

Z WARSZTATU SOCJOLOGÓW

Ewa Potępa

Z KLASĄ NA MOTORZE. SPOŁECZNE I KULTUROWE ZNACZENIE MOTOCROSSU. STUDIUM PRZYPADKU TORÓW W OPINIE I ORNECIE

Liczba i różnorodność tematów, które generuje sport, i nad którymi można się naukowo zastanawiać, jest spora. Dla socjologa – w perspektywie, jaką w książce *Quest for Excitement: Sport and Leisure in the Civilising Process* przytacza Norbert Elias – szczególnie interesująca jest społeczna historia sportu, podkreślająca rolę aktywności fizycznej w kształtowaniu norm społecznych, wspólnot czy procesów instytucjonalnych (Elias, Dunning: 1986). Specyfika sportu sprzyja rozwojowi więzi społecznych, tworzy idealne środowisko dla tworzenia się grup odniesienia, oddziaływania autorytetów sportowych czy wchodzenia w relacje rówieśnicze. Sport przekłada się na styl życia, może być formą spędzania wolnego czasu, rekreacją lub metodą wychowawczą.

■ Uczestnictwo w kulturze

Badania, podczas których zebrany został niniejszy materiał, odbywały się w ramach zajęć realizowanych przez Instytut Socjologii UW pod kierunkiem dr. Przemysława Sadury oraz doktorantek Doroty Olko i Katarzyny Murawskiej. Celem badań była charakterystyka sposobów uczestnictwa w kulturze oraz strategii wytwarzania kultury przez przedstawicieli różnych klas społecznych w województwie warmińsko-mazurskim. Realizowane przez studentów projekty obejmowały zarówno praktyki związane z instytucjami, takimi jak Miejski Dom Kultury czy Świetlice Wiejskie, jak i uczestnictwo w różnego rodzaju wydarzeniach, inicjatywach oddolnych czy wreszcie sposoby spędzania czasu wolnego. Niniejszy artykuł jest poświęcony jednej z form spędzania wolnego czasu, jakiej oddają się młodzi ludzie w badanych miejscowościach: jazdą na motocrossach.

Uczestnictwo w kulturze jest często definiowane jako: „partycypacja w kulturze artystycznej, będącej przedmiotem instytucjonalnej działalności upowszechnieniowej” (Drozdowski, Fatyga, Filiciak, Krajewski, Szlendak 2014). Tak pojmowana kultura zakłada raczej bierny odbiór niż aktywny udział. Często też jest kojarzona z instytucjami kultury, takimi jak muzeum, opera czy biblioteka. Takie postrzegane pojęcie kultury oraz uczestnictwa jest bardzo wąskie, jednak pokrywa się z potocznym rozumieniem kultury wśród Polaków. Jak wykazują autorzy raportu pt. *Praktyki kulturalne Polaków*¹, respondenci zapytani o to, co włączyliby w obręb kultury, wskazywali głównie na trzy strefy życia: dobre wychowanie, przywiązanie do wspólnoty narodowej oraz kulturę artystyczną wytwarzaną przez profesjonalnych artystów (muzea, opera, teatr). Takie pojmowanie kultury wyklucza całe grupy, które ze względu na brak środków, miejsce zamieszkania czy kapitał kulturowy nie mogą (albo nie chcą) uczestniczyć w tego typu wydarzeniach kulturalnych. Jednak, jak słusznie zauważa Marek Krajewski, odpowiedzi respondentów są jedynie odzwierciedleniem pewnego sposobu myślenia o kulturze, a nie tego, w jaki sposób jest ona rzeczywiście praktykowana (Drozdowski i in. 2014: 309).

W swoim artykule przyjmuję szersze rozumienie kultury. Definiuję ją jako wielowymiarowy sposób życia ludzi, którzy przez swoją aktywność uczestniczą w życiu społecznym, w codzienności, tworząc społeczeństwo obywatelskie (Janicka-Olejniki 2016). W takim ujęciu partycypację w kulturze mogą traktować bardzo szeroko – jako każdy kontakt człowieka z wytworami kultury oraz zachowaniami kulturowymi, a tym samym bezpośredni lub pośredni kontakt z innymi ludźmi. Poszerzając definicję uczestnictwa w kulturze, można zaliczyć do niej zarówno wyjście do teatru czy wizytę w muzeum, jak i podejmowanie innych aktywności, np. oglądanie telewizji, słuchanie radia czy korzystanie z Internetu. Aktywnością kulturalną są również sposoby spędzania czasu wolnego oraz uprawiane sporty. Chciałabym pokazać, że w takim szerokim ujęciu motocross można zaliczyć do praktyk kulturowych.

■ Inspiracje teoretyczne

Głównym odniesieniem teoretycznym moich badań była koncepcja dystynkcji Pierre’a Bourdieu oraz jego współczesne interpretacje i inspirowane nim badania. Bourdieu wyróżnił trzy klasy: wyższą, średnią i niższą. Francuski socjolog definiował przynależność do danej klasy, używając pojęcia kapitału,

¹ Raport jest dostępny na stronie: <http://nck.pl/obserwatorium-kultury/317185-2015-praktyki-kulturalne-polakow/>

który podzielił na trzy typy: ekonomiczny, społeczny oraz kulturowy. Wiedza jedynie o zarobkach (kapitale ekonomicznym), czy wykształceniu (kapitale kulturowym) nie dostarczy nam jednoznacznej odpowiedzi na pytanie, do jakiej klasy społecznej należymy. Dopiero wzięcie pod uwagę wszystkich trzech kapitałów, ich wzajemnych relacji i zależności między nimi da nam pewne pojęcie o przynależności klasowej. Zróżnicowanie klasowe ma wpływ na wszystkie sfery życia ludzi: styl życia, komunikowanie się z innymi, gusty, upodobania, dietę, stosunki rodzinne, modę, aż wreszcie uczestnictwo w kulturze czy rodzaj uprawianych sportów. W teorii klas Bourdieu praktyki sportowe zostały uznane między innymi za jedno z narzędzi klasowej przemocy symbolicznej. Bourdieu, na przykładzie społeczeństwa francuskiego, wykazał, że pewne sporty częściej niż inne są uprawiane przez konkretne klasy. Jak zauważa Michał Lenartowicz, za charakterystyczne dla klasy niższej uznaje się sporty wymagające kontaktu fizycznego (np. większość sportowych gier zespołowych, zapasy, kulturystyka), a dla klasy wyższej te o ograniczonym kontakcie fizycznym, bez bezpośredniego kontaktu z przeciwnikiem, czyli sporty indywidualne z przyborami, takimi jak rakiety (tenis, badminton, squash) i kije (bilard, golf czy — już drużynowe — krykiet i polo). Należy zauważyć również, że wyżej wymienione dyscypliny sportowe (te przypisywane osobom z klas wyższych) wymagają pewnego kapitału ekonomicznego, przez co są trudniej osiągalne dla członków klas niższych. Przykładem mogą być: żeglarstwo, golf lub tenis, w których stosunkowo kosztowne jest zarówno szkolenie, jak i uczestnictwo oraz sprzęt. Jako sporty klas niższych wskazuje się także sporty motorowe i kolarstwo (Wilson 2002).

Ważnym punktem odniesienia podczas analizy moich badań była publikacja *Klasowe uwarunkowania sportu z perspektywy teoretycznej Pierre'a Bourdieu* Michała Lenartowicza (2012). Autor wykazuje, w jaki sposób można zastosować klasyczną koncepcję Bourdieu do sportu. Zastanawia się, czy Polacy różnią się swoimi sportowymi upodobaniami w zależności od przynależności klasowej oraz jakie dyscypliny aktywności fizycznej wybierają dla swoich dzieci i jaka motywacja temu towarzyszy. Swoje dociekania opiera na materiale badawczym – wywiadach oraz kwestionariuszach.

Kolejną ważną inspiracją była dla mnie publikacja pod redakcją Tomasza Rakowskiego pt. *Etnografia/animacja/sztuka. Nierozpoznane wymiary rozwoju kulturalnego*. W książce są opisane wyniki przeprowadzonych badań etnograficznych oraz efekty działań animacyjno-artystycznych. Projekt miał być też głosem w dyskusji dotyczącej odkrywania i wzbudzania pokładów kreatywności kulturowej w społecznościach zubożałych i dotkniętych bezrobociem. W badaniach nie korzystałam z animacji kulturowej, miałam jednak

do czynienia z podobnym terenem (tereny wiejskie po okresie transformacji dotknięte bezrobociem i biedą). Pracę tę traktowałam jako swojego rodzaju przewodnik, jak prowadzić badania etnograficzne, które mimo wszystko bliższe są antropologom niżli socjologom (nawet tym zajmującym się badaniami jakościowymi).

Na podstawie literatury wyodrębniłam kilka najważniejszych wątków, które okazały się przydatne w późniejszym analizowaniu danych, i które można powiązać ze zjawiskiem, które badałam. Wymienione publikacje pozwoliły mi na ujęcie wyników badań w pewne ramy teoretyczne. Zakładając szerokie, etnograficzne rozumienie kultury, staram się wykazać, że sport – również jazda na motocrossach – jest praktyką kulturową.

■ Krótka historia motocykla

Po raz pierwszy nazwy „motorrad” – motocykl użyto w 1894 roku, kiedy to rozpoczęto w Niemczech produkcję pojazdów jednośladowych z silnikiem spalinowym. Pierwszą firmą, która rozpoczęła produkcję seryjną i sprzedaż motocykli w Wielkiej Brytanii pod koniec XIX wieku, był producent rowerów i motocykli o nazwie „Excelsior” – firma Bayliss, Thomas & Co. W tym samym czasie rozpoczęły działalność firmy Humber, Enfield Cycle Co. oraz Bianchi we Włoszech, Adler czy Diamant w Niemczech, Peugeot we Francji i Henderson czy Indian w USA. Specyfika poruszania się na motocyklu sprawiła, że prędko zyskał on zagorzałych zwolenników, którzy traktowali „jednośladowe pojazdy spalinowe” jako coś więcej niż jedynie środek transportu. Na początku XX wieku rozpoczęły się pierwsze edycje wyścigów motocyklowych. Był to drogi, elitarny sport, jednak w rozmaity sposób rozpowszechnił się w całej Europie i Ameryce Północnej. Najpopularniejszymi jego formami były rajdy drogowe czy wyścigi szosowe, przeprowadzane na drogach publicznych, otwartych dla ruchu użytkowego. Po niedługim czasie zaczęto krytykować wyścigi szosowe jako sport niebezpieczny dla innych użytkowników dróg i postanowiono zmienić ich formę. W ten sposób narodziła się koncepcja motocyklowych torów wyścigowych. Wybuch pierwszej, a potem drugiej wojny światowej przerwał sporty motorowe. Motocykle znalazły zastosowanie w wojsku – szczególnie w służbie telegraficznej i sygnalizacyjnej. Kiedy we wczesnych latach 30. XX wieku skończył się w Anglii kryzys ekonomiczny i młodzi ludzie łatwiej mogli znaleźć satysfakcjonującą, lepiej płatną pracę, motocykle, jako jedno z najtańszych środków transportu umożliwiających sprawne dotarcie do pracy, zyskały popularność wśród zwolenników szybkiego i wygodnego poruszania się po mieście. Podobnie było po drugiej

wojnie – weterani, których nie było stać na inny środek transportu, swoje oszczędności inwestowali w motocykle. Stąd też można uznać, że w tamtych czasach motocykl był środkiem transportu klasy niższej i średniej.

Florian Znaniecki w *Socjologii wychowania* (2001) charakteryzuje sport na podstawie wcześniejszego celu danej czynności. Socjolog genezę różnych dyscyplin sportowych widzi przede wszystkim w czynnościach, które niegdyś w społeczeństwie spełniały konkretną użyteczną funkcję. Czynności te utraciły swe utylitarne znaczenie, są jednak wciąż podejmowane w rywalizacji sportowej lub dla rozrywki. Sportem mogą się stać także czynności zawodowe, które w oderwaniu od swojej praktycznej funkcji stają się hobby, jak np. myślistwo czy rybołówstwo. Znaniecki uwzględnia również odwrotną tendencję – pewne działania podejmowane w ramach kultury fizycznej i dyscyplin sportowych mogą znaleźć praktyczne zastosowanie w społeczeństwie. Jako przykład można podać sporty motorowe, które stanowiły dużą siłę napędową rozwoju technologii motoryzacji.

Sport, który wywodzi się od gier i zabaw lub rytuałów kulturowych i zwyczajów, w następnym etapie zostaje zinstytucjonalizowany, aby stać się kwestią grupową – czasem konkretnej klasy społecznej. Chcieliśmy dowiedzieć się jednak, czy podziały klasowe w dalszym ciągu znajdują odbicie w upodobaniach sportowych naszych rozmówców.

■ Metody badawcze

Podczas badań prowadziłam badania monograficzne, wykazujące określone cechy społeczności lokalnej, biorącej udział w wyścigach motocrossowych i interesującej się tym sportem. Udało mi się odbyć 10 wywiadów etnograficznych oraz przeprowadzić kilka obserwacji. Uczestniczyłam w wydarzeniach, takich jak impreza w miejskim domu kultury czy ognisko w pobliskiej miejscowości Karkajmy. W pełniejszej rekonstrukcji kontekstu badanych praktyk kulturowych pomogły mi również wszystkie formalne i nieformalne rozmowy z pozostałymi zespołami pracującymi w pobliskich lokalizacjach.

Sposób badania miał cechy charakteryzujące metodę etnograficzną. Badanie opierało się na pracy w terenie, w środowisku codziennego życia naszych rozmówców. W trakcie dwóch wyjazdów byliśmy zarówno uczestnikami, jak i obserwatorami życia społecznego badanych. Wykorzystanie wielu technik zbierania materiałów pozwoliło uargumentować proponowane w artykule wnioski oraz dostarczyć pełniejszy obraz badanych zjawisk. Znaczną część materiału badawczego stanowią ustrukturyzowane wywiady przeprowadzone na podstawie scenariusza. Nie zawsze jednak sytuacja badawcza pozwalała

na zarejestrowanie wywiadów. Naszymi rozmówcami byli przeważnie młodzi ludzie pozostający z nami w koleżeńskich relacjach. Wyciągnięcie dyktafonu, a nawet sama propozycja rejestrowania rozmowy powodowała natychmiastowe wycofanie respondentów i wzbudzała ich nieufność. Wywiady pogłębione, otwarte rozwijały się w formie rozmowy i pojawiających się w jej trakcie różnych dygresji, które wielokrotnie nakierowywały nas na nowe ścieżki analizy, których wcześniej nie braliśmy pod uwagę lub o których nie mieliśmy jeszcze pojęcia. Równoległe do wywiadów była prowadzona dokumentacja fotograficzna, a także obserwacja obu torów.

Kontakt z interesującą nas grupą był swobodny. Potrzebowaliśmy przypadków, które odzwierciedlały i ujawniały pewne cechy. Obiektem naszego zainteresowania były wyścigi motocrossowe, odbywające się w obu miejscowościach – Ornecie oraz Opinie, a także praktyki im towarzyszące, mogące wskazywać klasowy charakter. Próbowaliśmy dotrzeć do respondentów z różnych kategorii społecznych i wiekowych, tak by próba była jak najbardziej zróżnicowana. Wykorzystaliśmy efekt kuli śnieżnej, ponieważ większość z naszych rozmówców znała się między sobą. W próbie znaleźli się zarówno przedstawiciele klubu motocrossowego w Ornecie, jak i założyciele obu torów, a także uczestnicy zawodów.

■ Miejsce badania

Orneta przed drugą wojną światową była typowym małym miasteczkiem w Prusach Wschodnich. Państwo pruskie, a potem niemieckie w peryferyjnych ośrodkach starało się wzmacniać niemiecką kulturę. Po drugiej wojnie światowej w Ornecie zjawiała się ludność napływowa. Okresem największego rozwoju tej miejscowości były czasy PRL, powstały wtedy nowe bloki mieszkalne i obiekty przemysłowe. Ze względu na rolniczy charakter okolic były to głównie PGR-y. Oprócz gospodarstw rolnych powstawały także osiedla mieszkaniowe, a także budynki użyteczności publicznej. W mieście funkcjonowała biblioteka i miejski ośrodek kultury. Po roku 1989 państwo wycofało się z prowadzenia aktywnej polityki kulturalnej na peryferiach: upadły instytucje publiczne, transport. W chwili obecnej oprócz wcześniej wspomnianych biblioteki i Miejskiego Ośrodka Kultury od 2002 roku funkcjonuje w Ornecie Ośrodek Sportu i Rekreacji z siłownią i dużą halą sportową, w której są organizowane zajęcia sportowe. Aby wybrać się na basen albo do kina, mieszkańcy z Ornety muszą jechać do oddalonego o 25 km Dobrego Miasta lub też przejechać ponad 40 kilometrów do Lidzbarka Warmińskiego lub Olsztyna. Mimo że Orneta jest dobrze skomunikowana z resztą Warmii (jest dworzec

kolejowy oraz dwie firmy przewozowe PKS), to koszt takich podróży stanowi istotną barierę ograniczającą mobilność przestrzenną mieszkańców badanej miejscowości.

Opin jest wsią, zameldowanych jest w niej 220 mieszkańców (w rzeczywistości jest ich mniej). W Opinie nie ma szkoły (była, ale ze względu na zbyt małą liczbę dzieci została zamknięta). Funkcjonuje świetlica wiejska oraz kościół, do którego co niedziela przyjeżdża ksiądz z sąsiedniego miasta odprawić nabożeństwo. Pomiedzy Opinem a Ornetą istnieje połączenie autobusowe, bus kursuje jednak jedynie dwa razy dziennie, a cena biletu to jednorazowo ok. 5 zł (!) za pokonanie 10 kilometrów. Dlatego najwygodniejszym i najczęstszym środkiem transportu dla mieszkańców Opina i Ornety jest samochód lub motocykl.

Skąd jednak wzięła się tak dużo popularność jednośladów? Zapytany o to jeden z moich rozmówców – młody mężczyzna pracujący w firmie zajmującej się produkcją wyrobów metalowych – nie potrafił wskazać źródła tak dużego zainteresowania jazdą na motocyklach:

„Nie mam pojęcia! Gdzie by nie spojrzeć, to są... Praktycznie w każdej wiosce jest przynajmniej jedna osoba, która ma motor (...).” (M-25)²

Popularność motocykli może wynikać więc z dużej dostępności, z kolei ta wiąże się z popularnością tego środka transportu. Inny z rozmówców, również młody mężczyzna, stwierdza, że skoro wszyscy mają motocykle, to naturalnym jest, że spotykają się, by wspólnie pojeździć:

„No, u nas to Orneta w ogóle zmotoryzowana, nie wiem czemu. Tak jakoś u nas wszyscy mają motory, quady. Dlatego te tory tak u nas powstają, bo jest ta większa grupa ludzi, która zajmuje się takim właśnie sportem, która jeździ po lasach.” (M-22)

Z tych wypowiedzi wynika, że motocykl, obok spełniania funkcji praktycznej – środka transportu, staje się również hobby. Motocross jest sposobem spędzania czasu wolnego, często pociąga za sobą dalsze zainteresowanie mechaniką, dla niektórych staje się nawet drogą do kariery. Szczególnie popularne wśród moich rozmówców są motocykle typu cross oraz enduro³. O popularności motocrossu na Warmii może świadczyć fakt, że zarówno

² Pierwsza litera oznacza płeć (K – kobieta, M – mężczyzna), cyfra oznacza wiek respondenta.

³ Motocykle enduro różnią się od motocykli motocrossowych tym, że posiadają homologację. Muszą odpowiadać normom wynikającym z kodeksu drogowego, m.in. posiadać oświetlenie, homologowane opony, nie przekraczać norm hałasu i emisji spalin.

w Ornećcie, jak i w Opinie znajdują się tory przeznaczone specjalnie do jazdy na motocyklach.

■ Historia dwóch torów

Kiedy po raz pierwszy odwiedziłam Ornetę, byłam zaskoczona tym, jak wiele osób jeździ na motocyklach. Jeszcze większe było moje zaskoczenie, kiedy dowiedziałam się, że pasjonaci jazdy na motocrossach samodzielnie stworzyli miejsce, gdzie mogą się uczyć jazdy, a także szlifować nabyte umiejętności. Tor w Ornećcie jest zalegalizowany, objęty patronatem urzędu miasta. Tor w Opinie jest torem nielegalnym (czy też może odpowiedniejsze będzie sformułowanie: niezalegalizowanym). Oba tory powstały mniej więcej w tym samym czasie – około 2005 roku. Tor w Ornećcie zlokalizowany jest za miastem, przy starym lotnisku wojskowym. Można do niego dojechać albo od strony cmentarza, albo od strony płyty lotniska. Znajduje się na terenie wydzierżawionym od burmistrza za „przysłowiową złotówkę”. Podobnie, również w pewnym oddaleniu od samej wsi, usytuowany jest tor w Opinie. Oba tory są dziełem oddolnych inicjatyw. Jednak ich twórcy różnią się między sobą, nie tylko wiekiem, lecz także możliwościami i zapleczem finansowym.

Jak czytamy na stronie klubu w Ornećcie:

„Motoklub Ornetą został założony w 2009 r. przez 18-osobową grupę ludzi. Historia zaczęła się od 2005 r., gdy na łące usypaliśmy sobie łopatami jeden skok. W kolejnych latach ciągle coś ulepszaliśmy, zakręty, skoki, aż powstał „profesjonalny” tor, który dziś liczy 9 skoków i 20 zakrętów! Na chwilę obecną mamy zarejestrowany klub, licencje, homologację trasy no i zawody, a wszystko dzięki naszemu zamiłowaniu do Motocrossu...”⁴

Co roku w lipcu odbywają się organizowane przez klub zawody, w których udział bierze nawet do 100 zawodników. Jeżdżą w różnych kategoriach – dzieci, amatorzy, weterani. Do klubu należy ok. 20 zrzeszonych członków. Są to często mechanicy, budowlancy, rolnicy – posiadają specjalistyczne maszyny, za pomocą których pomagali początkowo zbudować, a teraz poprawiać tor. Jak zaznacza jeden z moich rozmówców (spotkany na torze w trakcie treningu), funkcjonują jako grupa znajomych:

„Co weekend w okresie bardziej letnim, jakieś wyjazdy. Większą grupą osób, które jeżdżą na motorach typu enduro, nie crossowych... także ta grupa jest taka bardziej zgrana. My tutaj ćwiczymy sobie w kilka osób w Ornećcie.” (M-45)

⁴ Strona klubu: <http://orneta.strefa.pl/motoklub.html>

Oprócz wspólnych treningów i zawodów członkowie organizują sobie wyjazdy motocyklowe – w te wakacje jadą do Rumunii. Pakują motocykle na lawetę będącą własnością jednego z członków klubu, a sami dojeżdżają na miejsce samochodami osobowymi. Wyjazdy pokrywają z własnej kieszeni. Założyli stowarzyszenie, aby uzyskać dotację. Burmistrz (ku niezadowoleniu sekcji lekkoatletycznej w Ornece – dotacje dla obu grup pochodzą z tej samej puli dofinansowań) wyraził zgodę na zalegalizowanie klubu. Po pierwszych zawodach okazało się, że to bardzo dobra decyzja – na tor motocrossowy przyjechali ludzie z całej Polski. Zbiegło się to z zawodami w Lidzbarku – tamtejszy tor był przygotowany i zamknięty przed zawodami, więc aby potrenować, uczestnicy przyjeżdżali na tor w Ornece. Klub zmaga się z problemami finansowymi, brakuje sponsorów. Większość kosztów pokrywa się z własnej kieszeni, część z wpisowego za udział w zawodach. Zawody są również związane z dużą ilością wymogów formalnych – aby móc organizować zawody, klub musi spełniać wymogi Polskiego Związku Motocyklowego: homologacje, licencje, karetki. Ostatnio klub zakupił bramki startowe na zawody; wcześniej musieli je pożyczać. Zawody w Ornece cieszą się bardzo dużym zainteresowaniem zarówno ze strony zawodników, jak również kibiców i samych mieszkańców. Początkowo niechętni zawodom, zwabieni ciekawością przychodzili popatrzeć i z czasem sami zaczęli przyjeżdżać w roli kibiców.

Zupełnie inny charakter ma tor w Opinie. Powstał on z inicjatywy młodych chłopców, którzy początkowo ścigali się na podwórku jednego z nich. Z czasem jednak hałas i ciągłe zamieszanie tak rozżościło mieszkańców, że doszło do przeniesienia spotkań młodych i zorganizowania toru za wsią:

„To tam zrobiliśmy najpierw tor koło niego, w posesji w Opinie, to właśnie tam, ale to taki mały był. Takie kółko tam zrobione praktycznie, tam się trochę jeździło i tylko trzeba było większe zrobić, to się przenieśliśmy na tamtą stronę. A tam to nawet chyba sąsiedzi byli niezadowoleni, tam koło jego posesji, na małym torze, że tam za głośno, że tam jeździli.” (M-22)

W stworzenie toru zaangażowani byli nie tylko posiadacze motocykli. Chłopcy z dużym zapałem i ochotą angażowali się w tworzenie toru. Sami znaleźli miejsce, łopatami wyrównywali teren. Towarzyszyło im poczucie, że robią coś dla siebie, a efekty ich działań będą miały swój praktyczny wymiar. Nasi rozmówcy często podkreślali w wywiadach fakt, że była to inicjatywa oddolna, a efekty ich starań są ich własną zasługą. Jak wspomina Daniel, który był jednym z inicjatorów powstania toru w Ornece, wykorzystywał każdą okazję, aby poprawić tor:

„Każdego jak mogłem, to ciągnąłem do roboty. No każdy coś, jak mówię, jak tylko mieliśmy możliwość, nawet na piwko jak tu przychodziliśmy, to brałem szpadle.” (M-25)

Paweł, który również uczestniczył w tworzeniu toru, wspomina:

„Zanim ten cały klub powstał w Ornece, to wszyscy byliśmy tacy młodzi i taką pasję znaleźliśmy sobie tam (w Opinie). W ogóle zaczęło się tak, rowerami się jeździło, jakieś hopki usypywaliśmy i skakaliśmy. Potem się na te motory przesiadło, większe te tory się robiło i tak się usypywało coraz większe i większe. Dużo ludzi było właśnie zaangażowanych.” (M-22)

Tam, gdzie obecnie jest tor, nie było zupełnie nic – chłopcy sami usypali hopki, ktoś przyjechał koparką. Wykarczowano krzaki, przygotowano miejsce na ognisko. Z pary desek zrobiono ławeczki do siedzenia oraz skonstruowano śmietnik. Ci, którzy nie mieli motocykli, jeździli po torze rowerami, w zimie zjeżdżano z górki na sankach i workach na śmieci. Zimą (bo wtedy podobno nie odrastają) wycinali drzewa, mają również w planach powiększyć tor (obecnie ma on jakieś 0,5 km). Niektóre zakręty „zrobiły się same”. Co roku jest coś do zrobienia przy torze – wykarczować krzewy, poprawić zakręty. Tor usytuowany jest na wzniesieniu, jest na nim również miejsce na ognisko. W lecie jest to miejsce spotkań okolicznej młodzieży.

■ „Bo to gorzej jak alkohol i narkotyki”

Michał Lenartowicz zwraca uwagę na historycznie ugruntowaną koncepcję sportu amatorskiego (Lenartowicz 2012). Jeszcze w XIX wieku amatorskie uprawianie sportu wykluczało (formalnie i zgodnie z przepisami) wszystkich, którzy chcieliby potraktować sport jako źródło dochodów. Z jednej strony sport traktowany był jako forma spędzania czasu wolnego. Z drugiej strony wiele osób, które chciały poświęcić się sportowej karierze, musiało traktować ją instrumentalnie – jako formę zarobkowania. Lenartowicz zwraca też uwagę na ideologiczne postrzeganie sportu. Jako przykład podaje sportowca idealistę, który na co dzień pracuje w jakimś zakładzie, natomiast po obowiązkach służbowych oddaje się swojej sportowej pasji. W takim ujęciu amatorskie uprawianie sportu jest związane z pewną, ugruntowaną już pozycją społeczną. Można tu przywołać Veblenowską formułę konsumpcji i próżnowania na pokaz. Według Veblena uprawianie sportu może być wyrazem „ostentacyjnego powstrzymywania się od pracy”, które „staje się obiegową oznaką sukcesów majątkowych oraz podstawą prestiżu” (Veblen 1971: 37). Nie znalazło to potwierdzenia w moich badaniach. Jazda amatorska wymaga

dużo mniejszych nakładów czasowych oraz materialnych. Aby przestać być amatorem i zacząć zajmować się jazdą na motocrossach „na poważnie”, należy spełniać określone warunki: posiadać swój motocykl, specjalny strój, samochód z przyczepą przystosowaną do przewozu motocykla czy wreszcie móc uiścić opłatę startową podczas zawodów. Dla niektórych to właśnie koszty decydują o tym, że nie poświęcają się motocrossowi zawodowo:

„Oczywiście, że o tym myślałem wielokrotnie, ale niestety jest to motorsport, więc bez przerwy potrzebne są pieniądze na rozwój, każdy trening to koszty, a niestety nie bardzo mnie na takie coś stać, więc pozostaje to wszystko marzeniem tak jak dotąd.” (M-50)

Jeden z moich rozmówców przyznaje:

„Do zawodów, to trzeba mieć pieniądze... Ja nie jestem jakiś tam biedny, ale mam ważniejsze wydatki. Żeby wystąpić w zawodach, to nieliczni mogą sobie na to pozwolić.” (M-25)

Dodaje również, żeby podkreślić wagę swoich słów:

„Sam start w jednych zawodach to jest tyle pieniędzy... Od nas – od amatorów, samo wpisowe, za nic praktycznie, jak się startuje, to jest 150 złotych, a teraz jeszcze przygotowanie do zawodów, paliwo...” (M-25)

Na finansowy aspekt sportów motorowych zwraca uwagę nawet wice-mistrz Polski w motocrossie, z którym udało nam się porozmawiać. Przyznaje:

„Nie każdemu też się udaje, bo to wiadomo koszty są duże. Nie można tam powiedzieć, że nie są duże, bo są duże. Jak chce się jeździć, to trzeba jakieś tam zaplecze finansowe mieć. Czy to od sponsorów, czy to swoje. Ale jest dużo takich chętnych, którzy tak jeżdżą po prostu sobie z pasji. Nie na zawody, a tylko tutaj po torach czy po lesie.” (M-20)

Te oraz inne wypowiedzi wskazują, że przynależność społeczno-zawodowa oraz wielkość dochodów znacząco wpływają na poziom i charakter uczestnictwa w kulturze fizycznej. Jeden z rozmówców – ojciec trenujący z synem na torze w Orniecie – poruszył również inny ciekawy temat związany z profesjonalizacją jazdy na motocyklach. Rozróżnia jazdę w zawodach od jazdy „z pasji”, dla własnej przyjemności. Zdaje się to potwierdzać tezę Lenartowicza, że „zawodowe” czy „profesjonalne” uprawianie sportu zmienia jego charakter – instrumentalizuje je, nastawia na określone cele. Zawodnikowi startującemu w zawodach zależy na uzyskaniu jak najlepszego wyniku, pojawia się rywalizacja. Nie jest to już zabawa, ale treningi i ćwiczenia. Z przyjem-

ności staje się pracą, ogranicza możliwość wyboru tego, jak chcemy spędzać czas wolny, albo wręcz zupełnie nas go pozbawia – jazdy, treningi, siłownia i zawody zajmują bardzo dużo czasu. Jeden z naszych rozmówców spotkany na torze w Opinie tak opisuje zmianę stosunku do jazdy:

„Na razie to startuję, ale bardzo amatorsko – pobawić się tylko chcę... Tam, mówię, trzeba profesjonalnie podejść, motor musi być dopieszczony i fizycznie też – ludzie, którzy startują, to biegają! Imprezować za dużo nie można...” (M–25)

Inny rozmówca zapytany o to, czy chce, aby w przyszłości jego syn brał udział w zawodach motocrossowych, odpowiedział, że nie. Woli, żeby jeździł dla przyjemności:

„Nie chcę go po prostu pchać w zawody, o może tak. No chcę, żeby jeździł dla przyjemności.” (M–45)

Zbyt śmiałym byłoby stwierdzenie, że profesjonalne zajmowanie się motocrossem zupełnie pozbawia zawodników radości z jazdy. Michał zajmujący się jazdą zawodowo porównuje uczucie ekscytacji związane z motocrossem do uzależnienia:

„Nie idzie się z tego wyleczyć, nie można. Bo to gorzej jak alkohol i narkotyki. Z tamtego to jeszcze się wyleczysz, a ja tu wsiadam i jadę dalej. Skończy się zima, a na lato znowu chce się jeździć.” (M–20).

Niektórzy próbują podjąć pracę związaną ze swoją pasją. Kariera zawodowego sportowca może być również metodą awansu społecznego. Jak pisze Michał Lenartowicz: „w przypadku pojawienia się lub obecności w społeczeństwie barier awansu społecznego uniemożliwiających dostęp do edukacji wyższej i związane z nim ograniczenie możliwości obejmowania pozycji o wyższym prestiżu, władzy i dochodach dochodzi często do poszukiwania innych kanałów awansu społecznego” (Lenartowicz 2012). Naszą pierwszą intuicją było, że to właśnie wizja kariery jest tym, co napędza młodych chłopców do (często bardzo intensywnych) treningów. Jak wykazały nasze badania, było to mylne przypuszczenie. Zawodowe zajmowanie się w Polsce motocrossem nie jest szczególnie prestiżowym zajęciem. Mieliliśmy okazję porozmawiać zarówno z osobami jeżdżącymi amatorsko, jak i dwukrotnym wicemistrzem Polski w Motocrossie. Zapytany o korzyści wynikające z sukcesów odparł:

„Ogólnie będąc mistrzem Polski nie ma nic tak naprawdę. Dostaniesz szarfę „mistrz Polski” któregoś tam roku, puchar i dziękujemy. Z miasta stypendium 200 zł i tyle.” (M–20)

Zwrócił też uwagę na różnice między zawodową jazdą w Polsce i za granicą:

„A za granicą jest [szansa na zrobienie kariery]. Teraz chłopaki poszli do teamu takiego w Czechach, że oni jeżdżą już po to, żeby żyć z tego, już jakaś perspektywa jest. A tu w Polsce niestety nie da rady. Tak żeby wiesz... Nawet będąc mistrzem Polski nie ma tak, żeby ktoś Ci płacił za to, że jeździsz.” (M-20)

Skoro zawodowa jazda na motocrossie nie przynosi korzyści materialnych, uznaliśmy, że warto poszukać innych motywacji, którymi kierują się nasi rozmówcy. Pomocna okazała się definicja sportu przyjęta przez Radę Europy w 1992 roku w Europejskiej Karcie Sportu. Zgodnie z nią sport oznacza bowiem „wszelkie formy aktywności fizycznej, które poprzez uczestnictwo doraźne lub zorganizowane, stawiają sobie za cel wypracowanie lub poprawienie kondycji fizycznej i psychicznej, rozwój stosunków społecznych lub osiągnięcie wyników sportowych na wszelkich poziomach”.

Zgodnie z powyższą definicją warto przyjrzeć się również kondycjnemu aspektowi jazdy na motocrossie. Jeden z rozmówców zapytany o przygotowanie fizyczne do jazdy odpowiedział:

„Ogólnie też jest taka ciekawa rzecz... jak widzieliście, taka jazda na motorze to nie wydaje wam się, że to jest męczące, prawda? No właśnie nie wygląda. Często jak np. w liceum czy na studiach mówiłem, że jeździłem, a potem miałem jakieś zakwasy, to każdy się dziwił, że «na motorze jeździłeś i Cię boli?» Ale no właśnie, nawet jak będziesz chodził na siłownię, ćwiczyć każda partię mięśni to i tak na motorze i tak Ci to nie da. Może Ci siłownia pomóc, ale jeśli nie będziesz jeździł, nie rozjeździsz się, to i nie ma szans. Musisz po prostu jeździć, bo sama siłownia nic nie da.” (M-25)

Potwierdza to inny z naszych rozmówców:

„Siłownia, basen, bieganie przede wszystkim, bo to trzeba sobie kondycję fizyczną zrobić, a siłownia co Ci tutaj pomoże? Tak naprawdę nic. Nie trzeba mieć dużych rąk czy dużych pleców, żeby dobrze jechać. Tylko kondycja. A swoja siła czy co to tam trzeba, to się wyrobi tak naprawdę podczas treningów. No i co? Ciężkie przygotowania, trzy razy w tygodniu trening, cały weekend w trasie gdzieś w Polsce. Takie życie, jak każdy sport. I ryzyko, i zabawa.” (M-20)

Wydawać się jednak może, że wzmocnienie kondycji fizycznej jest efektem, a nie celem, do którego prowadzi jazda na motocrossach. Nie liczy się tutaj muskulatura, ale kondycja. I to doskonale kondycyjnie przygotowani zawodnicy wzbudzają szacunek i podziw:

„Ale tam jest ciężko... Do jazdy bardzo męcząco. Wiesz, jak z nim rozmawiałem, to dla niego bez różnicy... Ma taką kondycję, że na niego jak się patrzy, to tak pięknie wygląda! Jak się na niego patrzy, to wydaje się takie łatwe.” (M–25)

■ Motocross „męskim” sportem?

Jak zauważa Honorata Jakubowska, specyfika sportu w zestawieniu z innymi sferami życia społecznego polega na tym, że jest on jednym z nielicznych obszarów, gdzie rozdzielenie kobiet i mężczyzn (między innymi zasada osobnego rozgrywania zawodów przez każdą z płci) jest uznawane za rzecz oczywistą i „naturalną” i nie jest w zasadzie kwestionowane (Jakubowska 2013). Takie podejście, jak zauważa autorka, nie tylko prowadzi do umacniania wzorców kobiecości i męskości, lecz równocześnie reprodukuje porządek płci. Prowadząc swoje badania, złapałam się na tym, że zaczynam postrzegać motocross jako „męski” sport. Miał na to wpływ z pewnością fakt, że wszyscy moi rozmówcy byli mężczyznami. Co więcej, motocykle, ryzyko i rywalizacja są zarezerwowane kulturowo dla mężczyzn. Postanowiłam się dowiedzieć, jak przedstawia się kwestia płci i uczestnictwa w zawodach. Odpowiedzi, które usłyszałam, zdają się zupełnie przeczyć stereotypowemu postrzeganiu kobiet w niektórych dyscyplinach sportowych. Należy jednak wziąć pod uwagę fakt, że na odpowiedzi moich rozmówców mogła mieć moja płeć. Być może na to samo pytanie zadane przez kogoś z moich kolegów z grupy badawczej padłaby zupełnie inna odpowiedź. Nie udało mi się porozmawiać z żadną dziewczyną jeżdżącą na crossach, dlatego swoją analizę muszę opierać na materiałach składających się z wywiadów jedynie z mężczyznami. Z odpowiedzi moich rozmówców wynika, że jest to dyscyplina popularna zarówno wśród mężczyzn, jak i kobiet. O rosnącym zainteresowaniu dziewczyn tym sportem może świadczyć fakt, że powstała oddzielna klasa kobiet jeżdżących zawodowo:

„Teraz będzie puchar Polski pod koniec kwietnia, początek maja. Ten weekend, 30 kwietnia – 1 maja. I w Lidzbarku są zawody, klasa kobiet jest, także będzie na co popatrzeć. A dziewczyn jeździ dużo, w zeszłym roku nowa klasa powstała, bo od 6 zawodniczek. Jak nie ma 6 zawodniczek, to nie ma klasy. A teraz trochę się nzebierało tych dziewczyn no i tak Asia Miller jeździ i po mistrzostwach Europy. Też będzie.” (M–20)

Mimo to istnieje pewna sprzeczność między funkcjonującym stereotypem społeczno-kulturowym kobiety a wymaganiami stawianymi przez system instytucjonalno-organizacyjny sportu. Moi rozmówcy zaznaczali często, że jazda na motocrossie jest bardzo wyczerpująca, wymaga przygotowania fi-

zycznego. Na pytanie o to, jak dziewczyny radzą sobie na torze, jeden z moich rozmówców odpowiedział:

„Dziewczyny? Dobrze, wiesz w klasie jak jadą, to w miarę równe tempo. Czyli rywalizacja równa jest. No ale jak połączą czasami w chłopakami, to wiadomo, że troszeczkę inaczej. Nie no, są kobiety, które tam przyjeżdżają przed chłopakami, także nie można powiedzieć, że gorzej jeżdżą. Ale wiadomo, że kobieta to kobieta. Nie no bo u chłopaków jest trochę większy czas wyścigów, 20 minut plus dwa okrążenia, a u kobiet jest chyba 10. Także siłą rzeczy muszą troszeczkę inaczej jeździć.” (M-20)

Ostatnio wzrasta medialna atrakcyjność kobiecego sportu. Tomasz Sahaj zwraca uwagę, że kobieca rywalizacja sportowa spotyka się z dużym zainteresowaniem również wśród męskich odbiorców (Sahaj 2004). Pozwala to na eksponowanie kobiecości, a także podniesienie atrakcyjności wydarzeń sportowych z udziałem kobiet. Sami rozmówcy zapytani o opinię na temat kobiet startujących w zawodach potwierdzili, że pozytywnie wpływa to na medialny odbiór tej dyscypliny:

„To przynosi dużo korzyści. Bo to i one się tym interesują, telewizja teraz w tym roku ma być na zawodach, bo dziewczyny mają być, ten x-cross. Ten x-cross głównie dziewczyny, nie? Także fajnie, bo tyle lat nie było żadnej gazety, żadnej telewizji, a teraz powstała klasa dziewczyn i jest i telewizja na zawodach, i radio często przyjeżdża. Czyli dobrze dla nich i dobrze dla całego sportu. Bo jednak to jest cichy sport, mało się o tym słyszy. Ani w telewizji, ani nigdzie.” (M-20)

Jeden z naszych rozmówców z zadowoleniem przyznał, że sam nauczył swoją dziewczynę jeździć na motocyklu:

„Dziewczynę też sam ja posadziłem na motocykl. Właśnie między innymi dlatego, że zawsze był problem, że jak ja chciałem pojeździć, to ona się denerwowała, że ja dla niej czasu nie mam i w ogóle. No to kupiłem jej motor. I tyle, i po problemie.” (M-25)

Z przeprowadzonych przeze mnie wywiadów wynika, że motocross nie jest przez moich rozmówców utożsamiany z męskością. Mimo że sporty kobiece są kojarzone raczej z równowagą, elastycznością i gracją niż z szybkością i wytrzymałością, udział kobiet w sportach motocrossowych nie podważa ich kobiecości ani tradycyjnego postrzegania płci. Dziewczyna trenująca jazdę na motocyklu nie staje się przez to mniej kobieca, przeciwnie – wzbudza uznanie i podziw. Z rozmów z respondentami wynika, że wspólna pasja zacieśnia różnice, również płciowe.

■ Wnioski

Każdy nowy wywiad, każda rozmowa prowokowała kolejne pytania oraz kolejne pomysły badawcze. Mimo że początkowym założeniem badania było sprawdzenie przynależności klasowej zawodników, okazało się, że dla samych zainteresowanych jest ona kwestią marginalną. Ograniczony czas i warunki badania pozwoliły mi jedynie na powierzchowne zbadanie tematu. Sama perspektywa klasowa okazała się przydatna głównie jako narzędzie interpretacyjne uczestnictwa w kulturze. Pozwoliła na dostrzeżenie nieoczywistych na pierwszy rzut oka zależności. Klasowość nie determinuje w stu procentach tego, kto korzysta z torów. Czasem nie wprost, w trudniejszy do wychycenia sposób oddziałuje na badanych, chociażby przez pryzmat posiadanego kapitału. Wskazuje na to między innymi wypowiedź jednego z moich rozmówców, na co dzień zajmującego się fotografią (dokumentuje również zawody motocrossowe):

„Z mojego doświadczenia i obserwacji wynika, że sportem tym zajmują się bardziej osoby z «wyższych» sfer, chłopacy młodszy ode mnie albo w tym samym wieku jeżdżą tylko dlatego, bo «sponsorują» ich rodzice, po których widać, że nie mają problemów finansowych. Zdarzają się osoby, które po uzbieraniu jakiejś sumy decydują się na jazdę, ale z czasem zaczyna brakować oszczędności i robi się problem, bo motocykl musi iść w odstawkę. Nie każdy ma sponsora, a żeby takowego pozyskać, trzeba w jakiś sposób się pokazać, trenować, wybić spośród innych, co ostatecznie i tak sprowadza się do dużych nakładów finansowych.”
(M-50)

Najczęściej poruszonym problemem były nakłady finansowe, jakie pociągają za sobą jazdy na motocrossie. Posiadany kapitał materialny często zaważa, czy osoba decyduje się na „profesjonalne” zajmowanie się tym sportem. Moi rozmówcy traktują motocross jako swojego rodzaju przygodę, okazję do spotkań i dzielenia wspólnej pasji. Ma to również swoje praktyczne powody – wielu z badanych uczy się w szkole technicznej, dorabiając sobie w warsztatach, gdzie na co dzień mają do czynienia z motocyklami. Marzeniem jednego z naszych rozmówców jest w przyszłości założenie z kuzynem własnej firmy zajmującej się naprawą motorów.

Wyniki moich badań pokrywają się z obserwacjami Włodzimierza Kocemby. Autor zauważa, że sport, wypełniając zapotrzebowanie środowiska wiejskiego na okazje rozrywkowe, spełnia integracyjną rolę dla społeczności wiejskiej. Motocross reprodukuje pewien kapitał społeczny i kulturowy. Zarówno w jednej, jak i drugiej z badanych przez nas lokalizacji argumentem dla powstania torów była potrzeba przestrzeni, gdzie można wspólnie treno-

wać czy spędzać czas. Tory, i w Opinie, i w Ornećce, oprócz swojej najbardziej oczywistej funkcji – miejsca do jazdy na motocyklach – pełnią również wiele funkcji pobocznych: są miejscem imprez masowych (jak Mistrzostwa Strefy Północnej, które w lipcu 2016 roku odbywały się w Ornećce), miejscem spotkań i zabawy. Z relacji moich respondentów z Opinu wynika, że sam proces powstawania toru był dla nich ważniejszy i ciekawszy niż jego późniejsze losy. Między użytkownikami dwóch torów nie ma rywalizacji. Każdy tor ma inną specyfikę – tor w Ornećce jest piaszczysty, natomiast ten w Opinie ma twardsze podłoże. Zawodnicy i pasjonaci jeżdżą na torach wymiennie. W takim ujęciu przynależność klasowa, chociaż widoczna, nie odgrywa znaczącej roli. Liczy się wspólna pasja:

„Na tyle ile ma pieniędzy, na taki motocykl go stać. Ważne, że coś się ma, tam nikt się nie wywyższa od drugiego. Nawet jak jeden stanie na podium, a drugi zajmie na przykład przedostatnie miejsce, to dalej się nie wywyższa, są kolegami, jeżdżą.” (M-20)

Jazda na motocrossie w badanych przeze mnie miejscowościach nie jest jedynie formą spędzania wolnego czasu. Jest to również okazja do nabywania nowych umiejętności, miejsce poznawania nowych ludzi oraz sposób partycypacji kulturowej, ponieważ, jak zauważa Marian Golka, w szerokim ujęciu kulturowa partycypacja to: wszelki kontakt człowieka z wytworami kultury oraz zachowaniami kulturowymi, a tym samym bezpośredni lub pośredni kontakt z innymi ludźmi. Kontakt ten polega na używaniu wytworów kultury, na przyswajaniu, odtwarzaniu i wytwarzaniu tkwiących w nich wartości, na podleganiu obowiązującym w kulturze wzorom, a także na tworzeniu nowych jej wytworów i wartości oraz zachowań (Golka 2008). Proponowana definicja uczestnictwa w kulturze wskazuje na to, że nie jest ono tylko i wyłącznie procesem recepcji, interpretacji oraz tworzenia dóbr kulturowych, ale raczej złożonym procesem nawiązywania relacji międzyludzkich – procesem, który spełnia dwie niezwykle ważne funkcje o charakterze społecznym i gospodarczym. W zawody i treningi zaangażowani są nie tylko sami jeżdżący, lecz także ich rodziny, przyjaciele czy kibice. Samo środowisko motocrossowe stanowi doskonałe pole badawcze, na którym można testować teorię klasową Bourdieu.

LITERATURA PRZYWOŁYWANA

- Bourdieu Pierre (2005), *Dystynkcja. Społeczna krytyka władzy sądzenia*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Drozdowski Rafał, Barbara Fatyga, Mirosław Filiciak, Marek Krajewski i Tomasz Szlen-dak (2014), *Praktyki kulturalne Polaków*, Toruń: Wydawnictwo Naukowe UMK.

- Elias Norbert and Eric Dunning (1986), *Quest for Excitement. Sport and Leisure in the Civilising Process*, Oxford: Basil Blackwell,
- Golka Marian (2008), *Socjologia kultury*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Jakubowska Honorata (2013), *Sport kobiet i mężczyzn: uwarunkowania, różnice, granice*, „Człowiek i Społeczeństwo” t. XXXVI, z. 1.
- Janicka-Olejnik Ewa (2016), *Uczestnictwo Polaków w kulturze w świetle aktualnych raportów*, „Studia BAS. Polityka kulturalna” 2(46).
- Lenartowicz, Michał (2012), *Klasowe uwarunkowania sportu i rekreacji ruchowej z perspektywy teorii Pierre’a Bourdieu*, Warszawa: Akademia Wychowania Fizycznego Józefa Piłsudskiego.
- Rakowski Tomasz (red.) (2012), *Etnografia/Animacja/Sztuka. Nierozpoznane Wymiary rozwoju kulturalnego*, Narodowe Centrum Kultury.
- Sahaj Tomasz (2004), *Kobiety we współczesnym sporcie*, „Sport Wyczynowy” nr 1–2.
- Veblen Thorsten (1971), *Teoria klasy próżniaczej*, Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- Wilson Thomas C. (2012), *The Paradox of Social Class and Sports Involvement: The Roles of Cultural and Economics Capital*, „International Review for the Sociology of Sport” t. 37, s. 12.
- Znanięcki Florian (2001), *Socjologia wychowania*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Europejska Karta Sportu - 1992 r. (1998), w: *Działalność Rady Europy w dziedzinie sportu*. Ośrodek Informacji i Dokumentacji Rady Europy, Biuletyn nr 2, art. 2, s. 38–39. <http://orneta.strefa.pl/motoklub.html>
- CBOS raport *Aktywność i doświadczenia w 2015 roku* http://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2016/K_030_16.PDF

Ewa Potępa

MOTORCYCLING WITH CLASS. SOCIAL AND CULTURAL SIGNIFICANCE OF MOTOCROSS. THE CASE STUDY OF TRACKS IN OPIN AND ORNETA

In this article I characterize two motocross tracks, using the studies conducted in March and May 2015 in Ornetka and the surrounding villages in the Lidzbark County. First, I make an attempt to inform the readers about circumstances of the research and specifics of the area. Then, I describe methodology and theoretical assumptions with a particular focus on Pierre Bourdieu’s social classes concept, which is key for this article. On the basis of the collected material, I define what motocross is and who are the people practicing it. Further, I present the history of tracks, primarily focusing on organizational transformations and consequences of these transformations. My intention is to demonstrate that cultural participation can take various forms, and to prove that motocross riding is also a cultural practice.

Słowa kluczowe: motocross, Bourdieu, uczestnictwo w kulturze, struktura klasowa.

Keywords: motocross, Bourdieu, cultural participation, class structure.