd, łączy go specyficzna więź z innymi motonitami i nie traktuje motocykla wyłącznie użytkowo. Natomiast w potocznym rozumieniu motocyklista to ktoś, kto jeździ na

jednoślądzie. Obie definicje nie zawierają elementu, który wydaje się z pozoru oczywisty, a mianowicie posiadania własnych „dwóch kółek”. Zazwyczaj ludzie jeżdżą swoimi samochodami, swoimi rowerami i swoimi motocyklami. Rzadko pożyczają od znajomych czy wypożyczają pojazdy z wypożyczalni. W dużym stopniu dotyczy to motocykli, które są w motoświecie niechętnie pożyczane na dłużej. Co innego „przetestowanie” dwukołowca na odcinku kilku czy kilkunastu kilometrów, jednakże większość osób nie pożycza swoich jednoślądów na dłuższe okresy. Z pewnością inaczej sprawa wygląda w środowisku rodzinnym, w którym panuje większe zaufanie do drugiej osoby i istnieje większa kontrola nad sposobem użytkowania motocykla przez pożyczającego. Tak czy inaczej, można więc sądzić, że jeżeli ktoś jeździ na motocyklu, to robi to najczęściej na maszynie, której jest właścicielem. Poruszam ten wątek, ponieważ, mimo że w przyjętej przeze mnie definicji motocyklisty nie ma mowy o posiadaniu motocykla, to wszystkie badane motocyklistki ukazują się na fotografiach razem z motocyklami, z czego duża część jednoślądów jest własnością amazonek. Widać to w sposobie traktowania „dwóch kółek” i stosunku osoby ze zdjęcia do motocykla.

Z jednej strony można zaobserwować relacje opiekuńcze, częściowo matczyne (np.: il. 16, il. 17). Motocykl to obiekt, o który się dba, któremu należy się czułość i który jest traktowany poniekąd jak własne dziecko. Jednośląd trzeba przytulać, należy go czyścić, polerować, „pucować”. Tego typu działania, jak mycie czy przytulanie, dostarczają wykonawczyniom tych czynności radość i zadowolenie. Widać, że maszyna to ich skarb. Tego typu stosunek do jednoślądu nie jest dominujący, ale występuje.

Z drugiej strony istnieją relacje partnerskie (np.: il. 15, il. 18, il. 32, il. 33), w których motocykl jest towarzyszem, a zarazem partnerem podkreślającym osobowość właścicielki. Kobieta przywołuje maszynę do życia za pomocą kluczyków i specjalnego przycisku nazywanego starterem. Motocykl staje się wiernym kompanem, a zarazem dopełnieniem motocyklistki. Można też powiedzieć, że nie tylko jednośląd uzupełnia swoją właścicielkę, ale i motocyklistka jest dopełnieniem motocykla. Okazuje się, że nie sposób oderwać jedno od drugiego.



II. 16.



II. 17.



II. 18.



II. 19.



II. 20.



II. 21.



II. 22.



II. 23.



II. 24.

Strój kierowcy „dwóch kółek” jest bardzo często dopasowany do stylu i typu pojazdu. Jeżeli motocyklistka jeździ na chopperze lub cruiserze, najczęściej nosi skórzane lub jeansowe spodnie i kurtkę skórzaną, czasami z frędzlami (il. 18, il. 20). Miłośniczki turystycznych i sportowych motocykli wolą ubrania tekstylne lub skórzane kombinezony (il. 23, il. 28), a wielbiciele terenowych pojazdów noszą specjalistyczne, bardziej kolorowe stroje z licznymi protektorami. Na klasycznych pojazdach widać ubiór swobodny, zwyczajny, codzienny (czyli niemotocyklowy), zwłaszcza jeżeli jeździ się w nim w okolicy plaży w ciepłym kraju lub po lesie (il. 26). Kobiety dbają o to, żeby ich motocykle pasowały do nich i żeby razem ze swoimi maszynami tworzyły zgrane duety.

Istnieje jeszcze inny typ relacji, a mianowicie stosunek władca–poddany (il. 20, il. 22, il. 23). Motocykl, mimo że stanowi o charakterze swojej posiadaczki, nie jest tu pełnoprawnym partnerem, a poddanym, który wykonuje polecenia swojej właścicielki. Czasami decyzje posiadaczki mogą nie być najlepsze dla jednoślada, mogą powodować jego zbyt szybką eksploatację lub uszkodzenie. Kiedy młoda motocyklista zaczyna „palić gumę” na oczach mężczyzn, pokazuje nie tylko swoje umiejętności, ale i stosunek do swojej maszyny – że ma władzę nad swoim pojazdem. Kiedy inna amazonka zacięcie pokonuje krawężnik na maszynie, także panuje nad sytuacją. Nie inaczej jest, gdy właścicielka dwukołowca „składa się” w zakręcie i schodzi „na kolano” na torze wyścigowym, tak balansując ciałem, żeby jak najlepiej wykonać manewr. W takich sytuacjach nie ma czasu na pomyłkę i dlatego liczy się kontrola nad całą sytuacją i motocyklem. Nie można pozwolić sobie na błąd, ponieważ dany manewr może skończyć się tragicznie, dlatego jednoślad musi poddać się władzy swojej właścicielki.

Ciekawym, aczkolwiek odosobnionym przykładem, jest jeszcze jedna relacja kobieta–motocykl. Otóż na jednym zdjęciu został przedstawiony jednoślad jako coś, co zajmuje myśli motonitki (il. 24). Motocykl staje się przedmiotem pożądania młodej kobiety. Gdyby na fotografii była tylko osoba, bez doklejonej „chmurki”, w której znalazł się jednoślad, zapewne nie odgadlibyśmy, o czym marzy kobieta ze zdjęcia, ponieważ jest ubrana w zwykły, niemotocyklowy strój i nie ma żadnych dodatków, które zdradzałyby jej motocyklową rolę. Ten jeden obraz, mimo że stanowi wyjątek na tle innych fotografii, doskonale obrazuje status motocyklistki (czy wszystkich motocyklistów). Otóż to w dużej mierze sfera mentalna i subiektywne odczucia stanowią o byciu motocyklistą i dla osoby postronnej, która nie zna tej grupy i widzi ich w zwyczajnym ubraniu, te postacie nie są motocyklistami, ponieważ nie mają odpowiednich atrybutów. A mimo wszystko jest zgoła inaczej – nawet bez żadnych symboli motośrodowiska motocykliści są nimi zawsze mentalnie. Wracając do analizowanej

fotografii, kiedy zasłoniemy dłonią „chmurkę”, nie wiemy, kim jest młoda dziewczyna ani o czym myśli, chociaż jej mina wskazuje, że musi być to coś bardzo przyjemnego.

W relacji motocyklistka–motocykl panują „stosunki” partnerskie. Jednoślad jest traktowany jako wierny kompan kobiety, jako przyjaciel, a jednocześnie wyraz indywidualnej osobowości. Jeżeli chodzi o symbolikę motocykla, która pojawia się na fotografiach, przede wszystkim jednoślad jest symbolem przygody, wolności i młodości. Jednoślady obecne na analizowanych zdjęciach, mimo że są istotne, nie są ważniejsze od kierowcy. Na pierwszym planie mamy przede wszystkim kobietę albo kobietę wraz z motocyklem, ale nie motocykl. Wynika z tego, że jednoślad jest niezbędnym atrybutem motocyklistki, ale nie jest najważniejszym elementem, nie jest punktem skupiającym wzrok oglądającego. Tym, co przykuwa uwagę „ogładacza”, są postaci – silne osobowości, które nadają swoim maszynom, a zarazem motocyklizmowi, bardziej kobiecej wydźwięk.

3.2. PRAWDZIWE A STEREOTYPOWE AMAZONKI

Motocyklistki raczej nie widzą w sobie osób przedstawianych na „srebrnym ekranie” czy w obiegowych opiniach. Przede wszystkim tym, co najbardziej rzuca się w oczy, jest sympatyczny i wzbudzający pozytywne reakcje obraz amazonek.

Na większości zdjęć kobiety uśmiechają się do odbiorcy fotografii lub do motocykla. Czasami ich wyraz twarzy przepełnia specyficzne zacięcie i skupienie się na wykonywanej czynności, ale sytuacja, w której te miny są ukazywane, np. polerowanie wielkiego choppera przez drobną kobietę w letniej sukience, z dwoma zadziornymi warkoczami i w klapkach „japonkach” (il. 29), wykonywanie makijażu (il. 30) lub pokonywanie krawężnikowej przeszkody (il. 20), nie są negatywne. Część motonitek ma zamaskowaną, w większości przez kask, twarz, z której trudno coś wyczytać, więc trzeba skupić się na całej sylwetce i całościowym przekazie (il. 19). Zazwyczaj zakamuflowane postaci jadą na motocyklach albo pozują do zdjęć, jednakże prawie zawsze można poznać, że osoba na zdjęciu to kobieta.

Tylko na kilku fotografiach praktycznie jest niemożliwe jednoznaczne rozpoznanie płci. Są to zdjęcia robione z oddali osobom jadącym na jednośladach, jedno z bliska i obejmuje prawie całą sylwetkę kierowcy i motocykl, ale kominiarka pod kaskiem nie pozwala na łatwe odgadnięcie płci (il. 31). Jednakże to są wyjątki.



Il. 25.



Il. 26.



Il. 27.



Il. 28.

Zdecydowana większość motocyklistek zaznacza w jakiś sposób swoją kobiecość, nawet jeżeli są ubrane od stóp do głów w motostroj. Robią to na przykład za pomocą wyraźnego makijażu, zwłaszcza oczu (il. 25). Wyraźna kreska, pomalowane tuszem rzęsy czy cienie na powiekach zdradzają płeć kierowcy. Innym znakiem rozpoznawczym są włosy, a dokładnie sposób ich ukazywania otoczeniu. Kiedy spod kasku wystaje warkocz lub

kręcone, farbowane włosy, zazwyczaj pod motoprzebraniem kryje się kobieta. Kolejnym symbolem płci żeńskiej za sterami jednoślada bywają apaszka lub chusta owinięta wokół szyi i powiewająca na wietrze (il. 21). Bywają także stroje motocyklowe lub elementy motoubrania w kolorach, których raczej mężczyźni nie noszą, np. czarne zewnętrzne ochraniacze z różowo-fioletową „lamówką” (il. 19) lub dopasowane ubrania z zaznaczonymi kobiecymi kształtami (il. 27). Motocyklistki ukazują siebie przez pryzmat swojej kobiecości. Podkreślają to, że są kobietami, a nie bezpłciowymi istotami lub babochłopami.

Amazonki widzą siebie raczej jako dziewczyny (niezależnie od wieku) niż dojrzałe kobiety. Oczywiście, są kobietami, ale ukazują siebie jako istoty raczej młode, energiczne, trochę zwariowane i niepokorne. Tylko na jednej fotografii znajduje się mama motocyklistka z dzieckiem (nie otrzymałam zgody na jej publikację). Na tym zdjęciu widzimy młodą, ładną, czarnowłosą kobietę, która maluje sobie usta konturówką, patrząc w lusterko swojego motocykla, a kilkuletnia córka w różowej sukience jest zajęta badaniem różnych przycisków jednoślada. W tle widać wrocławską starówkę i przechodniów. Jest coś magicznego w tym zdjęciu. Dwie kobiety, dwa pokolenia, motocykl. Nie ma mężczyzn na pierwszym planie. Tak, jak i na innych zdjęciach, kobiety ukazują siebie w otoczeniu motocykla, koleżanki, psa lub znajomych, ale jednego, tego jedynego mężczyzny tam nie odnajdziemy. Jest kilka fotografii „grupowych”, na których motonitka znajduje się wśród innych motocyklistów (podczas parady, na stacji benzynowej lub na zlocie), ale u boku żadnej z amazoнок nie ma specjalnie wyróżnionego mężczyzny. Jego miejsce zajął motocykl. I tak samo jest w przypadku zdjęcia mamy z córką. Zamiast męża czy taty dziewczynki jest duży, czarny, chromowany chopper.

Interesujące jest to, że amazonki nie ukazują siebie z „plecaczkami”, zwłaszcza męskimi. Nie można więc zaobserwować odwrócenia ról, które polega na tym, że mężczyzna przechodzi z pozycji kierowcy na pozycję pasażera, a kobieta z tylnego siedzenia przesiada się do przodu i to ona jest osobą ważniejszą, pierwiastkiem czynnym, a mężczyzna – biernym. Motocyklistki nie chcą kreować swojego wizerunku przez całkowite niszczenie ustalonego, starego porządku, w którym to mężczyzna jest podmiotem aktywnym, a kobieta – pasywnym. Nie ma tu prostej zamiany ról. Istnieje tylko jedna zmiana: przejście kobiety z tylnego siedzenia na kanapę kierowcy.

Mimo braku mężczyzn na fotografiach (zarówno w roli partnera, jak i „plecaczka”), ze zdjęć nie wyłania się wizerunek motocyklistek jako wampów, które chcą uwodzić mężczyzn lub się na nich mścić. Nie ma też sekskociaków, blondynek z dużym biustem w lateksowych

skąpych ubraniach czy wielkich, potężnych babochłopów. Motocyklistkom daleko do filmowych motonitek.



II. 29.



II. 30.



II. 31.



II. 32.



II. 33.

3.3. WNIOSKI

Przebadane przeze mnie motocyklistki ukazują siebie jako „sympatyczne dziewczyny”. W ich motoświecie najważniejsze są one same i ich motocykle. Żeby jeździć na jednośladach, nie potrzebują mężczyzn. Są niezależne i samodzielne. Czasami pokazują, że nie są gorsze od mężczyzn, że także potrafią ścigać się na torach wyścigowych i „palić gumę”, ale zazwyczaj ich motocyklowy wizerunek opiera się na ich kobiecości. Raczej nie ukrywają szczelnie swojej płci pod motostrojem, a jeżeli to robią, to zazwyczaj ze względów bezpieczeństwa (obszerne ubrania motocyklowe z licznymi, niewygodnymi i uwierającymi protektorami; toporne, sztywne, wysokie buty; kaski dokładnie ukrywające każdy element twarzy). Jednakże nie epatują seksualnością jak filmowe amazonki ani nie prezentują się jako męskie, silne i twarde „baby”. Swój wizerunek kreują w sposób wyważony. Liczą się tu subtelności i atrybuty kobiecości jak: konturówka do ust, pomalowane tuszem rzęsy, chusta wystająca spod kurtki lub powiewający na wietrze warkocz. Motocykle, może paradoksalnie, jeszcze bardziej podkreślają ich kobiecość, aniżeli nadają cech męskich. Czasami jest to kobiecość dziewczynki, czasami dojrzałej kobiety, jednakże zazwyczaj – po prostu dziewczyny.

Kobiety coraz chętniej sięgają za stery jednośladów, ale nie spychają tym samym mężczyzn na miejsca pasażerów. Wchodząc w nowe role, nie stają się także babochłopami, ale nadają motocyklizmowi bardziej kobiecy, delikatniejszy wymiar, daleki od tego, który prezentuje kinematografia.

IV.

MOTOCYKLISTKI W MĘSKIM MOTOŚWIECIE



Il. 34. Wśród samych mężczyzn przy czwartym motocyklu od lewej stoi autorka, Płock 2007

Przez większość motocyklistów kobieta będzie traktowana po partnersku. Natomiast, jak również będzie potrzebowała pomocy, to może o nią poprosić. Powiem ci, że mamy tutaj nawet przewagę nad facetami, bo facetowi nie wypada powiedzieć, że z czymś sobie nie daje rady. Że np. boi się wziąć ten zakręt z taką prędkością czy czegoś nie może udźwignąć. A ja się nie krępiję. Nie boję się poprosić o pomoc i zawsze tę pomoc uzyskuję. [...] Facetowi byłoby wstyd: bo oni muszą być macho, bo oni muszą być tacy silni (M11).

Motonitka, wchodząc w środowisko osób jeżdżących na jednośladach, wkracza w świat zdominowany przez mężczyzn. Jeżeli spotyka w nim kobiety, zazwyczaj są to „plecaczki”. Rzadko napotyka inne motocyklistki, chyba że się z nimi specjalnie umówiła bądź jedzie na kobiecy zlot motocyklowy. Powoli zwiększa się liczba motonitek, chociaż nadal dziewczyna za kierownicą „dwóch kółek” wzbudza zaciekawienie i zdziwienie – może nie aż tak wielkie, jak chociażby dwadzieścia lat temu, ale nadal duże.

Motocyklistki, które badałam, w dużej mierze uczestniczą w życiu typowo kobiecych motocyklowych forów internetowych. Wśród przedstawicielek swojej płci znajdują towarzyszki do jazdy, ale także koleżanki do pójścia na kawę, piwo czy na jakąś imprezę (niekoniecznie motocyklową). Czasami znajdują tam także przyjaciółki. Takie kobiety, które socjalizowały się do roli motocyklistki głównie za sprawą miejsc w Sieci, w których skupione były jeżdżące na jednośladach dziewczyny, patrzą inaczej na stosunki

damsko-męskie w motoświecie niż motonitki, które nie miały zbyt dużego wsparcia ze strony kobiet i wchodziły do środowiska głównie męskiego. Okazuje się, że pewna część motocyklistek, która styka się głównie z małym kręgiem innych motonitów albo obraca się w otoczeniu głównie damskim, nie ma pewnych doświadczeń grupy motocyklistek, które przebywają w sferach zdominowanych przez mężczyzn i dla których nie jest nowością, że są jedynymi kobietami na spotkaniach lub przejażdżkach. Z tego powodu można spotkać się z różną interpretacją miejsca motocyklistki w motoświecie i stosunku motonitów do jeżdżącej na jednośladowej kobiety. W jaki sposób motonitki traktują amazonki? Czy w ogóle łatwo jest wejść kobiecie do męskiego świata? Czy w środowisku motocyklowym jest równouprawnienie? A może kobieta jest w nim traktowana jako gorsza? Czy motocyklistka ma szansę być autorytetem w sprawach motocyklowych dla innych motocyklistów?

Panowie motocykliści, przynajmniej z mojego grona, często pomagają, doradzają, jeśli chodzi o motocykl, jego części itp. Nie jest mi ciężko. Jadąc, nie zostaję w tyle. Po prostu jestem traktowana jako równy. Mój przyjaciel motocyklista często przedstawia mnie w taki sposób: „To mój kolega X” (nie koleżanka). Mamy wiele wspólnych tematów i dobrze się czuję w takim gronie (M13).

Ty cały czas jesteś kobietą, i nieważne, możesz chodzić w skórzanych spodniach i prowadzić ciężki motocykl, jeździć bardzo szybko, ale zawsze jesteś kobietą. Jeżeli jest to facet na poziomie, to zawsze się tobą zaopiekuje i będzie patrzył, czy jedziesz, czy nadążasz, czy wszystko jest w porządku itd. Generalnie nie będzie się dziwił, że nie zechcesz się taplać w błocie na zlocie, prawda? (M3).

Większość motocyklistek jest zdania, że nie jest trudno dostać się do środowiska miłośników jednośladów. Zauważają, że im, jako kobietom, jest nawet łatwiej, ponieważ czują się w takim świecie przysłowiowymi rodzynekami. Wchodząc do grona męskiego, nadają mu nowego kolorytu i, jak mówią sami panowie motocykliści, trochę bardziej „cywilizują” to środowisko. Kiedy nagle pojawia się kobieta, która także umie jeździć, a motocykl to jej pasja, zazwyczaj jest bardzo mile przyjmowana, a nawet hołubiona. Niektóre motonitki zauważają, że motocykliści traktują je „po kumpelsku”, jak kolegę, chociaż z pewnymi zachowaniami się hamują, gdyż nie zapominają do końca, że mają do czynienia z kobietami.

Motonitki zdają sobie sprawę, że znajdują się w środowisku zmaskulinizowanym i muszą się w jakiś sposób do tego dostosować. Kiedy normalnie wulgarnie żarty gorszyłyby je, wśród motocyklistów pozwalają sobie na większą swobodę i potrafią się z takich dowcipów śmiać. Przebywając z motonitami, zachowują się bardziej „na luzie”, a dobre

manieri, mimo że są ważne, schodzą niekiedy na drugi plan. Trudno być wielką damą przestrzegającą wszystkich zasad *savoir-vivre*'u, kiedy ma się na sobie skórzane, przybrudzone spodnie, czasami smar za paznokciami, włosy w nieładzie od wiatru i obcując prawie z samymi mężczyznami. Nie znaczy to jednak, że kobiety stają się męskie, że są owymi stereotypowymi babochłopami. Bo jednak motocyklistki, co same częstokroć podkreślają, lubią czuć się kobietami i czasami wykorzystują swoją płęć, kiedy potrzebują jakiejś pomocy. Dlatego większość mężczyzn raczej otacza kobiety opieką niż je dyskryminuje czy traktuje z pogardą. Można to porównać do więzi koleżeńskich, przyjacielskich, braterskich czy nawet rodzicielskich, kiedy mamy do czynienia z młodą motonitką i starszym motocyklistą.

Z jednej strony motocyklistki mówią, że potrafią odnaleźć się w męskim świecie i wypełnić w nim pewne luki swoją kobiecością. Mimo że czasami pozwalają sobie na większą swobodę, będąc z innymi motonitami, to jednak nie zapominają o swojej płci. Z drugiej strony jednak, kiedy przyjrzeć się temu, co naprawdę kryje się za „traktowaniem po partnersku”, mężczyźni, mimo iż zachowują się często jak starsi bracia czy „kumple”, to jednak potrafią wykazywać także inne postawy. Z tymi zachowaniami spotykają się motonitki, które często przebywają w męskich grupach motocyklowych.

No tu też pojawia się problem damsko-męski. Kurcze, tyle razy moi kumple wpisywali mnie do telefonów pod nickami i udawali, że jestem facetem, żeby ich matki, żony i kochanki nie były zazdrosne! Nienawidzę tego! Moi obecni znajomi już wiedzą, że tak jest, ale jak kogoś poznają, to, kurcze, zawsze mam stracha, czy ta druga strona rozumie, że ja chcę tylko wspólnie śmigać!

Zauważyłam, że bardzo często koledzy z motocykli szukają w nas innych powodów, a nie tylko tego, że po prostu chcemy śmigać na moto. Zdarzyło już mi się tłumaczyć paru chłopakom nowo poznanym, że jak dzwonię do nich za często, żeby pośmigać, to żeby tylko pośmigać, a nie iść z nimi do łóżka. Nie ukrywam, że trochę wody upłynęło, zanim zajarzyłam, o co w tym wszystkim chodzi. I podobno to my jesteśmy skomplikowane... a to przecież oni nie rozumieli słów: „chodź pośmigać, jak chcesz, bo fajna pogoda”. I już nie wysyłam SMS-ów, czy moi kompani wycieczki dojechali cało i zdrowo po rozstaniu, bo wiem, że nieznajomi mogą odebrać to inaczej.

Dodam, że fajnie jest też mieć męża – przynajmniej świecąca obrączka niektórych odstrasza (M16).

Część mężczyzn uważa, że jeżeli kobieta chce z nimi pojechać na przejażdżkę, to może jej chodzić o coś więcej aniżeli tylko o wspólne jeżdżenie na motocyklu. Zwłaszcza

jeżeli nie ma chłopaka albo jej druga połowa nie pasjonuje się jednoślādami. Kilka motocyklistek zauważyło, że bywa to czasami męczące, ponieważ one nie szukają parterów, a kolegów, z którymi mogą spędzać wolny czas na motocyklu lub przy piwie. Niektórzy mężczyźni uparcie wierzą, że jeżeli dzwoni do nich poznana dopiero kobieta, która oferuje wspólną przejażdżkę, to chodzi jej o seks albo o związek. Moje rozmówczynie borykają się z takimi zalotnikami, mimo że zdecydowana większość chce tylko mieć „kumpli”. Prawdopodobnie tego typu sytuacje jak mylne odczytanie intencji motocyklistek będą się zdarzały cały czas i mimo że niektórym kobietom to przeszkadza i je denerwuje, muszą sobie z tym radzić. Taka jest po prostu cena obracania się głównie w męskim środowisku. Jest jeszcze inna.

Kobieta musi wiedzieć dwa razy więcej niż facet, żeby była doceniona, a i tak, gwarantuję, że nigdy nie będzie ekspertką w tej dziedzinie – no chyba że dokona jakiś niezwykłych osiągnięć typu podróż dookoła świata na moto albo będzie prowadzić w zawodach Grand Prix. Zawsze, jak się pojawi facet na horyzoncie, to właśnie on będzie autorytetem w sprawach typu „jakiego oleju używasz?”, „jakiej firmy klocki testujesz?”. Dziewczyna jest owszem czasem pytana o tego typu rzeczy, ale w przypadku męskiej konkurencji, moim zdaniem, najczęściej przegrywa. No i nie ma zmiłuj – raz pojedziesz wolniej niż grupa, to już na zawsze pozostaniesz na językach, mimo tego, że milion razy przyjeżdżałaś jako pierwsza. Po prostu rzucamy się w oko i musimy ciągle udowadniać swoją siłę! (M16).

Rzeczywiście, motocyklistki zauważają, że partnerstwo, które im oferują mężczyźni, nie dotyczy spraw technicznych. Kobieta w tej dziedzinie praktycznie nie ma szans zostania autorytetem, głównie dlatego, że rzeczywiście niewiele motonitek zna się na tego typu kwestiach. Wiele z nich nawet nie próbuje nauczyć się wymiany oleju czy klocków hamulcowych, ponieważ wiedzą, że mogą liczyć na mężczyzn, którzy to zrobią, ewentualnie oddadzą jednoślād do mechanika. Niemniej jednak, nawet jeżeli kobieta wie co nieco na ten temat, to jest znikoma szansa, że zostanie doceniona, ponieważ utarło się, że na częściach do motocykli i „brudnej robocie” znają się mężczyźni. Większości kobiet to zupełnie nie przeszkadza. Same twierdzą, że nie chcą dorównywać motocyklistom. Motocykl ma im sprawiać radość, a nie być sposobem na rywalizację z płcią przeciwną. Dlatego zazwyczaj nie przejmują się za bardzo z tego powodu, chociaż niektóre z nich uważają to za niesprawiedliwość i wyrażają swoje niezadowolenie. Jak zaznaczyłam wcześniej, to także jest cena obcowania z męskim światem.

Z kobietą, która jeździ, faceci są skłonni rozmawiać i traktować je bardziej jakby na równi sobie. Nie bardzo na równi. Płeć to płeć, facet to facet. Myślę, że kobieta motocyklistka wzbudza w takim facecie większy szacunek niż kobieta „plecaczek”. Bo jednak ona robi to samo, co on, i jakoś tam sobie z tym radzi i owszem, jest kobietą, więc facet w razie czego pomoże, coś dokręci itd., bo jest kimś, kto się lepiej na tym wszystkim zna, natomiast jest większy szacunek ze strony takich facetów. No wiesz, jesteś „plecaczką”, to tylko sobie siadasz. Czy cię to kręci, czy nie, facet jeździ, no to musisz jeździć z nim niejednokrotnie, a niekoniecznie musisz to lubić. A jak już jeździsz sama, to znaczy, że nie to, że ty to lubisz, tylko że żyć bez tego nie możesz, tak samo jak ci faceci (M3).

PODSUMOWANIE

Motonitki odnajdują się w męskim świecie motocyklistów. Znajdują przestrzenie, w których czują się dobrze. Mają swoje strategie na radzenie sobie w tym środowisku. Mężczyźni w dużej mierze akceptują kobiety, które wkradły się do ich świata i trochę go emancypują oraz oswajają. Panowie, którym dzisiejsze, konsumpcyjne czasy nie sprzyjają, mają swoją męską motocyklową enklawę, ale dzięki kobietom mogą być nadal rycerzami: pomagają i otaczają „drobniejsze istoty” opieką. Motocyklistki nie boją się prosić o pomoc, więc często z niej korzystają, zwłaszcza jeżeli chodzi o kwestie techniczno-naprawcze. Mężczyźni zazwyczaj traktują motonitki „po kumpelsku”, chociaż zdarzają im się także inne zachowania. Czasami błędnie odczytują sygnały kobiet i uważają, że mają prawo działać, aby zdobyć „fajną laskę na motocyklu”. Kobiety muszą się niekiedy zmagać z takimi podrywaczami i czują się nieswojo, kiedy znajdują się w sytuacji, której wcale nie chciały. Poza tym, co jest innym elementem tej strony medalu – motocyklistki raczej nie wywalczą sobie miana specjalistek, jeżeli chodzi o motocykl, jego części, budowę i naprawy. Nawet jeżeli znają się na tym o wiele lepiej niż duża część mężczyzn, nadal oczekuje się, że to panowie będą autorytetami w tych kwestiach, a kobiety proszą ich o pomoc. Niemniej jednak większości motocyklistek taki stan rzeczy nie przeszkadza, chociaż jest to jeden z kosztów, który się ponosi, przebywając w zmaskulinizowanym środowisku.

Motocyklistki, z którymi miałam okazję rozmawiać, to kobiety zazwyczaj pogodne, otwarte, ciekawe świata i innych ludzi. Czasami przeszły długą drogę, żeby osiągnąć to, co zamierzyły: zrobienie prawa jazdy, kupno motocykla i samodzielna jazda na jednoślądzie. Jedne były wspierane przez najbliższych w swoich zamiarach, inne nie. Większość z nich nie wyobraża sobie w tej chwili życia bez motocykla, ponieważ jest to dla nich nie tylko przyjemność, pasja, ale także fragment ich tożsamości, sposób na radzenie sobie z problemami, odstresowanie się, nabranie dystansu do siebie i świata, metoda na osiągnięcie wolności, odkrywanie pragnień, poznawanie swoich ograniczeń i przełamywanie strachu. Motocykl daje większości pewność siebie, co przenosi się także na grunt niemotocyklowy. Jeżeli szukają społecznego uznania, to także jednośląd może im to zapewnić. Poza tym mechaniczna maszyna eliminuje nudę z życia, ubarwia codzienność, jest przepustką do świata wielu nowych znajomych oraz lekarstwem na zachowanie równowagi psychicznej w dzisiejszych czasach.

Motonitki to w chwili obecnej powiększająca się, ale nadal nieliczna grupa. Z roku na rok będzie ich przybywać, tak jak i motocyklistów. Pojawi się także więcej użytkowników motocykli. Ciekawe, czy najbliższe lata spowodują zmiany w motośrodoisku? Być może istniejąca obecnie wspólnota wyobrażona oparta na podzielanym stylu życia przestanie istnieć? W pewnych krajach, w których jednoślady są bardzo popularne (np. Japonia), nie ma m.in. zwyczaju pozdrawiania się motocyklistów na trasie. Wszystko zależy od tego, w jaki sposób będzie przeprowadzana socjalizacja wtórna w tej grupie i na ile to środowisko razem ze swoją otoczką będzie dla przyszłych posiadaczy „dwóch kółek” światem atrakcyjnym. Dzisiaj motoświat jest atrakcyjny dla kobiet, które chcą wejść w rolę motocyklistek i nie boją się tego.

BIBLIOGRAFIA

1. AB/KO. 2006. *Kobiety lubią motocykle*. „Money.pl”, http://manager.money.pl/styl/sport_podroze/artukul/kobiety;lubia;motocykle,177,0,176817.html (dostęp: 27.03.2010).
2. Anderson Benedict. 1997. *Wspólnoty wyobrażone: rozważania o źródłach i rozprzestrzenianiu się nacjonalizmu*. Kraków: Wydawnictwo Znak.
3. Bąk Ewa. 2008. *Motocykliści – dawcy nerek, dawcy dobra, czy zwykli ludzie?*. „Ego” <http://ego.riki.pl/spoleczenstwo/motocyklisci.html> (dostęp: 27.03.2010).
4. Boslaugh Sarah. 2006. *Getting Past the Stereotypes: Women and Motorcycles in Recent Lesbian Novels*. „International Journal of Motorcycle Studies”, http://ijms.nova.edu/March2006/IJMS_Artcl.Boslaugh.html (dostęp: 27.03.2010).
5. Burszta Wojciech J. 1998. *Antropologia kultury. Tematy, teorie, interpretacje*. Poznań: Zysk i S-ka.
6. Buss Dale. 2004. *Can Harley Ride the New Wave?* “Brandweek”, nr 38, wersja on-line, <http://papi6.uci.umk.pl/web/ehost/detail?vid=5&hid=119&sid=ad3d3899-4b91-4c6c-914b-1c0143229af7%40sessionmgr106> (dostęp: 27.03.2010).
7. Collins Heidi. 2003. *CNN Sunday Mornings. Interview with Barbara Joans*, wersja on-line, <http://transcripts.cnn.com/TRANSCRIPTS/0308/24/sm.08.html> (dostęp: 27.03.2010).
8. Cowboy. (brak daty). *Kobiety i motocykle*, http://www.baza.cowboy-78.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=1&Itemid=2&limit=1&limitstart=1 (dostęp: 27.03.2010).
9. Curtis Nan. 2005. *Book Review. Bike Lust: Harleys, Women and American Society By Barbara Joans*. „International Journal of Motorcycle Studies”, http://ijms.nova.edu/July2005/IJMS_Rvw.Curtis.html (dostęp: 27.03.2010).
10. Fałka Magdalena. 2007. *Płeć Motocykla*. „Świat motocykli”, nr 2, s. 67–71.
11. Ferrar Ann. 1996. *Hear Me Roar: Women, Motorcycles and the Rapture of the Road*. New York: Crown.
12. Fletcher Stoeltje Melissa. 2006. *Nadjeżdżają motocyklistki*. „Onet.pl”, http://zdrowie.onet.pl/1373024,2040,0,1,,nadjezdza_ja_motocyklistki,styl_zycia.html (dostęp: 27.03.2010).
13. Fuglsang Ross. 1997. *Motorcycle Menace: Media Genres and the Construction of a Deviant Culture*, wersja on-line, <http://webs.morningside.edu/masscomm/DrRoss/Research.html> (dostęp: 27.08.2007).
14. Gateward Frances. 2001. *She-Devils on Wheels: Women, Motorcycles, and Movies*. „Ladies and Gentleman, Boys and Girls: Gender at the End of the 20th Century”. SUNY Press, s. 20–217.
15. Gizińska Katarzyna. 2008. *Motocyklistki. Socjologiczne spojrzenie na styl życia kobiet jeżdżących na motocyklach*. Praca magisterska na kierunku: socjologia, wykonana pod kierunkiem dr. Krzysztofa Olechnickiego. Toruń: Instytut Socjologii UMK.

16. Grażyna. 2006a. *Amazons WMC*. „Chopper Magazin”, nr 1, s. 7.
17. Grażyna. 2006b. *Dziewczyny na motocyklach?* „Chopper Magazin”, nr 2, s. 16–17.
18. Grażyna. 2006c. *5 lat Klubu Amazons*. „Chopper Magazin”, nr 3, s. 10–11.
19. Hopper B. Columbus, Moore Johnny. 1990. *Women in Outlaw Motorcycle Gangs*. „Journal of Contemporary Ethnography”, no. 4, s. 363–387.
20. Inness Sherrie A. 2004. *Action Chicks. New Images of Tough Women in Popular Culture*. New York: Palgrave Macmillan.
21. Jaxa-Rożen Hanna. 2005. *Kontestacja i banal: feminizm w kulturze współczesnej*. Wrocław: ATLA 2.
22. Jedlecki Przemysław. 2007. *Motocyklista w kasku na stacji nie zatankuje*. „Gazeta.pl”, <http://auto.gazeta.pl/auto/1,48316,4352311.html> (dostęp: 27.03.2010).
23. Joans Barbara. 2001. *Bike Lust: Harleys, Women and American Society*. Wisconsin: University of Wisconsin Press.
24. *Każdy motocyklista to dawca?* (brak autora). 2005. „Interia.pl”, <http://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci-dnia/news/kazdy-motocyklista-to-dawca,665579#skipAdnews> (dostęp: 27.03.2010).
25. Khazaleh Lorenz. 2005. *Likes nationalism's utopian elements. Interview with Benedict Anderson*. Universitetet I Oslo, <http://www.culcom.uio.no/aktivitet/anderson-kapittel-eng.html> (dostęp: 27.03.2010).
26. Koalar. 2007. *Babochtop*. „Słownik SJP.pl”, <http://www.sjp.pl/co/baboch%B3op>, (dostęp: 27.03.2010).
27. Koerner Steve. 2007. *Whatever Happened to the Girl on the Motorbike? British Women and Motorcycling, 1919 to 1939*. „International Journal of Motorcycle Studies”, http://ijms.nova.edu/March2007/IJMS_Artcl.Koerner.html (dostęp: 27.03.2010).
28. Kołodziejek Ewa. 2007. *Człowiek i świat w języku subkultur*. Szczecin: Uniwersytet Szczeciński.
29. Kowalczyk Marcin. 2005. *Motocyklisto! Czekam na Twoje organy*. „Fakt”, nr 87, s. 3–4.
30. Krauss Clifford. 2007. *Harley-Davidson stawia na kobiety*. „Gazeta.pl” za: „The New York Times”, wersja on-line: <http://auto.gazeta.pl/auto/1,48316,4371382.html> (dostęp: 27.03.2010).
31. Kubein Adele. 2006. *Grease Under the Angel's Wings*. „International Journal of Motorcycle Studies”, http://ijms.nova.edu/March2006/IJMS_RT.Kubein.html (dostęp: 27.03.2010).
32. Kurzach Tomasz. 2006. *Jednym śladem*, http://www.motofakty.pl/artukul/jednym_sladem.html?zaznacz=jednym+%B6ladem (dostęp: 27.03.2010).
33. Kwas Włodzimierz. 2006a. *Kaska Racing*. „Motocykl”, nr 6, s. 126–127.
34. Kwas Włodzimierz. 2006b. *Katanka Supersport*. „Motocykl”, nr 1, s. 84–85.
35. Leonowicz Dominika. 2007. *260 km/h w kobiecym wydaniu*. „Ciacha.net”, <http://www.ciacha.net/ciacha/1,81834,4525998.html> (dostęp: 27.03.2010).

36. Ludahowski Sara. 2004. *Revvng Up The Revolution*. „Herizons”, nr 4, wersja on-line, <http://papi6.uci.umk.pl/web/ehost/detail?vid=4&hid=17&sid=05875025-5a07-4c75-a1f3-261edeedb30c%40SRCSM1> (dostęp: 27.03.2010).
37. Mielczarek Leszek. 2002. *Moda na dwa kółka*. „Motofakty.pl”, http://www.motofakty.pl/artukul/moda_na_dwa_kolka.html?zaznacz=moda+na+dwa+k%F3%B3ka (dostęp: 27.03.2010).
38. Milewska K (brak pełnego imienia). 2001. *Motocykliści – między stereotypem a obrazem rzeczywistym*. Praca magisterska na kierunku: socjologia, wykonana pod kierunkiem dr. Radka Kryszka. Gdańsk: Instytut Filozofii i Socjologii UG. Praca dostępna pod adresem: <http://www.kat.riders.pl/texty/mag.htm> (dostęp: 20.05.2008).
39. Mullins Sasha. 2003. *Bikerlady: Living and Riding Free!* Kensington: Citadel Press.
40. Osgerby Bill. 2005. *Biker: Truth and Myth: How the Original Cowboy of the Road Became the Easy Rider of the Silver Screen*. Connecticut: The Lyons Press.
41. Olechnicki Krzysztof. 2003. *Antropologia obrazu. Fotografia jako metoda, przedmiot i medium nauk społecznych*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza.
42. Ortner Sherry B. 1982. *Czy kobieta ma się tak do mężczyzny jak „natura” do „kultury”*, [w:] Teresa Hołówka (red.) *Nikt nie rodzi się kobietą*. Warszawa: Czytelnik, s. 112–141.
43. Osikowicz Marcin. 2007. *Dawca*. Warszawa: Świat Książki.
44. *Pani Polka* (brak autora). 2008. „Trybuna.pl”, http://www.trybuna.com.pl/n_show.php?code=2005030805 (dostęp: 27.03.2010).
45. Pirsig Robert M. 2005. *Zen i sztuka obsługi motocykla*. Poznań: Dom Wydawniczy REBIS.
46. Prejs Bogdan. 2007. *Subkultury młodzieżowe. Bunt nie przemija*. Katowice: Wydawnictwo KOS.
47. Righton Barbara. 2006. *A new ride for all those motorcycle mamas*, „Maclean's”, no. 12, wersja on-line, http://www.macleans.ca/business/companies/article.jsp?content=20060320_123418_123418 (dostęp: 27.03.2010).
48. Robakowski Piotr. 2002. *Motocyklowy boom*. „Motofakty.pl”, http://www.motofakty.pl/artukul/motocyklowy_boom.html?zaznacz=motocyklowy+boom (dostęp: 27.03.2010).
49. Semack Susan. 2006. *The Reluctant Rider*. „International Journal of Motorcycle Studies”, http://ijms.nova.edu/March2006/IJMS_RT.Semack.html (dostęp: 27.03.2010).
50. Siciński Andrzej. 2002. *Styl życia, kultura, wybór: szkice*. Warszawa: Instytut Filozofii i Socjologii PAN.
51. Sławinski Kris. 2006. *Motorcycles as Political*. „International Journal of Motorcycle Studies”, http://ijms.nova.edu/March2006/IJMS_RT.Slawinski.html (dostęp: 27.03.2010).
52. Stidworthy David. 2003. *High on the Hogs. A Biker Filmography*. Jefferson: McFarland & Company, Inc., Publishers.
53. Toth Emily. 2002. *Jamming the Wind*, <http://www.wellesley.edu/WomensReview/archive/2002/06/highlt.html> (dostęp: 27.03.2010).

54. Trawiska Magdalena. 2005. *Jednoślady to moja pasja*. „Kafeteria.pl”, http://www3.kafeteria.pl/przykawie/obiekt.php?id_t=228 (dostęp: 27.03.2010).
55. *Użytkownik motocykla to nie motocyklista!* (brak autora). 2006. „Poboczem.pl”, <http://poboczem.pl/news/uzytkownik-motocykla-to-nie-motocyklista,740289> (dostęp: 27.03.2010).
56. Welsch Wolfgang. 1972. *Stając się sobą*. [w:] Zeidler-Janiszewska Anna (red.). 1998. *Problemy ponowoczesnej pluralizacji kultury. Wokół koncepcji Wolfganga Welscha. Część I*. Poznań: Wydawnictwo Fundacji Humaniora, s. 11–34.
57. Wilcox Terry. 2004. *Female Motorcycle Riders: The New Easy Riders or the Riders with a Cause*, wersja on-line, <http://www.instruction.greenriver.edu/bahl/E112/WilcoxFP.rtf> (dostęp: 27.03.2010).
58. Wojciechowska Martyna. 1998. *Katja*. „Świat Motocykli, nr 11, wersja on-line, <http://www.martynawojciechowska.pl/pisanie.php?bg=0&aid=19&said=84> (dostęp: 27.03.2010).
59. Wolf Daniel R. 1991. *The Rebels: A Brotherhood of Outlaw Bikers*. Toronto: University of Toronto Press.
60. Z-ik. 2008. *Motocyklistki* (dyskusja na forum internetowym prowadzona w dniach: 27.03.2008-29.03.2008). Forum „Motocykle”, „Gazeta.pl”, <http://forum.gazeta.pl/forum/72,2.html?f=508&w=77512669&a=77512669> (dostęp: 27.03.2010).
61. Żukowska Dominika. 2006. *Mój pierwszy 1000 km. Bieszczady na celowniku*. „Motocykl”, nr 8, s. 52.

SPIS ILUSTRACJI

- Ilustracja 1.** Autorka podczas postoju na światłach, trasa katowicka, 2009
Źródło: zbiory własne, autor: Gwizdek.
- Ilustracja 2.** Odwiedziny Domu Dziecka, Zakończenie Sezonu „Bractwa Suzuki”, Równe 2007
Źródło: zbiory własne, autor: Katarzyna Gizińska.
- Ilustracja 3.** Kolumna motocyklistów, biorąca udział w paradzie, pozdrawia motocyklistów, którzy jadą z naprzeciwka, Rozpoczęcie Sezonu „Bractwa Suzuki”, Podlesice 2007
Źródło: zbiory własne, autor: Rostwór.
- Ilustracja 4.** Marlon Brando, *The Wild One*
Źródło: <http://movies.yahoo.com/movie/1800135583/photo/535865> (dostęp: 01.05.2010).
- Ilustracja 5.** *Motocyklisto! Czekam na twoje organy!*
Źródło: „Fakt”, 15.04.2005, nr 87 (450).
- Ilustracja 6.** Okładka książki Marcina Osikowicza *Dawca*
Źródło: http://selkar.pl/dawca_osikowicz_marcin_pi_53311.html?osCsid=7a6519c1ecb3d7ca056514e4045186db (dostęp: 14.04.2010).
- Ilustracja 7.** Dennis Hooper i Peter Fonda, *Easy Rider*
Źródło: <http://www.moviewallpapers.net/images/wallpapers/1969/easy-rider/easy-rider-2-800.jpg> (dostęp: 01.05.2010).
- Ilustracja 8.** Reklama motocykli marki Harley-Davidson
Źródło: Liberator.pl, (dostęp 01.05.2010).
- Ilustracja 9.** Reklama motocykli marki Harley-Davidson
Źródło: Liberator.pl, (dostęp 01.05.2010).
- Ilustracja 10.** Barb Wire, *Żyła*
Źródło: <http://www.foxnews.com/photoessay/0,4644,916,00.html> (dostęp: 01.05.2010).
- Ilustracja 11.** Rebecca, *Dziewczyna na motocyklu*
Źródło: http://www.wvip.co.uk/images/dvd/GirlOnAMotorbike/GirlOnAMotorbike_1.jpg (dostęp: 01.05.2010).
- Ilustracja 12.** Figurka Trinity, *Matrix*
Źródło: <http://www.hotmovieprops.com/matrix-trinity-statue-p-1071.html> (dostęp: 01.05.2010).
- Ilustracja 13.** Lara Croft, *Lara Croft: Tomb Rider*
Źródło: <http://www.helmethairmagazine.com/TopTen-July2007.html> (dostęp: 01.05.2010).
- Ilustracja 14.** Melissa Behr i Sherrie Rose, *Me & Will*
Źródło: zbiory własne (ujęcie z filmu DVD).
- Ilustracja 15-Ilustracja 33.** Wybrane zdjęcia motocyklistek, które były wykorzystane do analizy fotografii
Źródło: zbiory własne.
- Ilustracja 34.** Wśród samych mężczyzn przy czwartym motocyklu od lewej stoi autorka, Płock 2007
Źródło: zbiory własne., autor: Rostwór.

¹ W języku naukowym nie ma specjalistycznych wyrażen dotyczących motocyklizmu i motocyklistów. Jednakże, ponieważ środowisko motocyklowe jest na swój sposób wyjątkowe, wytworzyło swój slang pełen różnorodnych określeń i sformułowań. Na potrzeby pracy postanowiłam wprowadzić niektóre ze slangowych pojęć do tekstu i używać ich do opisu charakteryzowanej przeze mnie grupy.

² *Bitch seat* – w slangu amerykańskim jest to miejsce pasażera na motocyklu.

³ <http://forum.gazeta.pl/forum/71,1.html?f=20544> (dostęp: 23.03.2010).

⁴ Zimowe Babozloty charakteryzują się tym, że mimo motocyklowej nazwy, nie przyjeżdża się na nie jednoślādami, ponieważ odbywają się one w środku zimy, czyli poza sezonem motocyklowym.

⁵ <http://forum.motocyklistow.pl> (dostęp: 20.03.2010).

⁶ <http://forum.motocyklistow.pl/Forumowe-Amazonki-f120.html> (dostęp: 20.03.2010).

⁷ <http://grono.net/forum/64068/0/> (dostęp: 20.03.2010).

⁸ <http://grono.net/forum/1006210/0/> (dostęp: 20.03.2010).

⁹ <http://www.goldenline.pl/grupa/girls-ride-too> (dostęp: 20.03.2010).

¹⁰ http://www.peciu.hg.pl/rynek_wg_turystow_mot.htm (dostęp: 20.03.2010).

¹¹ Stan na 20.03.2010.

¹² http://manager.money.pl/styl/sport_podroze/artukul/kobiety;lubia;motocykle,177,0,176817.html (dostęp: 21.03.2010).

¹³ Marcin Osikowicz (książka *Dawca*) w *Desideracie* pisze do abstrakcyjnego motocyklisty: „Bądź wyrozumiały. Jako jeden z niewielu odczuwasz przyjemność jazdy”.

¹⁴ <http://www.poboczem.pl/news/uzytkownik-motocykla-to-nie-motocyklista,740289> (dostęp: 21.03.2010).

¹⁵ Chopper – z ang. ciosać, ciąć; motocykl z dużą ilością chromu, pozbawiony elementów niepotrzebnych w jeździe, ma przednie koło z cienką oponą i małym błotnikiem, najpopularniejsze choppery to harleye.

¹⁶ Opisałam tę kwestię szczegółowo w pracy magisterskiej pt. *Motocyklistki. Socjologiczne spojrzenie na styl życia kobiet jeżdżących na motocyklach* (2008).

¹⁷ Np. <http://www.bractwo-suzuki.com.pl/forum/viewtopic.php?f=11&t=2515> (dostęp: 14.03.2010).