

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut sociologických studií

Diplomová práce

2014

Michal Mikoláš

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut sociologických studií



Michal Mikoláš

**Ženy v motoristickém sportu – dekorace?
Konkurence?**

Diplomová práce

Děčín 2014

Autor práce: **Michal Mikoláš**

Vedoucí práce: **doc. Milan Tuček, prom. mat., CSc.**

Rok obhajoby: 2014

Bibliografický záznam

MIKOLÁŠ, Michal. *Ženy v motoristickém sportu – dekorace? Konkurence?*. Děčín, 2014. 78s. Diplomová práce (Mgr.) Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut sociologických studií. Katedra sociologie. Vedoucí diplomové práce doc. Milan Tuček, prom. mat., CSc.

Abstrakt

Tato diplomová práce se zabývá problematikou rovnosti pohlaví v motorsportu. Řeší dva stěžejní úkoly – prvním je popis a zdůvodnění současného postavení závodnic v motorsportu, (jsou považovány za jeho regulérní součást a konkurenci pro závodníky, nebo se jedná o dekorativní anomální prvek?) který představuje jedno z mála smíšených sportovních odvětví. Druhý cíl spočívá v rozhodnutí dilematu, zda je třeba udržet smíšené motoristické kategorie, či by pomohlo etablování oddělených kategorií, které by mohly přilákat větší počet žen. Text se skládá ze dvou částí – mapovací sekce předkládá teoretické vysvětlení současné situace (mimo jiné pomocí teorie optických skel kultury). Následuje empirická část, která se skládá z rozhovorů vedených s experty a špičkovými českými závodnicemi. Závěry práce spojují poznatky teoretické i empirické části. Zásadním výsledkem je potřeba zachování smíšených soutěží, avšak s odstraněním sociokulturních bariér znesnadňujících začátky žen v motoristickém sportu.

Abstract

This thesis deals with the issue of gender equality in motorsport. It aims to carry out two main tasks. The first is based on description and explanation of the current position of female racers in motorsport (are they considered a regular part of motorsport and do they constitute a competition for male racers, or are they just decorative anomalies?). Motorsport is one of the very few mixed sports. The second task is to answer the question whether it would be useful to establish separated women-only categories, which might attract more racers. The thesis consists of two key parts. The explanatory section of this text presents a theoretical explanation of the contemporary situation (using the theory of the lenses of gender). The empirical part is derived from expert interviews and interviews with top Czech female racers. The conclusion of the thesis is a compilation of findings provided by both parts of the text. The essential result is the need to preserve mixed competition which would be free of socio-cultural barriers which hinder the beginnings of women in motorsport.

Klíčová slova

Motorsport, gender, diskriminace, rovnost příležitostí, androcentrismus, biologický esencialismus, genderová polarizace

Keywords

Motorsport, gender, discrimination, equal opportunities, androcentrism, biological essentialism, gender polarization

Rozsah práce: 163 293 znaků s mezerami

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Děčíně dne 10. května 2014

Michal Mikoláš

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval doc. Milanu Tučkovi, prom. mat., CSc. za cenné rady, trpělivý přístup a užitečné postřehy, které vypracování diplomové práce výrazně usnadnily. Můj nehynoucí vděk patří také mým nejbližším, přítelkyni, přátelům a rodině. Bez jejich podpory, porozumění a dodávání chuti ke psaní bych tento text dost možná nikdy nedokončil.

Institut sociologických studií
Projekt diplomové práce

PŘEDPOKLÁDANÝ NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: Ženy v motoristickém sportu –
dekorace? Konkurence?

STUDENT: Michal Mikoláš

KONZULTANT: DOC. MILAN TUČEK, CSc.

1. Vymezení předmětu zkoumání a strukturace výzkumného tématu

Popis postavení žen v různých sférách motoristického sportu (v hierarchii závodních stájí, jako závodnice, jako "ozdoby" - tzv. pitbabes, grid girls); paradoxy motorsportu (typicky maskulinní sport, avšak ženy na vyšších úrovních nemají vlastní kategorie, relativně vyšší úspěšnost žen-závodnic před několika dekádami; rozbor organizací na zvýšení poměru žen v motorsportu (např. WMC, zřízení Mezinárodní automobilovou federací) a disputaci nad její efektivitou; porovnání zastoupení žen v motorsportu u nás a v zahraničí; objasnění celkového nízkého zastoupení žen v tomto druhu sportu – zmapování problému; narativy žen-závodnic tvořené médii; rozhovory se závodníky a závodnicemi (chápání identity ženy-závodnice, náhled na smíšený charakter motorsportu – soupeření žen a mužů v rámci jedné kategorie).

2. Teoretická východiska

Ve své práci bych chtěl proti sobě postavit „genderově korektní“ přístupy s přístupy „biologizujícími“, jež obvykle bývají chápány jako dva antagonistické koncepty odlišnými způsoby vysvětlující nerovnosti a rozdíly mezi ženami a muži. Pro lepší vysvětlení obou perspektiv hodlám využít například teorii optických skel kultury (S. Bem). Kultura dokáže vytvořit úhly pohledu na sociální realitu, tyto různé pohledy můžeme chápat jako jisté čočky, skla, skrze něž se díváme (v souvislosti s touto teorií jsou známé kupříkladu genderové polarizace – vytvoření ženského a mužského světa [kde v našem případě by motorsport mohl být jistým typickým mužským světem], androcentrismus či biologický esencialismus – rozdíly mužů a žen jsou dány od přírody).

Pro vysvětlení povahy maskulinní povahy motorsportu využiji Connellovo vysvětlení hegemonické maskulinity, dávající za vzor kompetitivní aspekt lidského života. Vzpomínám také na texty Pierra Bourdieu a jeho vysvětlení, že nadvláda mužů je sociálně konstruována, nicméně takovým způsobem, že působí naprosto přirozeně.

Výčet některých teoretických konceptů, jež by měly být využity v diplomové práci

Sociologie sportu, dramaturgický přístup konstrukce genderu, biologický esencialismus, doing gender, gender play, glass ceiling, hegemonní mužství, sociální konstruktivismus.

Existující studie a práce v dané oblasti

Dosud jsem se nesešel s textem, jenž by se zabýval s tématem totožným s tím mým (tj. zaměřeným speciálně na oblast motoristického sportu), avšak prací řešících genderové otázky a problémy v oblasti sportu existuje hned několik. Většina takových prací je zahraničních (Sport, men, and the gender order: critical feminist perspectives, Women, sport, and culture, Out on the field: Gender, sport and sexualities, Feminism and sporting bodies: Essays on theory and practice, ale také studie interdisciplinární, zasahující např. do oblasti psychologie jako Gender, sport, and aggressive behavior outside sport a podobně). Otázkou genderu ve spojení se sportem se zabývali i někteří lidé z České republiky, například Ondřej Špaček či Ludmila Fialová.

3. Cíle diplomové práce

Cílem diplomové práce je popsat a pokud možno také vysvětlit pozici žen působících v motoristickém sportu, zjistit, jaké aspekty současného stavu způsobují. Dále se hodlám zabývat paradoxem motorsportu – bylo by vhodné uchovat status quo, tj. nechat motorsport sportem smíšeným, či se naopak nabízí etablování nových kategorií, jejichž výsledkem by byly oddělené závodní série pro muže a ženy? Tento problém se pokusím vztáhnout na otázku genderové separace v kompetitivních lidských činnostech.

4. Výzkumné otázky

Jak se profiluje žena-závodnice? Jaké jsou procesy profilování závodnické identity? Jaké jsou důvody pro ne/participaci žen v motorsportu? Jaké jsou důsledky soupeření žen a mužů v rámci jedné disciplíny? Je smíšené soupeření žádoucí, ženy nehandicapující?

5. Metody a prameny

(Polo)strukturované rozhovory (závodnice, závodníci)

Analýza dokumentů institucí spravujících motoristické soutěže

Narativní analýza příběhů žen-závodnic

6. Předpokládaná struktura diplomové práce

Úvod, Teoretická východiska, Metody, Deskriptivní část, Analytická část, Závěry

7. Základní literatura k tématu

BIRRELL, Susan 1994: Women, sport and culture. Champaign: Human Kinetics

BUYSSE, Jo Ann EMBSER-HERBERT, Melissa Sheridan 2004: Construction of Gender in Sport i Gender and Society, vol. 18, no. 1

COOKY, Cheryl 2009: "Girls Just Aren't Interested": The Social Construction of Interest in Girls' Sport in Sociological Perspectives Vol. 52, No. 2

DEUTSCH, Francine M. 2007: Undoing Gender in Gender and Society, vol. 21, no. 1

HARGREAVES, Jennifer A. 1990: Gender on the Sports Agenda in International Review for the Sociology of Sport, vol. 25, no. 4

HOLMES, Mary 2009: Gender and everyday life. New York: Routledge

KLARICA, A. J. 2001: Performance in motor sports in British Journal of Sports Medicine, vol. 35

KOVÁŘÍK, Miloš 1990: Královna volantu. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů

LEES-MAFFEI, Grace 2002: Men, motors, markets and women in Autopia: Cars and Culture. London: Reaktion Books

MAYES, Sharon S. 1979: Women in Positions of Authority: A Case Study of Changing Sex Roles in Signs, vol. 4, no. 3

MESSNER, Michael A. SABO, Donald F. 1992: Sport, Men, and the Gender Order: Critical Feminist Perspectives.

MIKOSZA, Janine M. PHILLIPS, Murray G. 1999: Gender, Sport and the Body Politic in International Review for the Sociology of Sport, vol. 33, no. 1

PFLUGFELDER, Ehren Helmut 2009: Something Less than a Driver: Toward an Understanding of Gendered Bodies in Motorsport in Journal of Sport and Social Issues, vol. 33, no. 4

ROSS, Sally R. RIDINGER, Lynn L. CUNEEN, Jacquelyn 2009: Drivers to divas: advertising images of women in motorsport in International Journal of Sports Marketing & Sponsorship, vol. 10, no. 3

SEKOT, Aleš 2006: Sociologie sportu. Brno: Vydavatelství Masarykovy univerzity

SEKOT, Aleš 2008: Sociologické problémy sportu. Praha: Grada Publishing, a.s.

SLEPIČKA, Pavel HOŠEK, Václav HÁTLOVÁ, Běla 2006: Psychologie sportu. Praha: Karolinum

ŠPAČEK, Ondřej 2011: Sport pro všechny? Sociální nerovnosti a sportovní aktivity in Sociální studia, vol. 1/2011

TÄNNSJÖ, Torbjörn TAMBURRINI, Claudio 2000: Values in Sport: Elitism, Nationalism, Gender Equality and the Scientific Manufacture of Winners. New York and London: Routledge/E&FN

Obsah

Úvod a struktura práce	12
1. Teorie optických skel genderu.....	13
1.1 Gender	13
1.2 Ženy v nevýhodě.....	15
1.3 Androcentrismus	16
1.4 Genderová polarizace.....	18
1.5 Biologický esencialismus	20
1.6 Sport jako diskriminující prostředí?.....	22
2. Motorsport.....	25
2.1 Motorsport – základní definice	25
2.2 Kategorie a formy automobilových závodů.....	26
2.3 Motorsport – institucionalizace, jurisdikce	27
2.4 Motorsport – historický vývoj.....	28
2.5 Motorsport – specifika.....	29
2.5.1 Oficiální uznání.....	29
2.5.2 Soupeření lidí, nebo strojů?	30
2.5.3 Motorsport jako globální fenomén.....	31
2.5.4 Motorsport jako masový sport pro vyvolené	32
2.5.5 Motorsport jako smíšený sport.....	33
2.6 Motorsport jako výspa maskulinity.....	33
2.6.1 Komise žen v motorsportu	36
3. Metodologická část	37
3.1 Cíle výzkumu (výzkumné otázky)	37
4. Expertní rozhovory	37
4.1 Experti, metoda výběru expertů	38
4.2 Postup, provedení expertních rozhovorů.....	39
4.2.1 Dotazování expertů dle návodu	39
4.2.2 Návod k rozhovoru	40
4.3 Analýza rozhovorů	41
4.3.1 Otevřené kódování	41
4.3.2 Axiální kódování	43
4.4 Expertní rozhovory - zjištění	46
4.4.1 Problematika vývoje ženské participace v motorsportu	46
4.4.2 Úskalí ženských kategorií	48
4.5 Expertní rozhovory – diskuse	50
4.5.1 Zdůvodnění nízkého zastoupení žen v motorsportu	51
4.5.2 Má motorsport zůstat sportem smíšeným?.....	52
5. Rozhovory se závodnicemi	52
5.1 Výběr respondentek.....	53
5.2 Postup provedení rozhovorů.....	53
5.3 Dotazování dle návodu	53
5.3.1 Návod k rozhovoru	54
5.4 Analýza rozhovorů	54
5.5 Rozhovory – prvotní zjištění	54
5.5.1 Ambivalentní vliv pohlaví.....	55
5.5.2 Atraktivita neseparovaných soutěží	57
6. Empirická část diplomové práce – závěry	58
6.1 Popis a zdůvodnění stávající pozice žen.....	58
6.2 Má motorsport zůstat sportem smíšeným?.....	59
6.3 Možné řešení – vylepšení pozice žen v motorsportu	59
6.4 Separace se nerovná rovnosti	60
Diskuse	62
Závěr	64
Summary	65
Seznam použité literatury	67
Elektronické zdroje.....	69
Seznam příloh	71

Úvod a struktura práce

Motorsport představuje pozoruhodnou lidskou činnost, která v průběhu desetiletí dokázala pohltit miliony lidí po celé planetě. Představuje atraktivní mix technologie, jezdeckých schopností, adrenalinu i rivality. Umí soutěžící i diváky opojit rychlostí a dráždit všudypřítomným nebezpečím. Nejvyšší a nejprestižnější patra motorsportu pevně prorostla sociokulturním prostředím společnosti. Jména takových osobností, jakými jsou například Michael Schumacher, Sebastian Vettel či Fernando Alonso dalece přesáhla sportovní hranice. V mnoha případech se stala stejně význačnými symboly, jakými jsou hvězdy popkultury. Motoristický svět není pouze světem rychlosti a spojení lidského umu se silou dokonale sestaveného stroje. Je zároveň jakýmsi lakmusovým papírkem, tedy indikátorem medializace, kosmopolitního marketingu i politických změn globalizujícího se světa. Může tak docházet k nevhodným situacím. Motorsport propaguje výrobky či služby, které se samotným závoděním nemusí být nic společného – ještě v nedávné minulosti bylo závodění silně propojeno se sponzoringem ze strany výrobců tabákových produktů. Dnes není výjimkou, že závodní týmy a jezdce finančně podporují kosmetické firmy či mobilní operátoři. Jednotlivé země se předhánají v tom, která bude pořádat prestižnější motoristický podnik a zvýší tím svůj mezinárodní kredit, přiláká zahraniční kapitál a davy turistů. Královna motorsportu, jak je formule 1 často nazývána, se staví do role propagátora environmentálně přívětivé průmyslové výroby a automobilového průmyslu.

Ústředním motivem linoucí se mojí diplomovou prací se však motorsport stal z poněkud jiného důvodu. S trochou nadsázky je totiž motorsport výspou maskulinity, záležitostí považovanou za vysloveně mužskou, v níž je ženský prvek přítomen jakoby mimochodem, případně jako dekorace pro dokreslení stávajícího koloritu. Tento náhled však tvrdě naráží na fakt, že motorsport je sportem smíšeným, a umožňuje tak vzájemné soupeření mužů i žen najednou. Docházíme tak k poněkud rozpačitému tvrzení, že motorsport není ženám uzavřen a mohou se v něm volně pohybovat, avšak zároveň do něho tak docela *nepatří*. Motorsport považuji za své hobby, jakožto i přivýdělek, a tak jsem si v posledních letech nemohl nevšimnout sílících diskuzí na téma působení žen v motorsportu. Poprvé po mnoha letech se závodnice stávají zaměstnankyněmi stájí formule 1, avšak pouze v pozici testovacích pilotů. Do řídicích orgánů motoristických akcí rovněž pronikají ženy a ženskému působení se ve světě rychlých kol se stále častější frekvencí věnují média a odborná i všeobecně zaměřená periodika.

Záměrem mé práce je splnit dva základní cíle - **popsat a vysvětlit současné (nízké) postavení žen v motorsportu (1) a zodpovědět otázku, zda je současná situace v motorsportu žádoucí, či zda by závodnicím mohlo pomoci etablování oddělených, specializovaných soutěží (2)**. Úvodní část práce má funkci teoretickou a mapovací (již v ní se ale snažím text směřovat tak, aby podával hypotetická řešení stanovených cílů – empirická část práce pak tato řešení podrobí zkoušce a uvede je na pravou míru). Rozhodl jsem se, že v úvodní části vedle sebe postavím dva názorové proudy, které jsou běžně považovány za antagonistické. Tyto proudy mají představovat vysvětlení nerovného postavení žen a mužů v současné společnosti. Jedním jsou teoretické koncepty hovořící o znevýhodnění žen na základě sociokulturních konstruktů. Projevovat se zde může (zejména v oblasti vrcholového sportu, a to na pozicích sportovních i funkcionářských) například problematika takzvaného skleněného stropu. Druhý zmiňovaný proud, který bývá označován jako biologický

determinismus, mluví o znevýhodnění žen jako o věci přirozeně dané, založené na biologické přirozenosti. Předkládám tvrzení, že se nemusí nutně jednat o vzájemně se vylučující přístupy, a mohou být naopak do velké míry komplementární. Při vysvětlování uvedených náhledů využívám teorii optických skel Sandry Bem, která je páteří teoretické části práce a která také dokazuje, že vliv mohou mít oba typy nahlížení. Zbytek teoretické části je věnován dalším specifickým motorsportu, (deskripci statistik participace žen v motorsportu, tj. skutečný poměr počtu závodníků a závodnic, jsem musel v důsledku neposkytnutí dat ze strany Autoklubu ČR vynechat, a tak jsem musel vzít zavděk pouze snadno dohledatelným a dostatečně nereprezentativním údajům) a doplnění prvního teoretického proudu popisem konstruování maskulinní povahy motorsportu – stereotypizující spojování muže a automobilu, maskulinní automobilová kultura, ozdobná funkce žen ve formě hostesek a grid girls a podobně.

Popisnou část diplomové práce doplňuji krátkými medailonky a ukázkami mediálního obrazu vybraných známých žen z oblasti motorsportu (Danica Patrick, Maria de Villota, Susie Wolff). Pro větší přehlednost a plynulost textu jsem se však rozhodl text věnovaný jednotlivým závodnicím vložit do přílohy diplomové práce.

První kapitola empirické části práce spočívá v expertních rozhovorech s novináři věnujícími se vrcholovému motorsportu – v jejich případě jsem se zaměřil na jejich náhled na ženy v motorsportu, zda jejich počty považují za dostatečné, co dle nich působí jako bariéra, která brání zapojování většího počtu žen (jinými slovy jaká optická skla hrají roli – brzdí ženy sociokulturní konstrukty, nebo předpoklad jiných biologických predispozic?), jak odhadují budoucí vývoj participace žen v motorsportu (budou se jejich počty zvyšovat, případně bude se zvyšovat počet úspěšných závodnic?) a také, zda je potřeba motorsport zachovat jako sport smíšený. Na rozhovory s novináři navazují rozhovory s českými závodnicemi, kterých jsem se doptával na jejich vnímání pohlaví jako faktoru, který ovlivňuje jejich závodní kariéru (byl pro ně fakt, že jsou ženami, a tedy jakými výjimkami ve světě motorsportu, v kariéře překážkou, nebo naopak v určitých situacích mohl pomoci?). Hlavní výstupy, které jsou kompilací poznatků z teoretické i empirické části práce, hovoří o faktu, že počet závodnic je i přes jistý růst stále nízký. Muži a ženy v motorsportu nemají rovnocenné výchozí podmínky. Největší překážky před závodnicemi stojí při sportovních začátcích. Další stěžejní myšlenka mluví o potřebě zachování smíšených soutěží, avšak s odstraněním sociokulturních bariér znesnadňujících začátky žen v motoristickém sportu.

1. Teorie optických skel genderu

1.1 Gender

Pro potřeby tohoto textu věnuji jednu podkapitulu vysvětlení termínu „gender“ (včetně protipólu „sex“) a jeho v současnosti používaných konotací. V běžné mluvě se v rámci naší veřejnosti jedná stále spíše o neologismus, něco nového a nezvyklého. Pro běžné občany neseznámené s genderovou problematikou může termín gender působit matoucím dojmem – ostatně anglicko-české slovníky do českého jazyka běžně překládají slova gender i sex stejným způsobem – jako pohlaví (v některých případech je místo pohlaví u genderu uveden rod), což může snadno navodit myšlenku, že se jedná o synonyma. V rámci společenských věd je tomu zcela jinak – nejedná se sice o antonyma, ale o výrazy zahrnující velmi odlišné sféry sociální a biologické reality. Gender se obvykle v českých

společenskovědních textech nepřekládá (můžeme se nicméně setkat s ekvivalentem „rod“). Anglický termín sex pro lepší srozumitelnost budu nazývat pohlavím.

*Pohlaví*¹ chápeme jako biologickou danost, neboť „označuje, zda je daná osoba označována za muže či ženu v závislosti na tom, jaké mají tělo.“ (Holmes 2008: 2) Pohlaví rozdělujeme na mužské a ženské s ohledem na biologické charakteristiky (ne však ty charakteristiky biologického původu, které jsou ovlivnitelné činnostmi jednotlivce – mluvím zde například o účesech a podobně) jakými mohou být genitály, určitá kombinace chromozomů, či sekundární pohlavní znaky (stavba kostry, tvar lebky, ochlupení a podobně. Pro zjednodušení záměrně pomíjím osoby biologicky nespolehlivě zařaditelné do jedné ze dvou uvedených kategorií).

Gender oproti tomu představuje sociální kategorie. Stejně jako kategorie pohlaví dělí individua na (standardně) dvě skupiny lidí. V tomto případě ale nejde o biologické determinanty, nýbrž o „ideje a praktiky, které konstituují maskulinitu a feminitu“². (Holmes 2008: 2) Maskulinita (mužskost) pak bývá nedělitelně přiřazována k mužskému pohlaví, feminita (ženskost) k ženskému. Hrubě a nepřítli přesně řečeno gender předepisuje, jak by se ženy a muži měli chovat v rámci svých zkonstruovaných a sociálně akceptovaných feminních/maskulinních rolích, tedy jak být „správnou ženou“ či „správným mužem“. Lepší představu může poskytnout známý a nesčetněkrát citovaný text *Doing Gender* od Candace West a Dona Zimmermana. Dle nich gender není jen souborem norem, rolí a předpisů, ale je účastníky sociálních interakcí, tedy potažmo všech členů společnosti aktivně utvářen, a to mnoha všedními činnostmi, které nám mohou připadat zcela přirozené a odvíjející se od našich přírodních předurčeností. West a Zimmerman citují zajímavý příklad z Goffmanova textu *The Arrangement Between the Sexes* (1977, časopis *Theory and Society*): „...segregace na toaletách je prezentována jako přirozená konsekvence rozdílů mezi pohlavími, avšak ve skutečnosti se jedná o oslavu, ne-li přímo výrobu rozdílů.“ (West, Zimmermann 1987: 137) Jinak řečeno nám naše biologická podstata nenařizuje navštěvovat záchodky podle značky panáčka nebo panenky dle našeho pohlaví. Toalety navštěvujeme za totožným cílem. Společnost je pak protkána mnoha podobnými situacemi a příklady, které ustavují rámec posilující pocit, že rozdíly sociokulturní jsou přímo vyvozeny z rozdílů přírodních. Vnuknutí pocitů samozřejmosti rozdílů patří k nejvýraznějším produktům socializace. (Holmes 2008: 3)

Rozdíly mezi jednotlivými sociálními rolemi mohou pomoci při budování a uvědomování si vlastní identity. Také usnadňují vymezování se vůči nositelům jiných rolí. Stejně tak jsou maskulinní a feminní kategorie vyvinuté značně dichotomicky a mají jasné kontury. Obory, které se genderovou problematikou zabývají nejvíce, tedy mimo jiné sociologie a gender studies, však nestudují pouze rozdíly samotné, ale i nerovnosti, které z nich mohou plynout.

¹ Text *Doing Gender* (West, Zimmerman 1987) rozlišuje ještě pohlavní kategorii, která pohlaví předjímá. Jinými slovy – na základě vlastnění určitých všeobecně akceptovaných pohlavních znaků je jedinec zařazen do kategorie žena/muž. Rozhodl jsem se pohlaví a pohlavní kategorie pro přehlednost spojit.

² Judith Butler by k dosud zmíněným informacím zřejmě připomněla, že chápání genderu jako pouhé binární diferenciace mezi maskulinitou a feminitou není zcela přesné a vyčerpávající. Gender se totiž nerovná tomu, co člověk „má“ nebo „co“ je. I vlastnosti, které nespádají do binárního dělení na maskulinní nebo feminní, jsou podrobeny genderu. (Butler 2004: 42)

Příklad stereotypizace

Dovolím si uvést příklad, který může působit nepatřičným dojmem. Je možné ho však využít jako oslí můstek, kterým se pokouším uvést a triviálně přiblížit teoretické zakotvení této diplomové práce. Svou přítelkyni jsem vyzval k zápasu v závodní počítačové hře z prostředí formule 1. Ona mě naopak navnadila na poměření schopností v několika psychotestech měřících emoční kvocient. Závody jsem vyhrál na body v poměru tři ku jedné, naopak v testu jsem naprosto propadl. Představme si na okamžik komickou možnost, že bych představoval veškeré muže na světě, kdežto Zuzana by zastupovala všechny ženy. Co je možné z výsledků závodu a testu, které podle výsledku vypadaly poměrně jednostranně, vlastně vyvozovat? Představujeme-li agregovanou sumu lidí, nemůžeme mluvit o náhodě. Znamená to tedy, že platí poměrně egocentrická (potažmo androcentrická) představa, že muži jsou v průměru ve hraní akčních a závodních počítačových her lepší než ženy? Snad i ano, ale čím je to způsobeno? Mají muži od přírody vybroušenější a rychlejší reakce? Možná mužům více sedí činnosti, které si přirozeně žádají větší podíl agresivity, která implikuje přímočařejší a nelitostnější herní strategii, zatímco ženy svou nedostatečnou agresivitou, nerozhodností a téměř absentující individualistickou sebestředností podobné výhody postrádají. Nebo je to spíše způsobeno tím, že muži nejsou v dětství na rozdíl od žen omezováni v konání dynamických, vysoce kompetitivních činností a mají tak více příležitostí pro rozvoj schopností v této oblasti? Jinak řečeno – jsou ženy pro některé aktivity od přírody méně nadané a je tím vysvětleno i jejich menší zastoupení v různých oblastech, či je to způsobeno socializací a dlouhodobým sociálním konstruováním inferiorního postavení žen v těchto činnostech? Nabízí se také otázka, zda je znevýhodněné postavení žen v různých okruzích lidských činností, sport nevyjímaje, důsledkem nižších výkonů, nebo spíše odkazem vytváření čistě maskulinních „světů“, tedy činností, které jsou tradičně spojovány s mužností a do nichž ženy kvůli tvorbě neviditelných bariér (dlouho vznikajících v kontextu společenského konsensu) prostupují v průběhu času jen velmi pozvolna a pomalu.

1.2 Ženy v nevýhodě

V této podkapitole volně navazuji na uvedený příklad a nejasné argumentování ohledně vysvětlení nerovného postavení žen a mužů. Jelikož se tento text soustředí na kompetitivní sportovní lidské činnosti a konkrétně motorsport, předkládám nejprve dva rozdílné náhledy, které se snaží vysvětlit (nikoliv však nutně ospravedlnit) diskutovaný problém, proč je některé konání (ale i například zaměstnání a obecné přijímání určitých rolí ve společnosti) považováno za záležitost (exkluzivně) ženskou, nebo naopak mužskou. Jak je již naznačeno v příkladu, tyto dva náhledy poukazují na problematiku biologických diferencí (biologický determinismus) na straně jedné a sociální konstruování diferenciací mužských a ženských rolí na straně druhé. Snažím se přitom dokázat, že oba mohou hrát svou roli. Ve velké míře přitom využívám teorii optických skel, kterou v oblasti sociálních věd proslavila americká psycholožka Sandra Lipsitz Bem, jejíž práce má multidisciplinární přesah a je zajímavým materiálem také pro sociologicky zaměřené studie s aplikovatelností na de facto všechny společnosti západní civilizace. (Bem 1993: 3) Zmiňovaná optická skla (v angličtině lenses of gender) jsou metaforou pro různé úhly pohledu na sociální realitu. Jejich vliv je však mnohem širší a rozhodně ne pouze percepční. Jedná se o způsob nahlížení, který generuje přesvědčení o legitimitě statu quo v případě dělení mužských a ženských rolí a k nim

přiřazených privilegií, nebo naopak restrikcí. Jak říká Bem, „optická skla nejenom stanovují, jak lidé sociální realitu vnímají, představují si a diskutují. Jsou zároveň zakotveny v sociálních institucích, a tak mohou formovat rovněž věci s materiální podstatou – jako například nerovné mzdové ohodnocení – které konstituují sociální realitu samotnou.“ (Bem 1993: 2) Existují tři různé typy skel. Prvním je androcentrismus (androcentrism), druhým genderová polarizace (gender polarization) a třetím biologický esencionalismus (biological essentialism). První dva typy využívám v popisu sociálně konstruovaných genderových znevýhodnění, třetím si vypomáhám u vysvětlování, kterak bývá znevýhodnění žen ospravedlňováno na základě údajných biologických podřízeností žen. Pojednání o optických sklech si troufám doplnit informacemi o hegemonické maskulinitě a tvorbě skleněných stropů, ale také čistě nesociologické studie o reakčních schopnostech a fyziologických rozdílech mužů a žen, na kterých biologicky determinizující teorie bývají založeny.

1.3 Androcentrismus

Dobrou představu o této perspektivě získáme již při výkladu etymologie jejího názvu. Androcentrismus tvrdí, že dominantní postavení ve společnosti mají muži. Ve své vůdčí pozici pak ovšem získávají egocentrický (nebo v tomto případě androcentrický) pohled na realitu. To znamená, že sami sebe vnímají jako středobod, centrum. Ono centrum se pak stává měřítkem pro vše ostatní. Bem hovoří o dvou simultánních procesech při konstruování androcentristického pohledu na svět. Muži nejprve definují vše, co vidí, ve smyslu podobnosti nebo naopak odlišnosti od nich samých. Svě vlastní já a vlastní zkušenost staví jako referenční bod nebo standard pro kulturu či lidský druh jako celek. Ostatní bytosti a zkušenosti pak vnímají pouze jako podřadné opuštění nebo deviaci od standardu, který sami zkonstruovali. Mimo to ale také definují vše, co vidí, podle smyslu nebo funkcionálního významu, který dané věci mají pro ně samotné. Nedefinují je v jejich vlastním rámci, odděleně. (Bem 1993: 42) Androcentrický přístup nastavuje laťku. Neříká zcela to, že muž je tím dobrým a vše ostatní tím špatným, jako že spíše předesílá, že muž a mužství je normou a porovnávacím prvkem pro vše ostatní. Podobně jako jiné „centrismy“ má i androcentrismus inklinace k přeformulování reality na dvě protichůdné oblasti – na oblast známou, tu „naši“, neboli to, co jsme „my“, a naopak na oblast „jejich“.

Zřejmě prvními odbornými pracemi zabývajícími se androcentrismem byla díla spisovatelky, feministky a socioložky Charlotte Perkins Gilman. Kniha *The Man-Made World; or, Our Androcentric Culture* poprvé vyšla v roce 1911 a obsahuje mnoho argumentů, které pomohly Sandře Bem vylíčit specifika androcentrického optického skla. Gilman popisuje, kterak androcentrická převaha ve vnímání světa determinovala prakticky všechny základní normy společnosti – normy v oblasti zdravotnické, vzdělanostní i politické. Bem předkládá oporu pro svá tvrzení o androcentrismu v zasazení jeho ustanovení již v prehistorických formách lidské společnosti. Mluví o androcentrických prvcích v religiozních tématech (biblický vznik lidského druhu je možno brát za prototyp androcentrismu – Adam, stvořen Bohem, byl první bytostí, z jehož žebra byla vytvořena Eva – první žena, která je tedy vlastně derivátem Adamovy bytosti), ale i v antické Platónově a Aristotelově filosofii a také ve freudistické teorii psychoanalýzy. Bem se nevyhýbá ani hledání androcentrických tendencí také v na první pohled genderově zcela neutrálních institucích, mezi něž bývá zařazován například právní systém. Bylo by poněkud nešikovné a snad i nevhodné domnívat se, že

androcentrický pohled na sociální realitu nedoznal za poslední století žádných změn. Tvrzení, že „všechny lidské standardy byly založeny na základě mužských charakteristik, a tedy když si přejeme pochválit výkon ženy, řekneme, že má „maskulinní mysl,““ (Gilman 1911: 8)³ dnes působí kuriózně. Mužský standard stále převládá, ovšem představuje již jakýsi cedník, který umožňuje přeci jen volnější výklad sociální reality a pronikání univerzálních měřítek pro posuzování kvalitativních charakteristik lidské (a nikoliv výhradně ženské či mužské) činnosti.

Androcentrismus v mnoha společnostech, včetně těch západních, bývá zakořeněn také v rodině, tedy v instituci, která přirozeně není lidským společenským výtvořem, nýbrž se v různých podobách vyskytuje u mnoha rozličných živočišných druhů. Dle Gilman byla původní základní funkce rodiny jasná – péče a výchova jejích mladých členů. Androcentrismus však její základní poslání přetransformoval do podoby, ve které slouží mužským zájmům. Rodina se stává mužským „prostředkem komfortu, moci a hrdosti“. (Gilman 1911: 11) Gilman mluví o historických projevech dominantního mužského postavení v rodině, o prestiži v podobě potomka mužského pohlaví, ale také o tradici jednostranného mužského výběru vhodné partnerky a manželky. Pro rodinu bylo výhodnější početí syna než dcery i po stránce ekonomické. Síla těchto pohnutek, někdy až misogynických (tedy těch vyznačujících se negativním náhledem na ženy, někdy dokonce odporem či nenávisť k ženám), je dnes oslabena – člověk se nestává zasloužilou matkou či otcem podle počtu synů. Takové nahlížení na funkčnost rodiny je spíše závanem z historie. Pravdou ale zůstává, že patrilinéární prvky ve společnosti, tedy ty, které definují dědické a příbuzenské vztahy z hlediska otcovy linie, a v menší míře snad i prvky patrilokální, jsou v západních společnostech hluboce ukotveny. (Gilmore 2009: 98-99) Mohou být takřka neviditelné, nicméně v tom smyslu, že jsou považovány za samozřejmost – i v naší společnosti převažuje přijímání příjmení muže při zakládání rodiny. Tento fakt může být stěžejně označen za přímého viníka znevýhodnění žen v postupu pracovními i sociálními žebříčky. Zároveň se ale poněkud implicitně stává tichou pojistkou mužského standardu. Snad i proto se setkáváme s případy, kdy si mediálně známé (a povětšinou tedy rovněž pracovně úspěšné) ženy ponechávají své rodné příjmení i po sňatku. Také ve světě motorsportu najdeme několik podobných případů. Některé takové závodnice ostatně jsou předmětem bližšího zájmu tohoto textu (Danica Patrick, Maria de Villota).

Na závěr krátkého pojednání o androcentrismu připomínám tvrzení Sandry Bem, že muži svou pozici moci využili ke konstrukci sociálního světa, který definuje ženy a ženské role ve vztahu k mužům a mužským rolím. Ale nezůstalo jen u toho, androcentricky byla definována rovněž věda, morálka, mentální zdraví, práce, politika, právo a potažmo všechny společenské instituce. Kdybychom ale zůstali jen u tohoto tvrzení, dopustili bychom se vlastně téměř absurdního pranýřování mužů a jejich obviňování ze systematického a úmyslného vylučování žen z různých pozic uvnitř společenských institucí. Mezi muži a ženami se v souvislosti s privilegovaným postavením mužů v sociální hierarchii navyšovala distance emoční i fyzická, která vyústila v již zmiňované vytváření sociální reality nedostatečně reflektující specifika obou pohlaví. (Bem 1993: 131-132) Je tak docela možné, že na androcentrickém ustanovení společenského řádu nebyly podepsány pouze sebestředné tendence mužů v pozicích moci, ale také neúmyslně necitlivě konstruované instituce (vzniklé se záměrem genderové neutrality), které však kvůli vzniklé hierarchické nerovnováze mezi muži a

³ Stránkování tohoto odkazu je problematické, neboť danou knihu se mi podařilo získat pouze v elektronické podobě z internetové knihovny Feedbooks, ve které je text převeden do formátu PDF a neodpovídá stránkování knižního originálu.

ženami nedokázaly objektivně reflektovat reálné potřeby. Že bylo konstituování institucí historicky spíše mužskou záležitostí, z čehož v některých případech mohla plynout přímá exkluze žen, je patrně pravdou. V současnosti nemůže být o přímé, jurisdikcí posvěcené exkluzi v západních společnostech řeč. Sandra Bem připomíná, že diskursy stavící do středu ženský pohled na svět, sice umí zručně analyzovat androcentristickou podstatu sociálního řádu, zároveň ale tíhnou k vytvoření vlastního genderového optického skla, v tomto případě gynocentrického. (Bem 1993: 132)

1.4 Genderová polarizace

Zde navazuji na úvodní základní popis genderu. V zásadě jde o odlišování, rozdělování či rozrůžňování mužů a žen na dvě jasně oddělitelné a někdy i protichůdné skupiny tvořící společnost. Toto polarizování je přitom všudypřítomným organizováním sociálního života kolem distinkce mužské a ženské podstaty. Sociální život je s tímto organizováním tak úzce propojen, že byla vytvořena všezahrnující hranice maskulinity a feminity. Tato hranice přetrvává i ve všech oblastech lidské každodennosti a zahrnuje nejen kupříkladu způsoby oblékání a plnění předepsaných sociálních rolí, ale mimo jiné i způsoby vyjadřování emocí. (Bem 1993: 80)

Genderová polarizace působí ve dvou vzájemně spřízněných směrech. Tím prvním je sestavování přesných a exkluzivních scénářů pro zhoštění se mužské a ženské role, tj. scénáře pro správné naplňování maskulinních a feminních standardů. Druhý směr je restriktivní a definuje všechny, kteří se od scénářů odlišují, jako nemorální či patologické jedince. (Bem 1993: 81)

Řešení odstranění neduhů vznikajících genderovou polarizací může znít vcelku banálně – Sandra Bem ho nazývá jednoduše depolarizací. Jednalo by se však o nesmírně komplexní soubor procesů, který by „přetřel kulturně konstruovaná spojení mezi pohlavím člověka a prakticky všemi typy lidského jednání, včetně způsobů oblékání, sociálních rolí, nebo dokonce způsobů vyjádření emocí a sexuálního chtíče.“ (Bem 1995: 329) Šlo by tedy o to, aby se genderová polarizace nevztahovala na věci, které nejsou přímo závislé na neoddiskutovatelných biologických diferencích mezi muži a ženami. Nehodlám se zde pouštět do kritického zhodnocení proveditelnosti takového procesu a hypotetického diskutování o konkrétních případech jeho realizace. V následujících kapitolách (zejména v empirické části práce) se nicméně zabývám tím, zda je možné odstranit zažité stereotypy v oblasti motorsportu.

Exkluzivita charakteristik maskulinních a feminních pólů genderového spektra a jejich jasně vyhraněná podstata usnadňuje tvorbu stereotypizujících pojmání rolí žen a mužů ve společnosti. Stereotypy obecně spočívají v přisuzování typických charakteristik daným skupinám lidí.

Definice stereotypů, jak ji uvádí Velký sociologický slovník:

***stereotyp** - (z řec. stereos =pevný; typos =ráz) – velmi stabilní prvek ve vědomí, resp. psychický a přeneseně i soc. mechanismus, regulující vnímání a hodnocení určitých skupin jevů, ovlivňující názory, mínění, postoje i chování. Pojem zavedl americký novinář W. Lippman v r. 1922, když upozornil na existenci určitých ustrnulých představ ve vědomí lidí, obvykle, i když ne výhradně, přejímaných z jiných zdrojů, než je vlastní soc. zkušenost. Tyto představy hrají význ. úlohu jako předem daná schémata vnímání, uvažování a hodnocení nových jevů. S. jsou vytvářeny především rodinnou výchovou, vzorem rodičů, jsou přejímány od nejbližšího soc. okolí, od uznávaných autorit.*

Na jejich utváření se dále podílí přenos skupinových norem a poznatků, → veřejné mínění, někdy i škola, sdělovací prostředky. S., které vznikají a jsou utvářeny na základě vlastních zkušeností, často souvisí s přeceněním jednotlivé, třeba i nahodilé události. S. mají spíše iracionální charakter, a obtížně se proto mění čistě logickými argumenty.

Mluvíme-li o stereotypch v souvislosti se společností, nemluvíme pouze o regulaci vnímání výhradně sociálních jevů, ale často a především sociálních skupin. Nezáleží přitom na tom, zda je nějaká generalizovaná charakteristika dané sociální skupiny v této skupině skutečně častou. Klíčem ke stereotypizování je fakt, že je na jedince čistě z principu toho, že je členem jisté skupiny, nahlíženo jako na individuuum vyhovující generalizující optice stereotypizování. (Cook, Cusack 2011: 9) Zřejmě žádný jiný typ stereotypů nezahrnuje tak velké skupiny lidí jako genderové stereotypy. Logiku tomuto tvrzení dodává právě genderová polarizace. Protichůdnost a vzájemná výlučnost genderových pólů, která dělí dvě poloviny světové populace na neslučitelné složky, umožňuje vytvořit jasně vytříbené charakteristiky bez překrývání a bez znejišťujících a nejasných prvků.

Stereotypy včetně těch genderových bývají spojovány s negativními prvky ve společnosti a s tvorbou sociálních problémů. Aby mé interpretace nepůsobily příliš jednostranně a zaujatě, dovoluji si poznamenat, že konstruování genderových stereotypů ovšem nemusí být ve všech případech nutně podniknuto ve zlém úmyslu, tedy s cílem systematicky poškodit jednu sociální skupinu (ač tak jeho důsledky často skutečně působí). Americká psychologka Linda Brannon připomíná studie pohlížející na stereotypizování jako na kognitivní proces. Problém je takový, že lidé potřebují zjednodušit interakci s velice složitým okolním světem, a tak se dopouští vytváření simplicítních kategorií. U dětí, jejichž kognitivní schopnosti se teprve rozvíjí, je pak toto „škatulkování“ nástrojem, jak snadno pochopit fungování světa kolem nich. Je nicméně pravda, že toto dělení bývá poněkud zkreslené. (Brannon 2005: 166) Toto tvrzení dle mého názoru neodporuje výkladu Sandry Bem, podle které je rozšířený mylný názor, že „kdyby androcentrismus i biologický esencialismus byly eliminovány, zůstaly by pouze rozdíly mezi pohlavími.“ (Bem 1993: 80) Názor je mylný v tom, že genderová polarizace by tím nemohla zaniknout. Odůvodnění nerovností na základě androcentrického vidění světa, ale ani biologizující optika (tou bývá polarizace pouze legitimizována) nemusí přímo řídit vytváření genderové polarizace. Ta naopak může vytvářet očekávání exkluzivně náležící oběma pohlavím, a to i po stránce biologické. Sandra Bem dokonce tvrdí, že pohlaví je v naší společnosti konstruktivistickým výtvozem a jeho vnímání nám dokonce více než biologie vytváří genderová polarizace, která „klade dichotomii mužů a žen na biologické kontinuum genů, chromozomů, hormonů a reprodukční fyziologie...“ (Bem 1993: 80) Uvedenou citaci pochopitelně není možné pobírat tak, že genderová polarizace de facto konstituuje pohlaví, Sandra Bem svým výrokem chtěla tvrdit, že polarizace nepředpokládá dichotomizaci pouze na úrovni sociokulturní, ale i fyzické. Pro účely mé práce je však samozřejmě důležitější první hledisko a premisa, že genderová polarizace staví motorsport jako oblast nepříslušící ženám.

1.5 Biologický esencialismus

Bem ve svém pojednání o biologickém esencialismu připomíná neblahý fakt, že biologické teorie byly v průběhu historie často používány pro naturalizování (případně dokonce zachovávání a přiřizování) sociálních nerovností. (Bem 1993: 6) Lze říci, že toto optické sklo využívá (zneužívá) fyzické a biologické diference (které nezřídka považuje za přehnaně signifikantní) mezi muži a ženami k tomu, aby druhé zmiňované pohlaví mohlo být podřízeno tomu prvnímu. „Lidé mají sklon připisovat skryté podstaty⁴ různým kategoriím, jako je rasa, gender či osobnost člověka.“ (Gelman, Hirschfeld 1999: 403) Tyto přirozené podstaty jsou klíčem ke kategorizování a charakterizování různých skupin lidí a jejich následnému hierarchizování a z(ne)výhodnění. V knize Sandry Bem je zmiňována celá řada teorií a myšlenkových směrů, které přispěly k úspěchu a dlouhému přežívání biologického esencialismu. Nebudu zde vyjmenovávat všechny, neboť ne všechny mají dostatečný sociologický přesah. Uvedu proto pouze několik typických příkladů. Jedním z nich je evolucionismus, a to jak sociálněvědní, jenž byl ve světě proslaven Herbertem Spencerem, tak i biologický, jehož nejslavnějším představitelem je Charles Darwin. Ten měl nerovnosti žen naturalizovat tak, že muži (a potažmo samci všech živočišných druhů) jsou podrobena náročnější a podrobnější selekci, než je tomu u samic. Toto složitější „výběrové řízení“ má několik odůvodnění – samci musí nejen zvítězit nad svými soky v lásce, ale musí si zároveň získat náklonnost samice samotné. (Bem 1993: 6) Spencerovy závěry byly komplementární s Darwinovými – tvrdil prý, že „biologie zformovala sociální třídy a pohlaví tak, že odpovídají svým sociálním rolím. Muži tak například byli více soutěživí a ženy mají pro změnu větší talent na opečovávání.“ (Bem 1993: 11) Kritice Sandry Bem je též podrobena sociobiologie známého entomologa Edwarda O. Wilsona. Ten naturalizoval nerovnosti pohlaví tak, že de facto jak lidské sociální chování, tak i organizace společnosti jsou zakódovány v genech lidí. (Bem 1993: 14) Pro sociobiology je podle Sandry Bem typické hledání univerzalit, obecně platných zákonů, které platí napříč společnostmi a kulturami v různých částech světa. Jedna ze základních premis má poměrně jasně znatelný evolucionistický nádech a zároveň má také ambice vysvětlit časově stálé diference a nerovnosti napříč světem. Ona premisa zní následovně: V dobách prehistorických se mužům s agresivnějšími, dominantnějšími a sexuálně promiskuitnějšími geny dařilo vytvářet mnohem více genetických kopií sebe samých. Stejně to bylo v případě žen s geny sexuálně selektivnějšími a mateřskými. V důsledku evoluční selekce se genetické rozdílnosti pohlaví, které se přímo podepisují na chování, promítly do všech kultur. Tyto univerzální genetické nestejnosti pak vysvětlují, proč je s chlapci a dívkami zacházeno jiným způsobem. (Bem 1993: 19) Uvedené tvrzení může znít logicky a je možné, že vývoj společnosti se skutečně do jisté míry podobnou selekcí mohl řídit. Bem však našla problematický aspekt tvrzení. Reaguje jednoznačně a tvrdí, že sociobiologické paradigma má jednu výraznou trhlínu, neboť neobsahuje jistý postulát, který by logicky měl být jeho součástí. Připomíná totiž těžko oddiskutovatelný fakt, že biologické vlastnosti lidí umožňují „přetvářet své okolí skrze kulturní invenci a následně přetvářet sebe sama.“ (Bem 1993: 22) Myšleno tím je to, že vývoj člověka umožnil překonávat i překážky, které jsou jeho „přirozeností“ bez nabytých inovací nemožné.

Uveďme si jeden primitivní příklad – za normálních okolností by bylo nemožné, aby se člověk mohl dostat do několikakilometrových mořských hlubin. Ohromný tlak a další vlastnosti tohoto pro

⁴ V originálu „essences“, essence.

člověka nepříhodného prostředí by odvážlivce rychle zahubily. Technický pokrok, který byl umožněn lidskou přirozeností, dokázal překonat omezení způsobená jinými lidskými přirozenostmi. Tvrzení Sandry Bem je možno chápat tak, že společnost dokázala překonat již tolik biologických restrikcí, že vysvětlování nerovnosti pohlaví pomocí zákonů platících v předhistorické době působí nevěrohodně, neboť mnoho biologických diferencí je v dnešní době irelevantní. Bem se ve svém pojednání o biologickém esencialismu snaží odpovídat také na časté otázky, které mohou vznášet jeho zastánci – tou možná nejčastější a i dle Bem nejlogičtější je, jak je možné, že nerovnosti mezi pohlavími stále existují, i když kulturní invence společnosti výrazně přetvořila životy lidí tak, že jsou rozdíly marginální. Její vysvětlení zní následovně: „...dělbá práce na základě pohlaví a systém mužské politické dominance dala vzniknout celé síti kulturních domněnek a sociálních praktik, které si začaly žít vlastním životem a psát vlastní historii.“ (Bem 1993: 32) Tyto nové konstrukty pak zcela přehlíží fakt, že překonávají rozdílnosti pohlaví.

Na závěr podkapitoly o biologickém esencialismu vkládám parafrázi zásadních argumentů Sandry Bem stavěných proti jeho využívání pro ospravedlnění stávajících sociálních nerovností mezi muži a ženami. Bem v zásadě netvrdí, že mezi ženami a muži neexistují žádné biologické rozdíly či predispozice k různým činnostem – ostatně naprostá marginalizace fyzických a psychických rozdílů mezi pohlavími by dle mého názoru mohlo podryvat pro příliš jednostranný pohled na svět. Za stěžejní tvrzení považuji následující řádky: „...nehleď na to, jaké průměrné subtilní biologické rozdíly mohou být nalezeny, nikdy nemohou ospravedlnit nerovnost pohlaví, která byla po staletí součástí společenského života. (...) Velikost a důležitost biologických diferencí závisí v každém případě na situačním kontextu, ve kterém ženy a muži žijí své životy.“ (Bem 1993: 38) Jinými slovy – ženy a muži nemusí být po všech biologických stránkách stejní. Potenciální rozdílnosti však neodpovídají rozsahu sociálních nerovností, které na rozdílnosti poukazují. Zároveň není možné vysvětlovat nepoměr v počtu mužů a žen v případě určitých zaměstnání pouze na základě jiných biologických predispozic. Netroufám si totéž tvrdit o téměř výhradně fyzicky založených profesích typu hornictví, existuje však řada zaměstnání vykazujících výrazné nepoměry i bez jasné závislosti na fyzických a psychických vlastnostech mužů a žen. Empirická část této práce dokládá, že korelace mezi počtem žen v motorsportu a biologickými predispozicemi je složitá a platnost biologického esencialismu není akceptovatelná, ale ani zcela bezvýhradně odsouzeníhodná. Je pravděpodobné, že subtilní rozdíly mezi ženami a muži svůj vliv mají, avšak zřejmě ne takový, aby vysvětlil poměr žen a mužů v závodech.

Výše uvedená tři optická skla kultury ve své kombinaci vytváří velmi silné konzervační činidlo sociálních nerovností žen a mužů, přičemž biologizující sklo slouží jako studnice argumentů pro údajnou oprávněnost ustavení dalších skel. Empirická část diplomové práce obsahuje zjištění vztahená na zde vyložené myšlenky Sandry Bem. Známych konceptů, které by uměly elegantně vysvětlit nástroje zachovávající genderové nerovnosti, je samozřejmě více. Známa je kupříkladu hegemonická maskulinita, kterou proslavila Raewyn Connell. Tento koncept, jak už název napovídá, vychází z roviny mocenské a je možno ji chápat jako „vzorec praktik (tj. věcí skutečně činěných, nejde pouze o očekávání spojená s rolemi či o identitu), který umožňuje pokračování mužské dominance nad ženami (...) Hegemonická maskulinita nebyla zamýšlena jako normální ve statistickém slova smyslu, pouze minorita mužů ji může využít. Rozhodně ale byla normativní. Ztělesňovala v současnosti nejvíce oceňované způsoby bytí mužem a požadovala, aby se ostatní muži stavěli v závislosti na ní. Ideologicky legitimizovala globální subordinaci žen mužům.“ (Connell, Messerschmidt 2005: 832)

V tomto smyslu dle mého názoru hegemonická maskulinita sdílí jisté prvky společně s androcentrismem, neboť rovněž staví muže jako středobod sociálního uspořádání společnosti. Jádrem ovšem představuje pouze malá část mužů, ostatní se staví do pozice v relaci s jádrem. Byť je koncept hegemonické maskulinity zajímavý, rozhodl jsem se v textu zanechat pouze tuto krátkou zmínku a teoreticky se opírat o práci Sandry Bem. Chci tím zamezit nepřehlednosti a přesycenosti teoriemi.

Věřím, že koncepty uvedené v teoretické části práce mohou vysvětlovat existenci známého skleněného stropu (glass ceiling), tedy obvykle neviditelné bariéry (ve smyslu kupříkladu neexistence expresivně diskriminujících zákonů a pravidel), která však přesto brání marginalizovaným skupinám občanů v kariérním postupu. Empirická část práce se snaží vysvětlit, jak se skleněný strop konstituuje i v motorsportu.

1.6 Sport jako diskriminující prostředí?

Tato podkapitola si klade za úkol podat základní výklad o genderové problematice sportu. Také zmiňuje, jak se sport může podepisovat na prohlubování genderových nerovností, nebo naopak může být využit pro vymazání znevýhodnění. V neposlední řadě se zde také pokouším o ospravedlnění smysluplnosti stanovení cíle, který má rozhodnout o ne/vhodnosti zavedení oddělených kategorií pro muže a ženy. Informace zde obsažené lze vztáhnout pouze na sport v tzv. západním světě, tedy na společnost, mezi něž patří i naše. Extrémní případy z oblastí, kde je ženám zcela zamezeno účastnit se sportovních činností, tato diplomová práce neřeší.

Předně je však nutné podotknout, že společenské vědy mohou mít na udržování problémů i svůj vlastní nepřímý vliv. Sociologie a jiné obory se totiž genderovou problematikou sportu, byť ten je takřka odjakživa považován za veledůležitý prvek společnosti, dlouho nezabývaly. Jennifer Hargreaves nedostatek kritického přístupu k možným společenským problémům tvořeným v oblasti sportu přičítá skutečností, že „mainstreamové ideje o sportu se zabývají fyzickým tělem (něčím, co se zdá být kompletně ‚přirozené‘ a neměnitelné). Sport se také běžně považuje za něco, co žije ‚vlastním životem‘ a je zásadně odděleno od ‚důležitých‘ aspektů sociálního světa (...), něco, co je ryze nevinné, hravé a osvobozující.“ (Hargreaves 1993: 6) Jinak řečeno, možné sociální problémy tkvící ve sportu byly přehlíženy vzhledem k jeho chápání jako něčeho, co ve své podstatě nemůže problémy generovat.

V poslední době je však sport pojímán i z kritického úhlu pohledu a stal se oblíbeným, byť patrně stále ne stěžejním předmětem zkoumání ze strany společenských věd. Mezi stále velmi aktuální témata patří problematika genderové rovnosti ve sportu (být konkrétně motorsport bývá k mému překvapení do velké míry opomíjen, snad i z důvodů jeho jedinečnosti a „deviací“ mezi jinými typy sportů, viz kapitoly o specifikách motorsportu), kterou se v různých podobách zabývají také nadnárodní politické a jiné instituce, které chtějí využít sport a jeho nezměrný vliv pro naplnění svých proklamovaných cílů, a zároveň hodlají vymýtit diskriminující sféry sportu: „Pozitivní důsledky sportu pro genderovou rovnoprávnost a posílení postavení žen jsou omezovány genderově založenou diskriminací ve všech oblastech a na všech úrovních sportu a jiných fyzických aktivit. Diskriminace je přiživována neutuchajícími stereotypy o fyzických schopnostech žen a jejich sociálních rolích.“ (OSN 2007: 3)

Co genderovou nerovnost ve sportu vlastně zažehává? Řadu neduhů, které nejsou nepodobné těm z jiných oblastí veřejného života, může způsobovat genderové stereotypizování a předsudky, ale kupříkladu i nedostatečná mediální propagace sportujících žen. Po teoretické stránce jsou za příčiny patologických projevů genderové nerovnosti označovány i nám známé koncepty, například hegemonická maskulinita. Ta mimo extrémních a otevřených nástrojů udržení nadvlády mužů používá také „citlivější „taktiky“ dominance, jako je exkluze žen z různých sociálních prostředí či sportovních týmů a naklonění médií mužům.“ (Miller 2002: 47-48) Dayna Daniels se pro změnu zabývá aplikací Beminých optických skel ve sportu. Sport je podle ní součástí oblastí, které reprodukuje mužskou privilegovanost. Androcentrismus se pak dopouští zvláštního „deliktu“ – přestože existují muži, kteří jsou pro určité sporty fyzicky vybaveni hůře než některé ženy a značné procento mužů ani o daný sport nemusí jevit zájem, androcentrická povaha sportu přesto ženy pronikající do centrálně mužského světa vidí jako vetřelce. (Daniels 2009: 28) V citované knize je dále uvedeno, kterak genderová polarizace dichotomizuje i oblasti, které nelze označit za nic jiného než lidský konstrukt (a nelze je proto považovat za přírodou dané), mezi něž neoddiskutovatelně patří i sportovní disciplíny – některé náleží mužům, jiné zase ženám. (Daniels 2009: 29) Vraťme se na okamžik k tvrzení Sandry Bem, že každý jedinec, který se odchyluje od scénářů sepsaných genderovou polarizací, je považován za patologického, a to neohledně na pohlaví jedince – muž se zkrátka nemá chovat jako žena a naopak. Daniels tvrdí, že sport v tomto ohledu nepředstavuje výjimku. Na ženy, které se realizují v typicky mužských sportech, bývá pohlíženo jako na „zrádkyně“ feminity, osoby, které se chtějí stát muži (a nezřídka s muži sdílejí touhu po ženách). Zcela opačně pak muži, kteří se prosazují ve „feminních“ sportech, dostávají nálepky „zženštilců“. Navíc zženštilců, kteří se vzdali možnosti účastnit se sportu maskulinního a „snížili“ se k feminitě. (Daniels 2009: 33)

Důkazy o androcentrické povaze sportu se podle některých autorek a autorů dají nalézt již v lingvistických aspektech sportu. Byť se nejedná o problémy svou závažností srovnatelné s přímým dehonestováním sportovkyň, existují studie, které je možné využít jako důkaz vykreslování sportu jako androcentrické domény. Například Linda Fuller píše, že sport je typický svým „gender markingem“ – ten prý jasně označuje ženské sportovní kategorie jako něco odlišného, neobvyklého a zvláštního (ženská atletika, ženský hokej a podobně). Také mluví o konvencích familiérního pojmenovávání sportovkyň, např. ze strany médií (Fuller 2006: 32-33) Jiní lidé zase hledají znevýhodnění žen v nerovném zastoupení v řídicích orgánech sportu: „Reprezentace žen v rozhodných řídicích orgánech není dostatečná. Zvýšená participace žen ve funkcionářských pozicích by diverzifikovala talentový potenciál na administrátorských, funkcionářských a trenérských pozicích.“ (Sever 2005: 5)

Plány různých organizací na propagaci genderové rovnosti ve sportu často zní poměrně jasně, avšak zároveň značně obecně. Kupříkladu Strategický plán Evropské komise pro léta 2014 až 2020 mluví o nalezení genderově vyváženého zastoupení ve sportovních organizacích (Bod 2., minimálně 40% žen či mužů na národní a 30% na transnárodní úrovni), odstranění genderově založeného násilného chování (Bod 5., eliminace sexuálního obtěžování apod.), vyrovnané situace v oblasti koučinku (Bod. 4, opět vyrovnané zastoupení mužů a žen a zahrnutí kurzů reflektujících genderovou problematiku v rámci vzdělávání koučů), eliminování genderových stereotypů s pomocí médií (Bod 6., s využitím rovnoměrného a zobrazování sportovců i sportovkyň). Právě v mediálních obrazech žen Evropská komise (dále jen EK) vidí významný faktor podporující konzervování stereotypů

v evropských společnostech: „Ženy jsou často zarámovány jako vyhovující pouze pro sporty individuální či sporty s estetickými elementy. Také jsou zobrazovány jinak než mužští sportovci, a to jak po fotografické, tak i po lingvistické stránce. Často jsou zachyceny na obrázcích vytržených ze sportovního kontextu a v pasivních a tradičně feminních pózách. Dále jsou sportovkyně médií dále předkládány způsobem, který přispívá marginalizaci ženského sportu v závislosti na důrazu kladeném na sexualitu a feminitu. Existence takového pokrytí ženského sportu jasně devaluje sportovní úspěchy žen.“ (Evropská komise 2014: 33) EK prosazuje řešení direktivní cestou (důraz na vzdělávání žurnalistů ze strany zaměstnavatelů ve spolupráci se státními sportovními organizacemi, dosazování většího počtu žurnalistek) na národních i mezinárodních úrovních.

Nepochybuji sice, že různá nabízená řešení mohou přinášet významné pozitivní změny, ostatně nejsem dostatečně způsobilý ani znalý na to, abych měl právo na zpochybňování direktiv významných nadnárodních organizací, nicméně sport považuji za natolik heterogenní, že není možné použít jeden standardizovaný rámec řešení na všechna jeho odvětví, a to i v případech, kdy navrhované změny mají velmi konkretizovanou podobu. Zastávám názor, že (nejen) genderová problematika jednotlivých odrůd sportu by měla být interdisciplinárně zanalyzována, načež by bylo možné hovořit o konkrétních řešeních. I z tohoto důvodu jsem se ostatně rozhodl nezaměřovat se na sport jako na celek. Jak je uvedeno i na několika jiných místech v tomto textu, má práce je zacílena na poněkud úzce vymezené sportovní odvětví, které je v mnoha ohledech jedinečné. Proto považuji oba cíle této práce za relevantní. Postavení žen v motorsportu může být jiné než postavení žen z jiných odvětví. Organizace spojených národů vztáhla své Rozvojové cíle tisíciletí (MDG – Millenium Development Goals) rovněž na oblast sportu. Cíl č. 3 je v tomto podání následovný: „Usnadňování přístupu žen a dívek k tělovýchově a sportu pomáhá posilovat jejich sebevědomí a sociální integraci. Zapojování dívek ve sportovních aktivitách vedle hochů pomáhá eliminovat předsudky, které často přispívají k sociální zranitelnosti žen a dívek.“ (OSN 2007: 4) Třetí MDG v sobě nese **podstatu dilematu**, které se pokouším v této diplomové práci vyřešit. Jak uvedu níže, motorsport splňuje cíl OSN v tom smyslu, že umožňuje mužům i ženám vzájemně soupeřit ve stejných soutěžích. Zároveň je to ale silně maskulinně zaměřené sportovní odvětví, jehož prostředí je nastaveno značně androcentricky a ženské účastnice závodů vulgárně řečeno považuje za anomálie. Motorsport je v některých ohledech ideálem v tom, že legislativně nehledí na to, zda se závodů účastní žena či muž. Stále zde však existuje sociokulturní hledisko, které může představovat minimálně stejně velké překážky jako stanovené regule. Těžko můžeme argumentovat proti tomu, že v čistě ženské kategorii by docházelo ke stejným androcentrickým tendencím, jako tomu je v kategorii smíšené. Argumentů pro i proti odděleným kategoriím by se jistě dala nalézt celá řada – viz poslední odstavec této kapitoly.

Na závěr této krátké kapitoly ještě uvádím také vlastní poznámku, kterou je nutno považovat čistě za mé ničím nepodložené domněnky, kterými si nicméně dovoluji také odkazovat na dilema smíšených a oddělených kategorií. Proti děleným kategoriím by mohla mluvit myšlenka, že byly vytvořeny společností (nebo společnost umožnila jejich existenci) jakoby mimochodem, a byly tím naoko vytvořeny stejné podmínky pro ženy a muže v další oblasti lidského žití, čímž by se zdánlivě pomohlo naplnění jedné ze základních závazných norem moderních společností, kterou je rovnost příležitostí jednotlivců bez ohledu na jejich pro danou příležitost nerelevantních rozmanitostí a odlišností. Ve své podstatě ale společnost logičnosti nebo přínosnosti existence kategorií pro ženy u maskulinních sportů a pro muže u sportů feminních nevěří. V případě, že takové tendence ve

společnosti existují, je možné podotknout, že společnost řeší „správnost“ působení jednoho pohlaví ve sportu, který mu „nepatří“. Nejsou tedy oddělené kategorie spíše takovým „odklizením“ nevyhovujícího pohlaví do podružné oddělené „karantény“? Stejně dobře ale můžeme konkrétně o motorsportu zopakovat výše vypsání výroky a teoretizovat v tom smyslu, že není smíšený proto, že by byl rovnostářský a progresivní, ale že ženy považuje za tak marginální záležitost, že vytvářet zvláštní kategorie zkrátka „není třeba“. Proto jsem se rozhodl dilema neřešit pouze teoreticky, ale přiklonit se k jedné z variant dle výsledků empirie.

2. Motorsport

Níže uvedené podkapitoly cílí na elementární popis motorsportu tak, aby čtenáři a čtenářky získali dostatečné povědomí o jeho specifikách. Deskripce toho, kterak je motorsport globálním fenoménem a kterak je nejen ve sportovní oblasti výjimečný a zároveň populární pak má dodat dostatečné odůvodnění, proč motorsport považují za předmět hodný sociologického bádání.

2.1 Motorsport – základní definice

Tato kapitola má samoúčelnou funkci – slouží k definování motorsportu a popisuje specifika, která jej odlišují od jiných sportovních odvětví. Od ostatních, standardních forem sportu se významně liší faktem, že účastníci a účastnice sportovních akcí spolu nesoupeří pouze za pomoci vlastních fyzických sil, nýbrž prostřednictvím pohybu za pomoci motorizovaných strojů. Těmito stroji mohou být jednostopá vozidla (motocykly), automobily, monoposty (formulové vozy), ale také rychlostní čluny či letouny. Tato diplomová práce se až na výjimky hodlá zabývat automobilovými a formulovými závody (můžeme je označit širším názvem automobilový sport), jež patří k nejběžnějším a divácky nejpřístupnějším verzím motorsportu.

Základním aspektem motorsportu je závodění, které je kompetitivní lidskou činností, při které se (obvykle jednotliví) závodníci pokoušejí předčít své soupeře tím, že se se svým závodním vozem dokáží dostat ze startovního do cílového bodu rychleji než ostatní. Zápolení v automobilovém sportu probíhá (respektive by mělo probíhat) na specializovaných závodních okruzích či pozemních komunikacích, které jsou v době pořádání závodů nepřístupny pro běžný provoz.

Motorsport se vyznačuje rovněž tím, že jeho vymezení není zcela triviální, a co do svých vlastností zahrnuje v podstatě všechny základní aspekty – některými svými charakteristikami totiž připomíná sporty senzomotorické, funkčně-mobilizační, anticipační i technické/rizikové (Slepička, Hošek, Hátlová 2009: 24-26). Lidé účastníci se závodů (obvykle je nazýváme jezdci, piloti či jednoduše závodníci) tak musí být zruční ve smyslu umění koordinovat pohyby různých částí těla nezávisle na sobě (otáčení volantem, ovládání pedálů, řazení rychlostních stupňů - senzomotorika). Rovněž musí být v dostatečně dobré fyzické kondici, aby překonali různé druhy energií, jimž musí při jízdě čelit (funkčně-mobilizační sport). Při bojích se soupeři na trati či při snaze zajet co nejlepší čas je třeba dokázat správně odhadnout reakci rivala či změnu v prostředí (anticipační s.). Konečně se jedná o činnost, kde se sportovci nepohybují pouze pomocí vlastních sil, nýbrž k nim využívají různá motorizovaná vozidla.

2.2 Kategorie a formy automobilových závodů

Níže uvedený výčet stručně představuje základní odvětví automobilového sportu (srov. Henry, Angus, Jenkins, Aylett 2007):

Autocross (autokros) – Závody na nezpevněném povrchu v lehkých terénních vozidlech. Na trati závodí najednou. Konstrukce vozů je dostatečně lehká, aby zabraňovala přílišnému boření se do podloží a zároveň nebyla překážkou v dynamické jízdě.

Autotest (slalom) – Soutěže testující zejména řidičskou zručnost. Jednotlivé vozy musí projet mezi sérií překážek (např. dopravní kužely či jiné značení) v co nejrychlejším čase. Povrch závodní dráhy je většinou asfaltový a rovný. Za případné srážení překážek bývá k výslednému času připočtena penalizace, většinou v řádu sekund.

Drag racing – Závody dragsterů, populární zejména ve Spojených státech. Cílem je co nejrychleji projet rovný úsek trati o určité délce, přičemž klíčová je extrémně rychlá akcelerace a maximální rychlost vozu. Závodní stroje v této kategorii nebývají použitelné pro jinou než přímou jízdu a mohou být poháněny nekonvenčními motory, kupříkladu raketovými.

Drifting – Mladá disciplína, která představuje výjimku ve faktu, že nespočívá v co nejrychlejší jízdě. Důležitý je umělecký dojem, kterého se pomocí driftování (speciálního smýkání) s vozem může docílit. S nadsázkou řečeno můžeme mluvit o jakémsi krasobruslení motoristického světa.

Karting (motokáry) – Závody motokár probíhají na menších, často zastřešených okruzích. Motokáry jsou v porovnání s jinými závodními stroji velmi malé, lehké a konstrukčně jednodušší. Rovněž oplývají dobrou ovladatelností. Často se jedná o první soutěže pozdějších okruhových závodníků a závodnic. De facto je motokáry možné označit za nejjednodušší monoposty.

Rally – Populární závody, které se konají na různých površích (asfalt, šotolina, sníh...). Úkolem je zajet stanovenou trasu v co nejkratším čase – ve většině případů vozy nezávodí přímo proti sobě, ale (ve stylu např. cyklistické časovky) na měřený úsek vyjíždí po určitých časových intervalech. Jednotlivé vozy jsou řízeny posádkou, kterou tvoří pilot a navigátor. Druhý jmenovaný má v popisu práce využívat mapu a informovat člověka za volantem o nástrahách a detailech trasy (výmoly, zhoršená viditelnost, charakter zatáček apod.). Vozy se vzhledem (karoserií, šasi) podobají automobilům z běžného silničního provozu. *Cross-country rally* označuje vytrvalostní automobilové soutěže rallyového typu. Patří mezi ně například Rally Paříž - Dakar (dnes často označovaná jednoduše jako Dakar).

Rallycross – Mix mezi rally a okruhovými závody. Soupeří se na okruzích se smíšeným povrchem (část asfaltová, část nezpevněná), které prověřují jezdeckou všestrannost. Dobrým příkladem takového okruhu na našem území je Autodrom Sosnová u České Lípy.⁵

Závody do vrchu – Úkolem těchto závodů je co nejrychleji odjet stanovenou trasu (asfaltovou). Jak název napovídá, jsou závodistiště zvolena tak, aby obsahovala značná stoupání a převýšení. Vozy na trať vjíždí jednotlivě.

Závody na okruhu – Jedna z nejrozmanitějších forem automobilových závodů. Zahrnuje velké množství rozličných kategorií, mezi něž patří závody vytrvalostní, závody cestovních vozů, monopostů, či například zápolení trucků. Vzhledem k popularitě některých závodních sérií jsou okruhové závody těmi, které v tomto textu budu zmiňovat nejčastěji.

Monopost – Závodní vůz s otevřenou kabinou jezdce (tj. otevřeným kokpitem). Etymologie slova napovídá, že se jedná o stroj určený pro jednoho člověka. Rovněž kola nejsou zakryta karosérií. Některé monoposty patří k nejrychlejším a technicky nejvyspělejším známým pozemním vozidlům – patří sem například závody (grand prix) formule 1.

2.3 Motorsport – institucionalizace, jurisdikce

Organizování soutěží v oblasti motoristického sportu je poměrně komplexním procesem, který nelze provádět zcela dle vlastní libovůle. Například na našem území je možné automobilové závody na pozemních komunikacích možné pořádat pouze v souladu se zákonem 13/1997 Sb., O pozemních komunikacích.⁶ Automobilové závody jsou (podobně jako například kulturní a zábavné akce, reklamní akce či náboženská setkání) klasifikovány jako zvláštní užívání. V takovém případě tudíž zákon nařizuje, že „k užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny (dále jen "zvláštní užívání"), je třeba povolení příslušného silničního správního úřadu vydaného s předchozím souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici a rychlostní silnici, v ostatních případech se souhlasem příslušného orgánu Policie České republiky.“ Toto legislativní ošetření má za úkol zamezit v pořádání nelegálních akcí, které mohou nejen vzhledem k rychlostním limitům, ale i z pohledu technických vlastností závodních strojů i stylu jízdy účastníků potenciálně představovat vysoké bezpečnostní riziko pro osoby pohybující se na silnici/závodní trati, ale také mimo ni.

Rovněž možnost účastnit se závodů má svá omezení a značně se liší od pravidel pro účast v běžném silničním provozu. Automobiloví závodníci z České republiky (existují však výjimky) k participaci v závodech potřebují být vlastníky takzvané Licence soutěžícího, konkrétněji Licence jezdce. Tu vydává Federace automobilového sportu Autoklubu České republiky. Licencí existuje několik druhů. Všeobecně platí, že pro získání mezinárodní licence, tedy pro nabytí možnosti účasti v mezinárodních soutěžích, je nutné absolvovat delší výcvik, tedy závodní školu. Teprve po jejím

⁵ Webová prezentace autodromu: <http://www.autodrom.cz/cs/>

⁶ Plné znění zákona <http://www.mdcr.cz>

absolvování je možné průkaz vydat.⁷ Existují závodní série, ve kterých je možné jezdit dokonce bez řidičského průkazu, což umožňuje účast sportovců mladších osmnácti let.

FIA⁸ - Zmiňovaný Autoklub České republiky patří k hlavním motoristickým sdružením na území našeho státu. Je členem FIA, tedy Mezinárodní automobilové federace (oficiálně Fédération Internationale de l'Automobile). Jedná se o neziskovou organizaci s globálním působením, jejíž sídlo se nachází v Paříži, a to na Place de la Concorde. Veřejnosti je známa například kampaněmi za zvýšením bezpečnosti silničního provozu (FIA Action for Road Safety, která u nás spolupracuje s Ústředním automotoklubem České republiky – ÚAMK, a cílí zejména na snížení počtů zraněných a usmrčených osob při automobilových nehodách), anti-dopingovou kampaní (Race True E-Learning, která závodníky a závodnice poučuje o nebezpečích dopingů, čímž se snaží zabránit zbytečným represivním krokům – u nás je znám příklad Tomáše Engeho), propagací působení žen v motorsportu (Women & Motor Sport Commission – Komise žen FIA, WMC, ke které se blíže vyjadřuji v jiné části textu), ale zejména jako organizace zastřešující významné podniky motoristického sportu pořádané na celém světě, mezi které patří také mistrovství světa vozů formule 1 a mistrovství světa v automobilových soutěžích.

2.4 Motorsport – historický vývoj

Jako zajímavý se může jevit fakt, že motorsport rozhodně není záležitostí novodobou, neboť jeho počátky sahají do devatenáctého století. Ostatně vůbec první závod dává napovědět, jaké sentimenty a hnací síly dokázaly z motorsportu v průběhu desetiletí vytvořit podívanou s celosvětovým významem. Za nejstarší motoristickou sportovní akci je považován závod Paříž – Rouen, který se konal v roce 1894 (tedy dva roky před prvními novodobými olympijskými hrami) a byl vypsán deníkem Petit Journal. Paradoxně vyznívá fakt, že se nemělo jednat o závod, nýbrž o spíše propagačně-komerční jízdu automobilů, jejichž výrobci chtěli dokázat, že se jedná o stroje s velkou budoucností. Svá tvrzení chtěli podtrhnout tím, že automobily zvládnou urazit trať o délce několika desítek kilometrů. Brzy po startu však bylo jasné, že účastníci se nespokojí s klidným procesím. Začali se předhánět v tom, kdo z nich bude v cíli závodu klasifikován na prvním místě. (Skořepa 1973: 8-10)

Tato poněkud anekdotická událost je nicméně dobře zapadající do tvrzení Norberta Eliase, který mluvil o potřebě společnosti kompenzovat sílící pocit nedostatku vzrušení ve veřejném i osobním životě, jelikož „veřejná i osobní kontrola silných emocionálních akcí nabrala na intenzitě a s postupující diferenciací společností se veřejné a osobní krizové situace staly ostřeji diferenciovány, než bývaly v minulosti.“ (Elias, Dunning 1986: 64) Jinými slovy s proměnou společností dochází k potlačování silných spontánních reakcí. Elias pochopitelně netvrdí, že k vzednutí emocionální vlny v dnešní společnosti nedochází – ostatně válečné situace a důsledky dlouhotrvajícího napětí vyúsťující v násilné konflikty mohou nastat i dnes. Přesto je prý možné tvrdit, že bez propagandistického a jiného pečlivě organizovaného působení není v diferenciováných společnostech snadné vytvořit silné pohnutky pro aktivní, emocemi nabitě jednání. Události lokálního charakteru přestávají být v globalizovaném světě v inkriminovaných regionech jediným signifikantním

⁷ Podrobné znění je možné přečíst ve stanovách Autoklubu ČR <http://www.autoklub.cz/dokument/3276-kap-a-obecna-cast.html>

⁸ Oficiální stránky <http://www.fia.com/>

dějem. Elias uvádí příklad, podle kterého v soudobých společnostech špatná úroda v určité oblasti nezpůsobuje všeobecné zděšení a strach z hladu a nemocí, stejně tak nadúroda není zdrojem bezbřehého veselí. Tyto události nahradily jiné děje, třeba fluktuace cen na trhu. Stejně tak intimní sféra nahrazuje vzrušivé reakce zástupnými ději – sociální rituály jako například pohřby či svatby již mají spíše symbolickou funkci a od projevů starších vývojových fází společnosti se liší. (Elias, Dunning 1986: 64)

Lidé si s posilováním restriktivních norem, které upozadují a potlačují nespoutané výjevy emocí, snaží hledat kompenzace, a to ve volnočasových aktivitách. Elias si půjčuje aristotelovské termíny a mluví o mimetické třídě aktivit. Ta v oblasti volného času zabírá činnosti zahrnující vše „od sportu přes hudbu až k divadlu, od hororů k westernům, od lovu a rybaření po závodění a malování...“ (Elias, Dunning 1986: 65-66) Aktivity, které lidé vykonávají ve svém „volném čase“ tedy v mnoha případech pozbývají funkce čistě relaxační a odpočinkovou, ale jsou katalyzátorem pro emocionální vyžití, které je v jiných oblastech společenského života prostřednictvím sociální kontroly různými způsoby omezováno. Tímto způsobem proto mohly být položeny základy sportu, který v průběhu času získával stále větší význam a rozštěpil se na sporty amatérské, tedy čistě volnočasové, a sporty profesionální. Sport má zajímavou vlastnost v tom smyslu, že dává možnost nerestriktivního propuknutí vášni jak pro samotné účastníky, tak i pro jeho diváky.

2.5 Motorsport – specifika

Motoristický sport se vyznačuje řadou specifíků, která ho odlišují od jiných sportovních odvětví. Některá jsou dokonce natolik významná, že existují pochyby, zda je vůbec možné motoristické soutěže považovat za sport v pravém slova smyslu. V této kapitole se při sepisování jednotlivých specifíků pokouším předložit argumenty, podle kterých motorsport vskutku považuji za sport, byť velmi svérázný a jako takový vyžadující zařazení do vlastní speciální kategorie.

2.5.1 Oficiální uznání

Motorsport nebývá součástí velkých sportovních akcí zaštiťujících větší množství paralelně pořádaných turnajů různých disciplín. Existují samozřejmě výjimky – na Olympijských hrách 1908, které se konaly v Londýně, probíhaly závody motorových člunů.⁹ Bylo to však poprvé a naposledy, co se motoristické soupeření dostalo mezi oficiální sporty spravované Mezinárodním olympijským výborem (IOC). V naprosté většině případů je motorsport i pro svou odlišnou povahu separátní událostí. Z normativního hlediska však nemůže být o sportovní podstatě motorsportu pochyb. Již zmiňovaná Mezinárodní olympijská komise v roce 2011 zařadila automobilové závody mezi provizorně uznané sporty. V září 2013 pak došlo k plnému uznání motorsportu a potažmo také Mezinárodní automobilové federace jakožto dominantního správního orgánu automobilových soutěží¹⁰. Přesto se nedá počítat s možností, že by se některé motoristické disciplíny mohly stát součástí událostí spadající do agendy IOC. Spekulace o tom, že by se kupříkladu formule 1 mohla v budoucnu stát součástí olympijských her, jsou vrcholnými představiteli IOC odmítány. Jacques

⁹ Výsledky zde: <http://users.skynet.be/hermandw/olymp/mtb1908.html>

¹⁰ Tisková zpráva zde: <http://www.fia.com/news/ioc-upgrades-fia-full-recognition-status>, kopie oznamovacího dopisu zde: <http://www.fia.com/sites/default/files/news/files/2013-09-13%20-%20LE%20-%20Reconnaissance%20d%C3%A9finitive%20de%20la%20FIA%20-%20CE%20Buenos%20Aires%20....pdf>

Rogge, který je v současnosti předsedou IOC, formuli 1 v tomto ohledu odmítá kvůli její závislosti na moderní technice.¹¹ Dochází tím k paradoxní situaci a možné zdánlivé kontradikci – motorsport je oficiálně uznán jako sport, avšak není k němu odpovídajícím způsobem přistupováno. Logika věci velí, že motoristické soutěže jednoduše nelze pořádat vedle soutěží například atletických – rozdíly a nároky těchto odvětví jsou příliš markantní.

2.5.2 Soupeření lidí, nebo strojů?

Dalším argumentem, který odmítá zařazení motorsportu mezi sport, poukazuje na význam technologie v závodech. Ta je naprosto klíčová a nezastupitelná a je ostatně základním předpokladem pro existenci závodů. Jak je ostatně uvedeno na obecném začátku kapitoly Motorsport, nejedná se pouze o poměření fyzických a psychických sil či rychlosti reflexů závodnic a závodníků, ale rovněž o soutěž vytržebnosti závodních strojů. V tomto ohledu se může zdát, že sportovní stránka věci ustupuje do pozadí a lidský faktor je v automobilových závodech potlačován. Jezdec je sice bezprostředním ovládacím prvkem automobilu, na druhou stranu automobil může být různě rychlý, mít více či méně vyspělou aerodynamiku a různou měrou vyspělé důležité technické prvky. Je tudíž zřejmé, že stejně jako nenalezneme dva naprosto totožně výkonné sportovce, bude složité najít dva zcela identické vozy. Jejich konečná rychlost a potažmo rychlost na trati je sumou několika proměnných – jezdeckého umění, kvality zpracování, designu a nastavení (různé typy tratí vyžadují pro optimální funkčnost různé formy nastavení jednotlivých částí vozu). V tomto ohledu je ovšem dobré připomenout, že „sport je doménou, kde dochází ke konfrontaci individualismu a kolektivismu.“ (Sekot 2006: 9) Nejedná se o záležitost čistě individualistickou, byť na trati samotné spolu soupeří jednotlivá spojení jezdců s vozy. Příprava na závod může být pro jeho průběh a výsledky rozhodující. V tomto ohledu je nezpochybnitelná důležitost práce členů tzv. závodních stájí, které sestávají (mohou sestávat) z mechaniků, funkcionářů a dalších osob, jejichž činnost je pro účast v závodech nezbytná. Individuální výsledky jsou tudíž důsledkem týmové práce, byť motorsport není sportem týmovým, nýbrž spíše individuálním.

Chápání sportu jen po stránce fyzické aktivity jednotlivce (případně týmů složených z jednotlivců) může být příliš úzké. Zprvč ignoruje tzv. mentální sporty (např. šachy). Motorsport navíc není v orientaci na cizí pohonnou sílu ojedinělý – jezdeckví by se rovněž neobešlo bez přítomnosti koní, kteří stejně jako závodní vozy mohou rozhodnout o úspěchu či neúspěchu jezdců. Úzké chápání sportu rovněž opomíjí jeho výrazný sociokulturní přesah. V dnešní době není možné hovořit o sportu pouze jako o jednoduché činnosti, která si klade za cíl zvýšení fyzických výkonů či získání různých odměn (emočních, materiálních, sociálních a jiných). Význam a komplexnost sportu narostly do takového stádia, kdy se jedná o „organizačně složitý sociální fenomén. Integruje v sobě totiž řadu prvků, znaků a činností, na kterých se podílejí subjekty z různých oblastí lidských činností, jejichž cíle mohou být diametrálně odlišné od vlastních sportovních aktivit. Jde o podnikatele, manažery, politiky, právníky a zejména členy různých „realizačních týmů“, kteří jsou do značné míry závislí na sportovním úspěchu jednotlivých sportovců či družstev či ligových soutěží a sportovních událostí.“ (Sekot 2008: 11) Motorsport (zejména pak jeho nejvyšší a nejprestižnější závodní série)

¹¹ Vyjádření se objevilo v řadě médií, k přečtení např. zde: http://espn.go.com/racing/f1/story/_/id/8140549/ioc-president-jacques-rogge-rules-formula-one-olympic-sport

uvedené charakteristiky splňuje takřka dokonale, v některých oblastech dokonce patří mezi nejzářnější příklady. Odůvodnění pro toto tvrzení se pokouším předložit v následujících podkapitolách.

2.5.3 Motorsport jako globální fenomén

Mezinárodní závodní série narůstají na významu, získávají větší počet fanoušků a diváků a expandují do stále většího množství zemí. Toto rozpínání s sebou pojí také významné ekonomické důsledky. Odhaduje se, že před osmi lety měl průmysl motorsportu, tedy průmysl navázaný na motorsport (výroba závodních strojů, marketing, logistika, média, samotné pořádání motoristických akcí a podobně) hodnotu 1 bilion 640 miliard korun¹², což odpovídá nezanedbatelným 0,23 % světové HDP. Počet držitelů a držitelek závodních licencí se celosvětově pohybuje kolem jednoho milionu. (Henry, Angus, Jenkins, Aylett 2007: 11). Existují rovněž motoristické série pořádané pod označením mistrovství světa, patrně nejznámějším příkladem je již zmiňovaná formule 1.

Specifika motorsportu ho předurčují k tomu, že se jedná o jedno z neglobalizovanějších sportovních odvětví vůbec. V různých patrech motoristického sportu je (různou měrou) zainteresována řada nadnárodních a nadlokálních společností, od automobilových koncernů až po dodavatele jednotlivých automobilových příslušenství a podobně – některé nižší série (tj. série určené pro mladé účastníky) jsou dokonce celé řízeny velkými společnostmi, v některých případech dokonce primárně nemotoristickými (např. Red Bull).

Motorsport je globální záležitostí, která je procesem globalizace a kosmopolitizace přímo ovlivněna, byť je možné diskutovat o tom, zda kopíruje veškeré její aspekty. Je rovněž možné připomenout myšlenku, že globalizace „jak v obecné rovině, tak na úrovni sportu (je) procesem nestejných skupinových účinků jak v dimenzích času, tak v zorném úhlu místa.“ (Sekot 2008: 93) Jinými slovy ne všude a ne za každých okolností globalizace působí stejnou měrou a totožným způsobem. Totéž platí také pro motoristický sport, který v současnosti ještě nemá ve všech regionech světa stejně silný vliv, byť k jistému vývoji dochází. Formule 1, výstavní skříň globálního a kosmopolitního světového trendu, inklinovala ke globálnímu působení již od svého počátku v padesátých letech. Dlouhou dobu nicméně byla de facto evropským šampionátem (byť se jednalo o mistrovství světa), co se pořádajících zemí týče. Teprve na přelomu dvacátého a jedenadvacátého století začala formule 1 zasahovat také do regionů s rychle se rozvíjejícími ekonomikami (především asijské státy – např. Malajsie, Singapur, Čína). Aleš Sekot tvrdí, že „globalizace přirozeně vyvolává protitlak ve formě úsilí posílit či znovu oživit lokální organizace zakotvené hluboce v místní komunitě a založené na národní či autonomní bázi.“ (Sekot 2008: 97) V případě motorsportu však o záměrech vytvořit lokální organizace, které by byly antagonistické těm globálním, můžeme hovořit jen stěží. Existují samozřejmě národní závodní série, jejich autonomita je ale vzhledem k propojení různých druhů závodů skrze nadnárodní správní orgány takřka nemožná – ve většině případů přímo podléhají vyšším instancím mezinárodního charakteru.

Na tomto místě si dovoluji odbočku – Ulrich Beck rozlišuje slova globalizace a kosmopolitizace. Globalizaci považuje za dialektický proces, ve kterém globální a lokální aspekty nefigurují jako kulturní polarity, ale kombinují se a vzájemně implikují. Kosmopolitizace je pak de facto interní globalizací, tedy globalizací probíhající zevnitř národních společností. Formuje

¹² Přepočteno na české koruny dle kurzu ČNB ze dne 21. 11. 2013, kurz z roku 2005 by byl samozřejmě jiný

každodenní vědomí a vnímání a identity členů společnosti. Globální problémy se stávají součástí lokálních praktik a žitých světů lidí. (Beck 2002: 17) Tento proces se dle mého názoru uplatňuje rovněž v mezinárodním vrcholovém sportu a jeho prorůstání do sportu lokálního. Ten se adaptuje či dokonce napodobuje praktiky globálně působících velkých soutěží. Vliv vrcholových soutěží se s postupnou kompresí kategorií jako je čas a prostor snáze dostává do povědomí lidí. Pro vrcholové transnacionální sportovní soutěže je „typická nedávná expanze sportovních „značek“ na cizí trhy, zejména v kontextu spojení médií a sportu. To je reflektováno kupř. ve snaze známých a prestižních profesionálních sportovních ligových soutěží (...) expandovat v globálním měřítku.“ (Sekot 2008: 100) Rovněž nejprestižnější motoristické podniky fungují jako zmiňovaná značka.

Překvapením pro mě však byla praktická neexistence (případně nedostupnost) analýz publika motoristických soutěží. Co se formule 1 týče, celkové počty diváků v posledních letech dle každoroční výroční zprávy této série přesahují 500 milionů, což z ní činí nejsledovanější každoročně konaný sportovní seriál na světě.¹³ Organizace FOTA, která zastupuje většinu závodních stájí působících ve formuli 1, v roce 2009 nechala provést rozsáhlý mezinárodní výzkum (N=8402) v sedmnácti zemích mezi diváky a fanoušky. Data byla vážena dle sledovanosti formule 1 v daných regionech. Diváci byli na základě svých odpovědí rozděleni na zanícené, diváky se středním zájmem a sváteční diváky. První skupina představuje 25% diváků a převažují v ní muži všech věkových skupin. Formule 1 pro ně představuje nejoblíbenější sport. Sledují celé přenosy a aktivně vyhledávají informace o formuli 1 i z jiných zdrojů (zpravodajské servery, specializované časopisy apod.). Druhá skupina je největší, zaujímá 44%, tvoří ji muži i ženy, a to rovněž všech věkových skupin. Platí, že muži z této skupiny diváků obvykle závody sledují delší dobu než ženy. Ženy i muži se o formuli 1 zajímají, avšak postačují jim informace předávané v televizních přenosech. Sváteční diváci (31%) jsou pak především ženy různých věkových skupin. Obvykle závody nesledují a vystačí si se sestřihy či záběry klíčových momentů. Výrazně mužská převaha mezi diváky byla vysledována v regionech, jako je Indie a Střední východ, dosahovala 80%. Globálně muži představují 56% publika. Průměrný věk diváků byl vyšší v zemích, kde má motorsport dlouhou tradici – Německo, Itálie, Velká Británie, USA, Austrálie. Naopak mladší diváci převažují v zemích, kam formule 1 zavítala až v posledních deseti letech, tedy např. do Číny či Turecka. V poměru zaujatých diváků vévodila Brazílie, Německo, Itálie, Španělsko, Čína či Indie. Sváteční diváci jsou běžní ve Finsku, Austrálii, Francii, Japonsku a na Středním východě. Výstupy výzkumu, který pro FOTA provedla společnost IFM Sports Marketing Surveys, však podrobnější sociodemografické ukazatele diváků a divaček bohužel neobsahují. Uvedeny jsou pro ilustrativní účely. Čeští ani slovenští diváci se součástí agregovaných dat nestali. Z okolních zemí byla zpracovávána data pouze v případě Polska a Německa.

2.5.4 Motorsport jako masový sport pro vyvolené

Jak bylo uvedeno výše, motorsport, zvláště pak jeho nejprestižnější disciplíny, je sportovním odvětvím atraktivním pro velké množství lidí. Na rozdíl od jiných populárních sportů se však liší mírou možné participace. Fotbal jako zřejmě nejrozšířenější a nejběžnější sport na světě si popularitu udržuje nejen díky prestiži a spektakulárnosti špičkových soutěží. Zároveň je možné provozovat ho velice snadno v amatérských podmínkách a s takřka nulovými náklady. Jak je uvedeno v dřívější části

¹³ Za diváka je považován každý, kdo v součtu sleduje alespoň čtvrt hodiny přenosů ze závodů formule 1, viz <http://www.pitpass.com/48426/The-truth-behind-F1s-viewing-figures>

textu, motorsport a aktivní účast v něm jsou poměrně striktně regulovány právním systémem a řídicími orgány motorsportu. Vliv ovšem mají rovněž vysoké náklady, které si pořádání motoristických akcí žádá.

Roční náklady na působení jezdce série Mezinárodního mistrovství ČR DIVIZE 3 – Národní formule 1400, zřejmě nejznámější tuzemské formulové okruhové soutěže, ve které mohou startovat jezdci starší čtrnácti let, se pohybují kolem 400 000 Kč¹⁴ (např. závody motokár jsou samozřejmě levnější, i ty se však mohou vyšplhat řádově k desítkám tisíc korun). Částky vynaložené na roční působení ve velkých mezinárodních soutěžích se pohybují v astronomických výších, řádově až v milionech korun. Největší extrém v tomto případě představuje formule 1. Největší finanční obnos s sebou přinesl Venezuelan Pastor Maldonado, jehož osobní sponzor, státní ropná společnost PDVSA, Maldonadově zaměstnavateli vyplatila více než půl miliardy korun ročně. Maldonado nicméně představuje vsuktku ojedinělý případ. Sponzorské peníze ostatních jezdců dosahují hodnoty desítek milionů, přičemž existují i jezdci, kteří si za své angažmá platit nemusí. Vzhledem k relativně nízkému počtu sedaček ve formuli 1 (v sezoně 2013 a 2014 jich je 22) tak poptávka po nich ohromně převyšuje nabídku.

2.5.5 Motorsport jako smíšený sport

Jedná se o specifikum, které je pro účely tohoto textu klíčové. Motorsport totiž představuje jednu z výjimek v tom smyslu, že se jedná o smíšený sport, tedy o sport, v němž neexistují (až na výjimky) oddělené kategorie pro muže a pro ženy. Existují samozřejmě sporty, ve kterých se na stejném kolbišti pohybují ženy i muži najednou. V maratonských bězích jsou však časy závodnic a závodníků rozděleny. Smíšené tenisové debly a korfbal jsou zase sporty týmové – na každé soupeřící straně hraje stejný počet žen a mužů. Fakt, že je motorsport smíšeným sportem, bývá v kontextu nízkého zastoupení žen často opomíjen. „Jako typický obrázek ženy v motorsportu jsou považovány manželky či přítelkyně mužských závodníků, mezi jejichž „zodpovědnosti“ může patřit sledování a poslouchání závodů, morální podpora svých drahých poloviček a také občasné rozhovory rozebírající sportovní výkony jejich partnerů.“ (Pflugfelder 2009: 414) Ženy jako účastnice závodů či činovnice v motorsportu představují pouze nízké procento zainteresovaných lidí.

2.6 Motorsport jako výspa maskulinity

Tato podkapitola popisuje maskulinní podstatu motorsportu a předkládá důkazy, že maskulinita motorsportu má ve sportovním světě jedinečnou podobu. Především chci podotknout, že samotný charakter fyzické aktivity sám o sobě nenese příliš mnoho typicky čistě maskulinních prvků – například zde nedochází k žádnému přímému fyzickému kontaktu mezi účastníky závodů (velký kontrast v porovnání s hokejem, bojovými sporty a jinými tradičně mužsky asociovanými činnostmi). Zejména vrcholové závodění je pochopitelně fyzicky náročné, ovšem čistá fyzická síla, charakteristika obecně považovaná za maskulinní, není rozhodující vlastností. V současném vrcholovém motorsportu mají větší vliv jiné vlastnosti, například výdrž a odolnost vůči fyzikálním silám působícím při rychlé jízdě. Velká důležitost bývá přikládána i schopnosti simultánního plnění hned několika různých úkolů

¹⁴ Přesné hodnoty se různí, uvedenou částku vyřkl Tomáš Chabr, jeden z účastníků mistrovství <http://www.e-auto.cz/okruhy/narodni-formule-1400-nabizi-slevy-i-sanci-dalsim-zacinajicim-jezdcum.htm>

– člověk za volantem musí samozřejmě mistrně ovládat samotné řízení a jeho regulaci v závislosti na vnějších podmínkách, ať už jsou jakékoliv. Koordinace pohybů různých částí těla při řízení je rovněž samozřejmostí (jak je již uvedeno v základní definici motorsportu). (Klarica 2001: 290) Pokud tuto myšlenku zaženu do extrému, pak je motorsport odvětvím opředěným multitaskingem, jenž bývá naopak stereotypně posuzován jako ženská přednost. Motorsport není testosteronem nabitým odvětvím. Nejedná se o box, v závodech nemusí vítězit výbušnost, ale celé spektrum různých vlastností, z nichž většina nemusí být připisována exkluzivně jednomu či druhému pohlaví.

Mé tvrzení o tom, že motorsport je výspou maskulinity, naráží také na způsob vystupování závodníků a závodnic na závodištích. Závodníci i závodnice v overalu a s nasazenou přilbou vypadají prakticky stejně bez ohledu na jejich pohlaví. A kdyby tomu tak nebylo, jakékoliv fyziologické rozdíly by byly smazány po jejich nastoupení do auta. Samotné závodění jakožto sportovní činnost tedy není možné použít jako něco nabitého sexualitou a propagující kult těla ať už maskulinního, nebo feminního. V tomto ohledu naopak považuji motorsport za jedno z genderově nejvíce neutrálních sportovních odvětví. Ve svém jádru je motorsport neutrální, avšak byl vystaven jako mužský. Maskulinní povaha motorsportu je založena poněkud jinde. Troufám si tvrdit, že jádro maskulinity závodů tkví už v tradičním spojení mužů, maskulinity a automobilů. Sociokulturní pouto maskulinity a automobilů je zachováno i přes fakt, že žena za volantem v současné době nepředstavuje nic exotického. Ženy jsou naopak již nedělitelnou a naprosto samozřejmou součástí dopravy na pozemních komunikacích. „Symbolické spojování vozů s muži a maskulinitou je kulturním fenoménem, který je v konfliktu se žitou zkušeností. Ženy i muži po celém světě běžně porušují předpisy i sociální normy, jezdí příliš rychle, opilí či agresivně.“ (Landström 2006: 31) Řidiči i řidičky využívají vozy k obdobným cílům – přepravě z bodu A do bodu B, k nakupování a podobně. Přesto je automobil považován za stroj s maskulinní povahou. Existují studie, které popisují technologii obecně jako součást maskulinní kultury. Cílem mužů je stroj ovládnout, mít nad ním kontrolu. (Wajcman 1991: 156) Můžeme tak říci, že stroje často fungují jakožto obraz androcentrického mocenského nastavení světa – ovládnutí technologie muži odpovídá nadřazenému postavení mužů v rámci společnosti jako celku. Automobil je v tomto ohledu takřka dokonalým příkladem, na kterém mohou autorky a autoři zabývající se genderovou problematikou vědy a technologie dokázat mužskou převahu. Je jistě pravdou, že auto je strojem, který slouží k přímému ovládnutí člověkem, jeho funkčnost je zcela závislá na přímém jednání osoby, která ho řídí – je řídicí osobě zcela podroben. Motorsport tak představuje pozoruhodnou syntézu dvou stereotypizovaně maskulinních sfér – sportu a automobilů (technologie). Tato s nadsázkou řečeno maskulinita na druhou jen podtrhuje specifickou motory – byť je to téměř krystalicky mužský svět, umožňuje vstup ženám, pokud dovedou překonat jisté překážky. Součástí této kapitoly měly být také příklady genderově zaměřených studií z prostředí motorsportu, nicméně pro jejich sporadický výskyt (případně příliš úzce regionálně vymezený záběr) tak nečiním.

Přednost dávám praktikám, které pomáhají motorsport udržovat jako maskulinní entitu. Sport jako takový je vykreslován maskulinním způsobem i v důsledku toho, jak jsou sportovní zápolení přenášena divákům. „Mimo předávání filmových Oscarů je nejsledovanější televizní událostí americký Super Bowl, další jasně genderově nastavená akce: velcí obrnění muži do sebe vzájemně naráží, zatímco se honí za špičatým koženým míčem a naproti tomu o pauzách tancují a usmívají se štíhlé dívky v krátkých sukních.“ (Connell 2002: 5) Raewyn Connell zde mluvila o finále nejslavnější

ligy amerického fotbalu. Motoristický sport však obsahuje obdobné prvky spoře oděných pohledných mladých žen. Bývají oblečeny ve vyzývavých kostýmcích, které jsou běžně vyvedeny v barvách sponzorů závodu či týmů. Říká se jim grid girls, případně pit babes. První výraz označuje dívky, které před závodem obvykle stojí na roštu, tedy místě, ze kterého závodnice a závodníci startují. Jejich úkolem bývá například držení cedulí se jménem a startovním číslem účastníků, ke kterým byly přiřazeny. Na některých závodech grid girls stojí se slunečníkem tak, aby před zahájením závodu poskytovaly závodníkům kýžený stín. Pit babes mají také spíše dekorativní a propagační funkci. Pohybují se však spíše v místech kolem boxů, garáží týmů a v paddocku (jedná se o prostor v areálu závodního závodiště, kde funguje tzv. zázemí a hospitality – jak týmů, tak vedení závodu a případně i jiných zainteresovaných stran). Dívky jsou expresivně a zcela nezakrytě předkládány jakožto prvky ztraktivnější podívanou na závodních v době, kdy se nezavodí – jinými slovy se jedná o erotizující programové vložky, které jsou jasně namířeny na pobavení mužské části osazenstva závodního a potažmo konzumentů mediálních přenosů z těchto akcí. Příloha diplomové práce obsahuje několik příkladů fotografií zobrazujících grid girls z formule 1.

Grid girls jsou tedy propojeny s reklamou a sponzoringem. Ve světě rychlých kol se jedná o extrémně důležité prvky, bez nichž by existence špičkových kategorií prakticky nebyla možná. Reklama je determinantem růstu trhu s auty, ve kterém ženy také hrají svou roli. „Kde ženy nebyly využity k erotizaci automobilů jako objektů touhy, byly stavěny do role ovlivňujících faktorů při nákupu vozů muži.“ (Lees-Maffei 2002: 363) V případě motorsportu sponzoři přímo ovlivňují zbarvení a tedy vzhled vozů (tzv. liveries), někdy se jejich jméno promítne i v názvu samotného týmu. Chování sponzorů je vzhledem k teoretickému počtu diváků a potažmo potenciálních zákazníků/konzumentů pochopitelné. Zajímavé je ovšem složení sponzorů v neznámějších kategoriích motorsportu. Uvedu příklad na současné formuli 1. Mezi hlavní sponzory týmů patří kupříkladu bankovní společnosti a ropné společnosti. Dále jsou tu ale zainteresovány i firmy, které mají jistý maskulinní nádech – výrobci luxusních pánských hodinek, pánské kosmetiky (šampony, parfém, přípravky na holení), alkoholické nápoje (whisky), mužské lifestyle časopisy a také módní značky zaměřující se převážně na oblečení pro muže. Kapitulu sama pro sebe pak vytváří majoritní sponzor stáje Ferrari, kterým i přes neustávající potlačování tabákové reklamy, která celá desetiletí bývala neoddelitelnou součástí kolotoče mistrovství světa, zůstává společnost Marlboro. A to i přes to, že jeho logo nesmí být nikde na závodech zobrazováno. Toto skryté a přesto veřejně známé spojení je vskutku zajímavým příkladem přechovávání starých tradic v motorsportu. Marlboro do formule 1 vstoupilo již v sedmdesátých letech, tedy v době, kdy byl celému světu znám maskulinní „maskot“ těchto cigaret – nezávislý a mužný kovboj Marlboro man.

Sponzoři ve formuli 1 tedy sestávají spíše z genderově neutrálních značek či značek mířících na mužského zákazníka. K mému nepříliš velkému překvapení jsem nenalezl žádnou značku, kterou by bylo možno označit jako tradičně feminní. Bylo by samozřejmě poněkud přehnané osočovat firmy reklamně zainteresované ve formuli 1 (a v motorsportu obecně) za katalyzátory ustavení androcentrické povahy sportu – jejich činnost je čistě pragmatická a chladně racionální. Můžeme ale vysledovat, že je zároveň indikátorem toho, že motorsport stále zůstává genderově vyhraněným úkazem.

Věřím, že maskulinní povahu motorsportu podtrhává také samotný fakt, že v průběhu historie se do nejsledovanějších disciplin dostal velmi omezený počet žen. Dá se říci, že formule 1 je co do

počtu žen s velkou pravděpodobností nejkudší a zřejmě žádná jiná disciplína nevykazuje tak ohromný nepoměr mezi muži a ženami. Shodou okolností se ale jedná o nejsledovanější formu motorsportu a téměř učebnicový příklad závodění. Kombinace těchto dvou vlastností formule 1 tudíž může vytvářet (či přechovávat) dojem, že rychlé vozy patří mužům a nikoliv ženám. Zatímco mužů se za čtyřiašedesátiletou historii formule 1 ve vozech vystřídalo přes sedm stovek, žen do královny motorsportu proniklo pouze pět, jmenovitě Maria Teresa de Filippis, Lella Lombardi, Divina Galica, Desiré Wilson a Giovanna Amati. Do závodů samotných se však podařilo kvalifikovat pouze prvním dvěma jmenovaným pilotkám. V poslední době jsou blízko vstupu do formule 1 dvě závodnice, Susie Wolff a Simona de Silvestro. Zároveň však zatím nic nenasvědčuje tomu, že by se alespoň jedna z pilotek mohla těšit na stálou závodní sedačku.

V závěru této minikapitoly uvádím ještě jednu kuriozitu. Za maskulinní prvek bývá někdy považováno i samotné fungování týmů, a to například při tzv. pitstopech, tedy zastávkách v boxech. Ty v mnoha motoristických kategoriích probíhají přímo v průběhu závodů, přičemž jejich cílem bývá vůz i s osobou za volantem optimálně připravit na další závodění (ať už se jedná o výměnu pneumatik, doplnění paliva, odstranění nečistot znesnadňujících výhled řidiče či řidičky na trať či snižujících výkon vozu, drobné opravy a podobně) a podle Bena Shackelforda velice připomínají bratrstva a cechy, které byly příznačné svými úzkými pracovními vztahy mezi jednotlivými muži. Tvrdí, že zastávky v boxech a závodění „přináší tradiční vnímání spojení maskulinity s technikou, které navíc nakombinuje se sportem. Prezentuje tak modely, které povzbuzují exkluzivní a často velmi intenzivní vztah mužů a strojů. Když závodníci s chutí ovládají nebezpečné technologie, rekapitulují tak vztahy panující v jejich vlastní komunitě. Účastní se rituálů podporujících tradiční rurální a maskulinní asociace s automobilovou technologií...“ (Shackelford 1999: 181)

2.6.1 Komise žen v motorsportu¹⁵

WMC je zkratkou pro The Women & Motor Sport Commission, tedy Komisi žen v motorsportu, která přímo spadá pod Mezinárodní automobilovou federaci a byla ustanovena na konci roku 2009. Svou nezbytnost komise shrnuje do několika bodů. Bez její činnosti by prý těžko bylo možné (FIA 2012):

- *demonstrovat, že ženy jsou uznávány nejvýše postaveným orgánem zodpovědným za motorsport*
- *ukázat, že sport je otevřen ženám ve všech jeho aspektech, jak závodnicím, tak i funkcionářkám, manažerkám, mechaničkám...*
- *podporovat současné závodnice*
- *podporovat participaci nových závodnic a funkcionářek*
- *zviditelňovat současné příběhy úspěchů závodnic*

Komise žen je tudíž do velké míry politickým a propagačním nástrojem, který má zlepšit postavení žen v motorsportu, zvýšit jejich počet a vylepšit povědomí veřejnosti o ženách

¹⁵ Informace zde obsažené jsou k přečtení také v oficiální prezentaci WMC.
<http://www.fia.com/sites/default/files/basicpage/file/Presentation%20Dossier.pdf>

v motorsportu. Nehodlám zde diskutovat o míře zásluh WMC. Téma příbuzné činnosti WMC je však zmíněno v samotném závěru tohoto textu.

V současnosti Komise žen v motorsportu čítá 32 členů (30 žen, 2 muže). V jejím čele je Michele Mouton, která tuto pozici zastává od založení komise. V minulosti byly členkami i aktivní závodnice, které byly ve smluvním svazku s týmy formule 1 – Maria de Villota a Susie Wolff. Samotnou proklamovanou nutnost WMC považují za další z důkazů maskulinní povahy motorsportu – kdyby ženy představovaly obecně přirozeně chápanou součást, Mezinárodní automobilová federace jakožto hlavní řídicí orgán motorsportu by patrně necítila potřebu či tlak na zakládání organizace tohoto typu.

Poznámkou o Komisi žen končí mapovací a teoretická část práce. Další kapitoly se již věnují metodologické stránce textu, která je vypracována tak, aby byla kompatibilní s terminologií použitou v předešlých kapitolách.

3. Metodologická část

3.1 Cíle výzkumu (výzkumné otázky)

Empirická sekce diplomové práce je zacílena primárně na **vyřešení dilematu, zda v motorsportu zachovat status quo (tedy je třeba udržet motorsport jako sport smíšený?)**. Sekundární cíl měl doplnit **popis a zdůvodnění stávající pozice žen** působících v motoristickém sportu, tedy problém, kterému jsem se věnoval v mapovací části textu. Abych se vyhnul využívání pouze sociálněvědních teoretických konceptů, které samy o sobě jistě mohou silně naznačit, ne-li přímo zodpovědět položené otázky, hledal jsem také způsob, jak poodhalit eventuality, které nemusely být teoriemi dostatečně vysvětleny, či jimi byly přehlíženy. Jelikož je motoristický sport ze strany sociologie sportu oblastí relativně velice málo probádanou, rozhodl jsem se pro účely mé práce provést několik expertních interview. Ty mi posléze sloužily jako vodítko pro pořízení interview s úspěšnými českými závodnicemi. Konečné zodpovězení výzkumných otázek je založeno na kombinaci výstupů obou druhů rozhovorů.

4. Expertní rozhovory

Jak říká postarší, avšak stále platná definice interview Miroslava Dismana: „Rozhovor neboli interview je taková technika terénního sběru informací, při které jsou potřebné informace od zkoumaných osob získávány prostřednictvím záměrně cílených otázek, kladených dotazovanému (respondentovi) v rozhovoru vedeném tvář v tvář.“ (Disman, Pergler 1969: 222) Můj případ se však od „klasických“ interview lišil již v tom, jaké osoby se měly stát respondenty. Fakt, že jsem se svými dotazy mířil na experty, zásadně ovlivnil celý průběh výzkumu. Při určování expertů jsem se držel popisu Velkého sociologického slovníku:

„Expert – (z lat. expertus = zkušený, vyzkoušený, osvědčený) – nositel kvalifikované, odborné informace, resp. role, kterou může přijmout odborně erudovaný jedinec a která se blíží roli konzultanta, poradce, resp. arbitra ve věcech odborných.“ (Velký sociologický slovník)

Výzkumnou strategii expertních rozhovorů jsem založil na textu Jana Hendla, podle kterého se tento postup „uplatňuje při studiu znalostí profesionálů (...) Úkolem je zachytit a analyzovat obsah a organizaci znalostí člověka, který je v dané oblasti expertem, a využít tyto poznatky pro jiné cíle.“ (Hendl 2005: 189) Jak připomíná Uwe Flick, jenž parafrázuje text ExpertInneninterviews - vielfach erprobt, wenig bedacht: ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion (Meuser, Nagel 2002), v případě expertních rozhovorů není naší hlavní motivací zkoumat experty jako osobnosti. (Flick 2009: 165) Jejich různé vlastnosti proto ustupují do pozadí zájmu, experty využíváme primárně jako zdroje vysoce odborných informací, které by nebylo možné získat jinou cestou, nebo by je bylo možno nabýt jen s obtížemi.

V mém případě tedy šlo o využití expertů pohybujících se v oblasti motoristického sportu (především žurnalistů) pro vyřešení výše zmíněného dilematu – **pomohlo by závodnicím etablování separátních kategorií, či nikoliv?** Experti byli dotazováni také pomocí témat, jež byla mému hlavnímu cíli podružná – jaké aspekty motorsportu hovoří pro vytvoření speciálních kategorií, jaké proti? Proč se motorsport vyvinul jako sport smíšený? Interview bylo také doplněno otázkami, které měly za úkol zjistit, jak experti celkově vnímají participaci žen v motorsportu a zda je v současné době považují za jeho regulérní a plnohodnotnou součást. Jinými slovy mi tedy šlo o zhodnocení postavení žen v motorsportu z jejich perspektivy. Logika mého záměru nakombinovat hlavní řešený problém s těmito doplňovacími tématy spočívala v možném odkrytí nových poznatků vysvětlujících nízké zastoupení žen, které jsem nedokázal odhalit v teoretické a mapovací sekci diplomové práce.

4.1 Experti, metoda výběru expertů

Respondenty, respektive experty se v mém případě stali žurnalisté, kteří se motoristickému sportu dlouhodobě věnují. Možné disputace zpochybňující kvalifikovanost zvolených žurnalistů či případné poukazování na kontradikci termínů žurnalista a expert chci vyvrátit tvrzením, že motorističtí žurnalisté musí vzhledem ke svému profesnímu zaměření vynikat v hloubce odborných znalostí ve velmi úzce vymezené oblasti. Jedná se o osoby, které se zabývají výhradně motorsportem a jeho zásadními oblastmi – legislativní, technickou, sportovní, ekonomickou, historickou, ale i sociokulturní.

Pro samotný výběr respondentů jsem využil techniku sněhové koule, tedy tzv. snowball sampling. Zvolil jsem ji mimo jiné proto, že se jedná o „užitečný způsob účelového vzorkování, kdy neexistují žádné seznamy či jasné zdroje pro lokalizování členů sledované skupiny.“ (Given 2008: 816) Můžeme namítnout, že motorističtí žurnalisté nejsou jako odborníci na danou tematiku skryti, ba naopak se svou prací vystupují před poměrně široké množstvím lidí. Hlavním kritériem výběru respondentů však nebylo jejich zaměstnání v oblasti motoristické novinářiny, nýbrž hloubka a šíře jejich znalostí v oblasti zkoumané problematiky. Část novinářů, kterou je vskutku možné zařadit mezi expertní populaci, není na první pohled jednoznačně manifestní. Opět jsem se inspiroval Hendlovým předpisem, podle kterého je výběr metodou sněhové koule v současném kvalitativním výzkumu populární. Výzkumník při něm „zvolí jednoho nebo několik málo jedinců k interview. Tyto osoby slouží pak jako informátoři pro doporučení dalších zajímavých členů populace.“ (Hendl 2005: 152) Informátory mi byly dvě osoby, které se pohybují v motoristické žurnalistice, a které se později samy staly respondenty.

Definitivní ujištění o expertních znalostech dotazovaných poskytla tzv. příprava experta. Jednotliví dotazovaní byli nejprve kontaktováni, načež s nimi byla prodiskutována sledovaná témata a samotný výzkumný proces včetně technik výzkumu. (Hendl 2005: 189) Způsob komunikace, vykázané znalosti, ale i ochota ke spolupráci a zájem o vlastní výsledky výzkumu hrály roli v konečném rozhodnutí o provedení samotné elicitace s daným expertem.

Celkově bylo provedeno osm expertních rozhovorů (původně bylo uvažováno o celkem dvaceti lidech, dvanáct z nich se však z různých důvodů ukázalo být nevhodnými pro výzkum – nedostatek zájmu o danou látku, nedostavení se k rozhovoru, nedostatečné znalosti). Pět z nich působí jako redaktoři denního zpravodajství ze světa vrcholového motorsportu, dva jsou dopisovatelé tištěných motoristických měsíčníků, jeden je televizním komentátorem formule 1. Byť jsou spíše než osobnosti expertů pro výzkum důležité jejich znalosti, pro úplnost si dovoluji doplnit, že šest respondentů tvořili muži, dva rozhovory byly provedeny se ženami. V sedmi případech se jedná o vysokoškolsky vzdělané osoby (čtyři technicky vzdělaní, tři jsou znalí v oblasti sociálních věd), jeden respondent má vystudovanou střední školu technického směru.

4.2 Postup, provedení expertních rozhovorů

Proces expertních rozhovorů byl proveden v souladu s Hendlovým návodem, a lze tedy rozdělit do čtyř fází. *První fáze* sestávala z **přehledových interview**, která mohla recipročně, tedy dotazovanému i tazateli vyjasnit obecnější okolnosti zkoumaného tématu. Rovněž tím bylo naznačeno, jakou logiku používá expert pro svá tvrzení a čím podkládá své argumenty. *Druhá fáze* již spočívala v samotném **interview s návodem**, ve kterém jsem již po expertech chtěl přímé odpovědi, které by mohly pomoci splnit vytyčené cíle výzkumu. *Třetí fáze* představovala **analýza** sesbíraných dat. Konečně ve *čtvrté fázi* došlo k **ověřování** zjištěných faktů společně s expertem, kdy expertovi byly zadány takové úkoly, jejichž plněním byl potvrzen či vyvrácen model vytvořený analýzou rozhovorů s návodem. (Hendl 2005: 190). Druhá, třetí a čtvrtá fáze výzkumu je podrobněji popsána níže.

4.2.1 Dotazování expertů dle návodu

Rozhovorem s návodem mám na mysli polostrukturované interview, které je pro účely mé práce zřejmě nejvýhodnější, ostatně „je zřejmě vůbec nejrozšířenější podobou metody interview, neboť dokáže řešit mnoho nevýhod jak nestrukturovaného, tak plně strukturovaného interview.“ (Miovský 2006: 159) Vytvořením návodu jsem získal orientační rámec, který vymezil šíři získávaných informací a zamezil vzniku příliš deviantních dat. Zároveň mi ponechával dostatek prostoru pro tvorbu (doptávání se) a všímání si (sdělených informací, které nemusely být předem očekávány) drobných nuancí v případě konkrétních interview. Rozhovor s návodem navíc může být konkrétně v případě dotazování expertů obzvláště užitečnou technikou. Jak píše Flick, „vzhledem k časovému tlaku a úzkému zaměření v aplikaci má u expertních rozhovorů návod silnější direktivní funkci s ohledem na vylučování neproduktivních témat.“ (Flick 2009: 167) Tentýž autor opět parafrázuje text Meusera a Nagel – ti varují před případy, kdy se experti snaží tazatele zatáhnout do interních konfliktů v jejich poli zájmu a snaží se upoutat pozornost na svou vlastní práci, čímž se odchylojí od samotného tématu interview. Někteří experti také mohou mít problémy v přepínání své role mezi expertem a soukromou osobou, a tak mohou v konečném důsledku podat více informací o sobě samých namísto předávání

expertních znalostí. (Flick 2009: 167) Z tohoto důvodu jsem se pokoušel relativně striktně držet připraveného návodu, a to i z důvodu poměrně výrazně omezených časových kapacit respondentů.

Níže je uvedeno jednoduché schéma návodu k rozhovoru, kterým jsem se při provádění interview řídil. Podle Hendlova doporučení (Hendl 2005: 175) jsem téma, které mě zajímalo nejvíc (etablování speciálních kategorií) zařadil až na konec rozhovoru. Osnova rozhovorů obsahuje i podtéma zabývající se ženami-funkcionářkami, byť ty nejsou hlavním předmětem zájmu. Zahrnuty jsou proto, že byly novináři poměrně často zmiňovány v přehledových interview. Jak se ukázalo, porovnání situace funkcionářek

4.2.2 Návod k rozhovoru

Hlavní témata	Podtémata
Postavení žen v motorsportu	<p>I. Jak byste popsal/a postavení žen ve funkcionářských pozicích motorsportu? Je jejich zastoupení dostatečné?</p> <p>II. Jak byste popsal/a postavení žen na pozicích závodnic? Je jejich zastoupení dostatečné?</p> <p>III. Jak odhadujete budoucí vývoj postavení žen na pozicích závodnic?</p>
Etablování nových kategorií	<p>I. Pomohlo by postavení žen zavedení nových oddělených kategorií?</p> <p>II. Bylo by jejich zavedení proveditelné? (Jaké problémy by nové kategorie mohly přinést?)</p> <p>III. Pokud ano, jakou by mělo podobu?</p> <p>IV. Pokud ne, existují jiné možnosti pro zlepšení postavení žen?</p>

Uvedené schéma představuje základní okruhy, které byly s experty probírány. V průběhu rozhovorů pak docházelo k pokládání mnoha doplňujících otázek, tzv. „inquiry, tedy upřesnění a vysvětlení odpovědi účastníka.“ (Miovský 2006: 160)

Při samotném provádění rozhovorů jsem dbal na to, aby probíhaly v prostředích, která by na respondenty nepůsobila rušivým dojmem. Zároveň jsem se snažil o výběr takových míst, která by nepůsobila příliš formálním dojmem – k tomuto účelu posloužily spíše menší podniky typu čajoven a kaváren s decentní hudební produkcí (tj. takovou, jež nerušila debatu přílišnou hlasitostí či „vlezlostí“).

4.3 Analýza rozhovorů

Analýze byly podrobeny texty vzniklé přepisem audionahrávek rozhovorů. Již v raných fázích analýzy jsem se držel Silvermanovy poučky o tom, že analýza nenásleduje až po sběru dat – tyto dvě činnosti do značné míry probíhají paralelně. (Silverman 2005: 133) Se samotnou analýzou jsem tedy nevyčkával až na okamžik, kdy byla posbírána všechna data, ale začal jsem s ní již po prvních pořízených interview – mimo jiné jsem si tak mohl vyzkoušet, zda návrh výzkumu a vybraná metoda analýzy dat jsou pro účely diplomové práce v zásadě správné, či nikoliv (Silverman 2005: 133) Pro analýzu rozhovorů jsem využil dvou metod, které jsou široce známé díky zakotvené teorii (grounded theory), původně vyvinuté Straussem a Glaserem, přičemž jednotlivé kroky analýzy dat jsem prováděl dle postupů předepsaných Straussem a Corbinovou. Mým záměrem však nebylo vytvoření nové teorie, nýbrž tematická analýza derivovaná ze znalostí expertů. Strauss a Corbinová ve své knize uvádí, že dva druhy kódování využívané pro tvorbu teorií je možné využít právě i v tematické analýze nebo při rozvíjení pojmů (Strauss, Corbin 1999: 85) Tematická analýza byla vytvořena za účelem zodpovězení stanovených výzkumných otázek. Ohledně tvorby teorie, jejímž základem by byla desítka rozhovorů, zastávám poměrně skeptický postoj. Zakotvená teorie je postupem pro generování substantivní teorie, „která se týká jistým způsobem vymezené populace, prostředí nebo doby.“ (Hendl 2005: 243) Vzhledem ke specifičnosti výzkumného problému a diplomové práce jako takové si myslím, že pokud by v tomto případě vůbec bylo proveditelné stvořit substantivní teorii, byla by jen obtížně použitelná v širších souvislostech – odůvodnění tohoto tvrzení vidím v samotném výkladu hlavního vytyčeného cíle – rozhodnout, zda vytvořit, či naopak nevytvořit čistě ženské motoristické kategorie. Rozřešení dilematu může přinést lákavé návody pro vytvoření rovných podmínek pro participanty bez rozdílu pohlaví, je však třeba zdůraznit, že o těchto návodech můžeme s jistotou diskutovat pouze v případě motorsportu, a to kvůli jeho již dříve rozebírané specifičnosti (netvrdím apriorně, že by je nebylo možné využít i jinde, ostatně celá tato diplomová práce je koncipována jako rozebírání problematiky rovného přístupu v kompetitivních lidských činnostech na příkladu motorsportu, avšak rozdíly mezi různými typy kompetitivních činností jsou natolik výrazné, že jen stěží můžeme motorsport použít jako něco více než pouhý názorný příklad).

Pro účely tohoto textu jsem proto z metod zakotvené teorie využil kódování **otevřené** a **axiální**. Při kódování jsem musel nepřetržitě přecházet mezi induktivním a deduktivním myšlením, neboť výsledný vzorek není pouze deduktivním výstupem analýzy, nýbrž je ověřen dle skutečných údajů. (Strauss, Corbin 1999: 82)

4.3.1 Otevřené kódování

Nejstručnějším a zároveň velmi trefným popisem otevřeného kódování je ten, že se jedná o „proces rozebírání, prozkoumávání, porovnávání, konceptualizace a kategorizace údajů.“ (Strauss, Corbin 1999: 42) Otevřené kódování „údaje rozděluje a umožňuje určit některé kategorie, jejich vlastnosti a umístění na dimenzionálních škálách.“ (Strauss, Corbin 1999: 71) Jedná se o úvodní nezbytné stádium analýzy dat. Původní data prochází prvotním tříděním. Jak píše Hendl, při otevřeném kódování dochází k vyhledávání ústředních témat textu, kterým je následně přiřazeno jisté pojmenování. Postupně vzniká seznam témat, který je využitelný v dalších fázích analýzy. (Hendl 2005: 247) Otevřené kódování témata nediskriminuje, tj. nedává přednost jednomu tématu před

druhým, ani žádné vynořující se téma nepřehlídí. Jeho záměrem je „data rozbít do segmentů za účelem jejich interpretace. Detailní analýza slova po slově a případně řádku po řádku je provedena výzkumníkem, který nachází, pojmenovává, definuje a vyvíjí tolik témat a konceptů, kolik jich data umožňují, a to bez ohledu na to, jak a zda budou témata dále využita.“ (Given 2008: 581)

Při otevřeném kódování jsem se musel rozhodnout, jak rozsáhlé úseky přeepsaného textu budu analyzovat. Vzhledem k poměrně příznivému rozsahu rozhovorů jsem zvolil kategorizaci po jednotlivých větách. Nešlo však o triviální přiřazování pojmů k jednotlivým větám. Aby bylo v textu možno nalézt stěžejní témata, bylo třeba dbát na dodržování dvou nezbytných procesů, a to soustavného pokládání otázek a porovnávání jednotlivých zkoumaných úseků textu. Díky opakovanému tázání a porovnávání je možné v textu nalézt případy, kterým je možné přiřadit stejné jméno (kód) a předejít tak matoucí fragmentaci. (Strauss, Corbin 1999: 44) Pro zpřehlednění souboru kódů došlo k jejich prvotní kategorizaci, tedy seskupení souborů kódů pod jiné, již o něco méně konkrétní pojmenování. Jinými slovy je kategorizace integrací či agregací, která spočívá ve významových podobnostech kódů označených výzkumníkem. (Given 2008: 72) Samotný vznik kategorií již zpřehledňuje původně těžko uchopitelný shluk kódovaných fragmentů textu, avšak sám o sobě by nebyl ničím jiným než popisem různých významových celků analyzovaného textu. Z tohoto důvodu bylo užitečné provést dimenzionalizaci kategorií, a to tak, že každé kategorii byly přiřazeny patřičné charakteristiky (ty se mohou vyskytovat v určitých škálách), které se vyskytovaly v jisté dimenzi, tj. umístění vlastností kategorie na škále. Tím bylo v případě potřeby možné kategorie podrobněji interpretovat tak, aby věrněji odpovídaly nasbíraným datům.

Příklad otevřeného (volného) kódování a zařazení kódů do prvotních kategorií:

Žen v motorsportu samozřejmě málo je,

- Kód: *Nízký počet žen*
- Kategorie: *Míra zastoupení*

byť to podle mého názoru fungování motorsportu samotného nějak neškodí.

- Kód: *Neškodnost pro motorsport*
- Kategorie: *Společenská norma*

Je to v podstatě normální stav,

- Kód: *Normálnost*
- Kategorie: *Společenská norma*

jako je to běžné v celé společnosti.

- Kód: *Běžnost*
- Kategorie: *Společenská norma*

Je to, jako kdybychom se ptali, proč je žen málo kdekoliv jinde.

- Kód: *Nedostatek žen v jiných oblastech*
- Kategorie: *Společenská norma*

Výše uvedený příklad nemá vypovídat o celém průběhu a tematickém směřování rozhovorů, rovněž neznamena, že by nedostatek žen v motorsportu měl být považován za de facto pozitivní jev. Daný respondent v uvedeném souvěti pouze vyjádřil názor, že motorsport není jedinou oblastí s nedostatečným ženským zastoupením.

4.3.2 Axiální kódování

Před popisem průběhu axiálního kódování považuji za vhodné připomenout, že v průběhu kódování není snadné oddělit otevřené kódování od axiálního. (Strauss, Corbin 1999: 153) Oba postupy na sebe plynule navazují a je těžké určit, v jakém okamžiku výzkumník přechází z jedné fáze do druhé. Explicitní rozlišení axiálního a otevřeného kódování využívám pro větší přehlednost. Axiální kódování představovalo druhou stěžejní fázi analýzy expertních rozhovorů, a je možné jej chápat jako „soubor postupů, pomocí nichž jsou údaje po otevřeném kódování znovu uspořádány novým způsobem, prostřednictvím vytváření spojení mezi kategoriemi. To se činí v duchu kódovacího paradigmatu, které zahrnuje podmiňující vlivy, kontext, strategie a interakce a následky.“ (Strauss, Corbin 1999: 70) Otevřené kódování nám poskytlo prvotní ucelený přehled o významu a hlavních tématech obsažených v nasbíraných datech. Víme díky němu také, v jaké dimenzi možných vlastností se vytvořené kategorie pohybují. Stále by se však jednalo o popis postrádající vysvětlení příčin a relací, které se v datech mohou skrývat. Axiální kódování kategorie „novým způsobem skládá dohromady vytvářením spojení mezi kategorií a jejími subkategoriemi.“¹⁶ (...) Vytvoření něčeho, co se časem stane jednou z několika hlavních kategorií. Jinými slovy, stále se ještě budeme zabývat rozvíjením kategorií, ovšem rozvíjením přesahujícím vlastnosti a dimenze.“ (Strauss, Corbin 1999: 71)

Nejde nám tedy jen o třídění a hodnocení vlastností roztříděných kategorií, ale zajímají nás rovněž vztahy mezi nimi. Zásadní roli zde hraje tzv. paradigmatický model, který u kategorií operuje s příčinnými podmínkami, jevy, kontextem, intervenujícími podmínkami, strategiemi jednání (interakcemi) a následky. (Strauss, Corbin 1999: 72-78) Hendl tyto prvky nazývá obdobně – příčinné podmínky pouze označuje jako kauzální a jevům říká fenomény. (Hendl 2005: 250)

¹⁶ Subkategorie Strauss a Corbinová chápou jako blíže určující charakteristiky kategorií. Jedná se rovněž o kategorie, jsou ale vsazovány do vztahu k určitým kategoriím. (Strauss, Corbin 1999: 71)

Pro bližší pochopení jednotlivých prvků uvádím tabulku z Hendlova Kvalitativního výzkumu (Hendl 2005: 250):

Prvek	Popis
Fenomén	Název celého vztahu nebo schématu. Jedná se koncept, který drží části při sobě. Někdy je to sledovaný výsledek nebo jedinec.
Kauzální podmínky	Události nebo proměnné, které vedou k fenoménu nebo k jeho vývoji. Jedná se o podmnožinu příčin a jejich vlastností.
Kontext	Těžké odlišit od příčinné podmínky. Záleží na volbě výzkumníka. Jedná se o specifické hodnoty parametrů prostředí. Množina podmínek, která ovlivňuje akce a strategie.
Intervenující podmínky	Podobné jako kontext. Pokud chceme, můžeme identifikovat kontext jako moderující proměnné a intervenující podmínky jako mediátorové proměnné. Není však zcela jasné, jak je odlišit.
Akce, strategie jednání	Cílené a záměrné aktivity, které jsou odpovědí na fenomén a intervenující podmínky.
Následky	Jedná se o důsledky akcí a strategií, úmyslných i neúmyslných.

Uvědomoval jsem si při tom, že vzhledem k volbě techniky sběru dat je nutné jednotlivé faktory uchopit tak, abychom nezískali pouze kategorie vypovídající o osobních názorech respondentů (byť můžeme jen stěží tvrdit, že existuje člověk, který ve svých tvrzeních není žádným způsobem ovlivněn svými postoji), nýbrž především o relevantní problematice spojené s otázkami pokládanými v interview. Hlediska paradigmatického modelu umožňují postupné vytváření nových kategorií a subkategorií, které na původní data umožní nahlížet z jiného, dříve částečně či zcela skrytého úhlu. Postupně došlo k vykryštalizování hlavních témat (kategorií, základních otázek), díky kterým bylo možné odpovědět na výzkumný cíl.

Příklad – axiální kódování

Jako ukázkou provádění axiálního kódování jsem zvolil hypotetický návod vytvoření ženské obdoby formule 1, o které mluvilo hned několik respondentů. Ústředním prvkem (jevem, fenoménem) je tedy v našem případě Etablování ženské F1. Tento jev je předmětem paradigmatického modelu, tj. musí být navázán na:

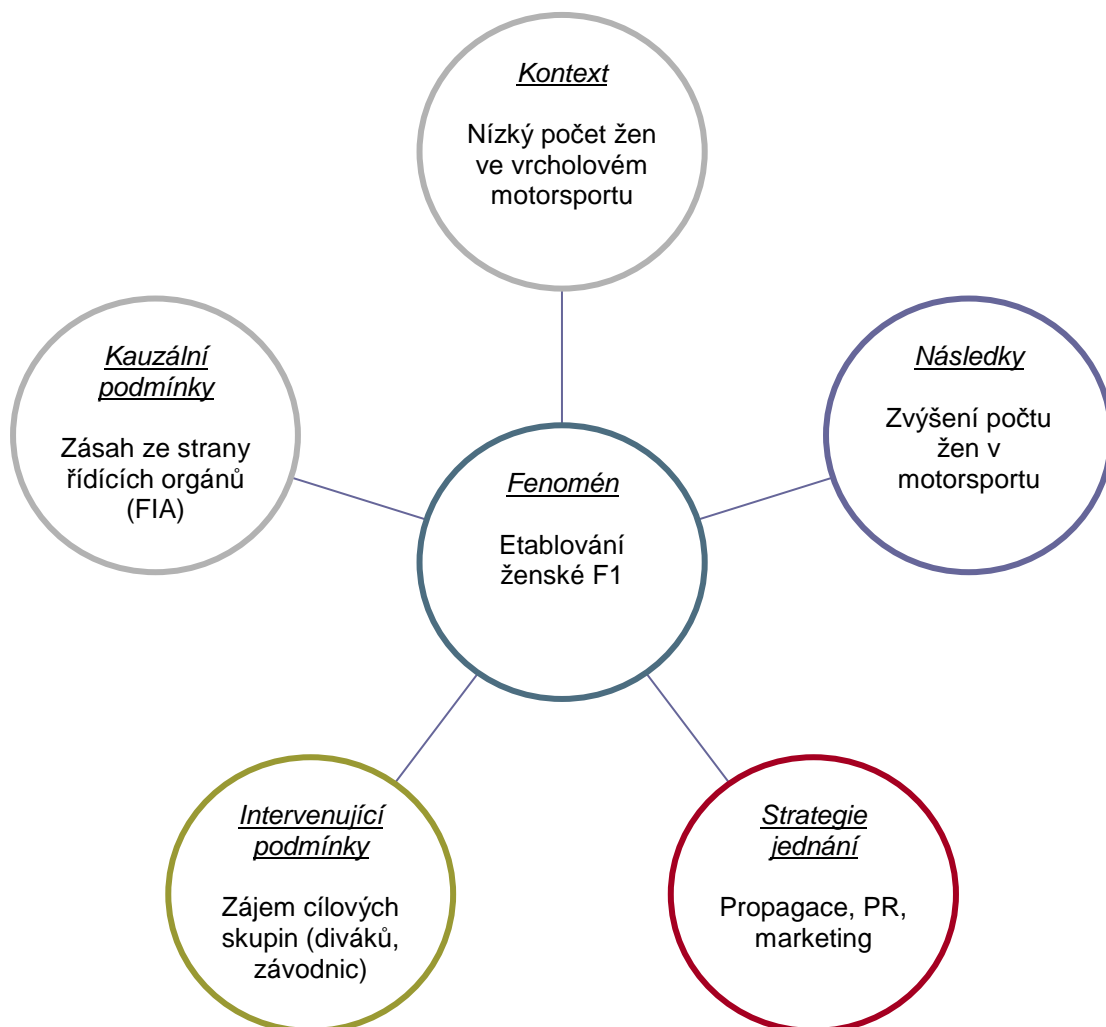
Kauzální podmínky: Bezprostřední příčinou vyskytnutí jevu jsou ustanovující kroky ze strany některého silného řídicího orgánu, v případě formule 1 tedy Mezinárodní automobilové federace (FIA). Ta se stane zastřešovatelem a vedoucí institucí nové série.

Kontext: Soubor podmínek, v nichž je jev situován. Za těchto podmínek jsou zároveň „uplatňovány strategie jednání nebo interakce určené ke zvládnání, ovládnání, vykonávání nebo reagování na určitý jev“. (Strauss, Corbin 1999: 74) Rovněž zde mluvíme o konkrétní soustavě vlastností náležejících pozici jevu na dimenzionální škále. (Strauss, Corbin 1999: 74) Zdejšímu případu odpovídá Nízký počet žen ve vrcholovém motorsportu (jiná potenciální umístění na dimenzionálních škálách pak tedy odpovídají jiné míře zastoupení žen).

Intervenující podmínky: „Jsou široké a obecné podmínky, které ovlivňují strategie jednání nebo interakce.“ (Strauss, Corbin 1999: 75) Jak je již uvedeno výše, není snadné rozlišit kontext od intervenujících podmínek. Nakonec jsem se jako intervenující podmínku rozhodl označit Zájem cílových skupin, kterých se fenomén bezprostředně týká. Zmíněnými skupinami jsou diváci, tedy fanoušci a konzumenti, kteří představují nepřímý zdroj příjmů potřebných pro udržení existence nové série. Mimo nich jsou cílovou skupinou samotné závodnice. Kontext tudíž pojmám spíše jako situaci a intervenující podmínky jako katalyzátor fenoménu.

Akce, strategie jednání: Zejména vznik a raná existence ženské formule 1 by byly spojeny s rozsáhlou propagační kampaní, jejímž hlavním cílem by bylo dostat ženskou formuli 1 do povědomí potenciálních nových fanoušků.

Následky: V případě úspěchu strategie jednání a následného prosperování nové F1 by se zvýšila pravděpodobnost na vstup většího množství žen do světa motorsportu.



Poznámka – výše uvedený příklad nelze vyložit tak, že experti prosazují vytvoření ženské formule 1. Jedná se skutečně o hypotetický model zobrazující teoretickou možnost vytvoření takto náročné disciplíny. Problémy, které by tyto snahy provázely, jsou blíže rozebrány níže.

4.4 Expertní rozhovory - zjištění

Vystavení dat dvěma typům kódování a soustavná tvorba kategorií a jejich třídění daly vzniknout dvěma hlavním kategoriím, jejichž interpretace dokáže uspokojivě zodpovědět vytyčené cíle. Vzhledem k jejich obsahu jsem se je rozhodl nazvat **Problematika vývoje ženské participace v motorsportu a Úskalí ženských kategorií**. Tato nová stěžejní témata na první pohled kopírují dvě poptávané oblasti osnovy rozhovorů, avšak analyzování rozhovorů umožnilo odkrýt řadu dříve nesledovaných problémů. Velmi zjednodušeně řečeno – expertní rozhovory naznačily, že ženský motorsport je oblastí s nejednoznačně určitelnými determinanty současného stavu. Stejně tak prvotně logicky a bezproblémově znějící nabízená řešení se mohou v praxi setkat s řadou překážek.

4.4.1 Problematika vývoje ženské participace v motorsportu

Rozhovory potvrdily, že v motorsportu existuje jistá diskrepance mezi podílem (a vlivem) žen působících ve funkcionářských pozicích a ženami-závodnicemi. Obě skupiny žen jsou experty považovány za nedostatečně zastoupené a je možné podrobit je tezím uvedených v teoretické části diplomové práce (působení optických skel kultury), mezi zmiňovanými skupinami však existují podstatné rozdíly.

Funkcionářky (tedy ženy zastávající významné posty v organizacích spravujících/řídících motoristické série, případně ženy působící jako vedoucí závodních týmů) jsou v porovnání s jejich mužskými kolegy v drtivé početní nevýhodě. Dle názoru expertů však za tento stav nemůžeme vinit samotný motorsport, nejde tedy o stav, který by způsobila specifika tohoto sportu. Spíše se zde promítají neduhy typické pro vysoké posty v různých sférách lidské činnosti. Funkcionářský post v motorsportu se výrazně neliší od různých technicky, marketingově i politicky zaměřených pozic mimo sféru motorsportu. Jinak řečeno, ženy, které se ve vrcholovém motorsportu chtějí realizovat mimo závodní dráhu, musí překonat androcentrickou povahu dané organizace a prorazit skleněný strop obdobně, jako to činí například vrcholné manažerky. Experti si všímají, že bariéry znesnadňující ženám vstup do funkcionářských pozic bývají částečně bořeny správnými orgány motorsportu v čele s Mezinárodní automobilovou federací, která zřídila Komisi žen FIA. Výraznější posun v působení žen-funkcionářek v motorsportu přináší až poslední dekáda. V dnešní době je možné ženy vídat na postech ředitelky závodních okruhů, ambasadorek Mezinárodní automobilové federace (bývalá vicemistryně světa v rally Michele Moutonová) či třeba v roli šéfků týmů formule 1 (indicko-švýcarská ekonomička Monisha Kaltenbornová).

Pozice závodnic je podle vyjádření expertů ještě složitější. Mimo problémů, se kterými se setkávají jejich kolegyně mimo závodní tratě, se musí vyrovnat také s překážkami v podobě třetího optického skla, tedy biologického esencialismu. Všichni dotazovaní experti jsou toho názoru, že ženy jsou v porovnání s mužskými kolegy po fyzické stránce znevýhodněny (tedy mimo průměrně nižší hmotnosti – mnoho závodních sérií zavádí restrikce v podobě minimální hmotnosti vozů včetně osoby za volantem, čímž vzniká tlak na piloty, aby si udržovali co nejnižší tělesnou hmotnost. Lidé, kteří

jsou velmi lehcí, získávají výhodu tím, že přidaný balast potřebný k dosažení minimální hmotnosti je ve voze možné rozložit tak, aby byl lépe vyvážený a poskytoval lepší vlastnosti při řízení).

Připouští tezi uvedenou v kapitole o biologickém esencialismu, tedy že je těžké určit, jaké standardizované/stereotypizované fyziologické vlastnosti mužů a žen mohou v znevýhodňování závodnic hrát roli, zdůrazňovali ale údajné časté opomíjení fyzické náročnosti závodění. Ta dle expertů může mít vliv na počet závodnic, byť se rozhodně nejedná o jediný a rozhodující faktor. Z odpovědí respondentů vyšlo najevo, že ženy za volantem limitují všechna tři optická skla kultury, tedy androcentrismus, genderová polarizace i biologický determinismus. První dva druhy skel je po analýze expertních informací možné odsoudit jako neospravedlnitelné, třetí ovšem pouze z výrazné části. Psychologické predispozice žen mají na zručnost za volantem marginální vliv, avšak průměrně menší fyzická síla bývá v průběhu delších závodů nevýhodou.

Zajímavé zjištění představuje to, kterou skupinu žen experti označili za více znevýhodněnou. Nejtěžší pozici mají funkcionářky, respektive ty ženy, které pracují na různých hierarchických úrovních závodních týmů. Jejich úděl je těžší v tom smyslu, že sice stejně jako závodnice pracují v stereotypizovaně mužském prostředí, avšak neexistuje způsob, jakým je možné jejich cestu do týmu usnadnit. Byť neexistují žádné kvóty pro mandatorní počet závodnic, v poslední době se závodnice stávají pro týmy ceněným artiklem z hlediska jejich marketingové atraktivity – závodnice jednoduše řečeno dobře přitahují sponzory. Mechaničkám, designérkám vozů a šéfkám týmů oproti tomu sponzoring proklestit cestu na vrchol nemůže.

Jiným důvodem, podle něhož jsou závodnice v relativně lepším postavení než zaměstnankyně týmů, je fakt, že ospravedlnění nízkého zastoupení například expertek v oblasti aerodynamiky je prakticky nevysvětlitelné, kdežto možnost fyzického handicapu žen v porovnání s muži (a tedy potenciálně o zlomek nižší šance vyniknout po sportovní stránce) dosud není možné stoprocentně a definitivně zavrhnout – můžeme pouze konstatovat, že rozdíly ve fyzické výkonnosti žen nejsou tak radikálně obtížné, jak se obecně traduje/tradovalo, a tudíž ženy mohou podávat špičkové sportovní výkony v porovnání s muži, byť prevalence naprosto vyrovnaných sportovkyň bude oproti závodníkům poněkud nižší. Na tomto místě pokládám za vhodné zdůraznit, že přestože situace závodnic dle tvrzení expertů nemusí být ve všech ohledech negativní, jejich počet je poddimenzován a neodpovídá ideálnímu stavu.

Dalším faktorem, který může ovlivnit vývoj ženské participace v motorsportu, je složení současných závodnic pohybujících se v nejvyšších patrech motorsportu (Susie Wolff, Simona de Silvestro a další). Některé tyto závodnice mohou paradoxně svým kolegyním znesnadnit situaci, a to přesto, že mají velice blízko ke vstupu do formule 1. Jejich dosavadní výsledky v rozličných motoristických kategoriích totiž nedosahují kvalit průměrných nováčků ve formuli 1. Jejich úspěch v podobě smlouvy s týmy formule 1 tak do značné míry může být přičten politickým, případně dokonce nepotickým aspektům (Susie Wolff je manželkou byznymena Toto Wolffa, který je spolujatelem stáje Williams, současného zaměstnavatele Susie). Případný neúspěch těchto žen ve formuli 1 by podle expertů mohl vrhnout negativní světlo také na jejich kolegyně a v konečném důsledku posílit bariéry v jejich prosazování se. Problémem tedy je, že se v rámci propagace žen v nejvyšších patrech motorsportu (vulgárně řečeno) vsází na špatnou skupinu závodnic. Prosazované ženy mohou být z různých důvodů mediálně a marketingově zajímavé, nicméně jejich výkonnost není pro vyrovnané soupeření s mužskými kolegy dostatečná. Lepší šance na prosazení prý mohou mít

závodnice, které se svou sportovní činností začínají v jiném prostředí, tedy takovém, kde rovnou šanci předvést své schopnosti bude mít daleko větší počet žen než nyní. Experti nicméně nijak nezastírali, že **mediální propagace závodnic má pro zlepšení povědomí veřejnosti zásadní vliv a že se jedná o velkou a extrémně vlivnou zbraň**. Bližší vysvětlení pro toto tvrzení je uvedeno níže.

Jak je již uvedeno o dva odstavce výše, **expertí se dotkli témat, která jsou uvedena v teoretické části této diplomové práce**. Výroky respondentů jsem proto narouboval na terminologii optických skel kultury. Je možné bez ohýbání faktů říci, že motorsport není oblastí, ve které by docházelo k systematickému diskriminování žen. Řídící orgány nenastavily pravidla takovým způsobem, který by zvýhodňoval mužské závodníky oproti závodnicím. Účastnit se závodů mohou ženy i muži prakticky od samotných začátků motorsportu. Tato legislativní rovnost však neznamená, že je postavení závodnic a závodníků možné považovat za vyrovnané a že se závodnice nepotýkají s překážkami, které jim snižují šance na rovnocenné soupeření mezi kolegy opačného pohlaví. Problém tudíž netkví ve stanovách a regulích, nýbrž v celkovém charakteru motorsportu. Experti potvrdili teze uvedené v mapovací části práce.

Ačkoliv tedy závodnicím v prosazování se v motorsportu formálně nic nebrání, pohybují se v prostředí, které stereotypně nenáleží jim. Bývají pak považovány za rarity v typicky mužském prostředí, za něco, co motorsport ozvláštňuje, ale nelze ho považovat za standard. Z vyjádření expertů vyplynulo, že motorsport je možné použít jako učebnicový příklad genderové polarizace, která podněcuje tvorbu genderových stereotypů. Jedná se však o problém, jehož původ nelze hledat na půdě motorsportu, ale je zakořeněn v širších společenských stereotypizovaných zvyklostech. Nepoměr v počtu žen a mužů v motorsportu totiž dle expertů závisí také na tom, že k závodění je přiváděn (především rodiči) mnohem větší počet chlapců než dívek. V důsledku toho existuje také méně žen působících v nejvyšších patrech motorsportu. Lze tedy říci, že k základním determinantům nízkého zastoupení žen patří také důvody stojící zcela mimo motorsport, zejména pak výchova, jež má konformní charakter ve spojení s genderovou polarizací. Svůj vliv prý mohou mít i tak na první pohled i tak banální záležitosti, jako je kupříkladu výběr hraček ke hraní (narážím zde na triviální příklady typu „autíčka jsou pro kluky, panenky zas pro holky“). Tato tvrzení jsou obsažena již v neempirické kapitole pojednávající o stereotypní maskulinitě motorsportu.

4.4.2 Úskalí ženských kategorií

Expertí se shodují, že oddělené kategorie pro ženy by vskutku mohly zvýšit počet závodnic. Nejde ale o bezproblémovou záležitost. Problém nízkého zastoupení žen v motorsportu totiž nespočívá pouze v androcentricky nastavené povaze tohoto sportovního odvětví. Do hry vstupují i genderové stereotypy zakotvené ve výchově dětí. V důsledku toho při vybírání sportu nebývá ze strany dívek a rodičů po motorsportu v porovnání s chlapci velká poptávka. Expertí však dále tvrdí, že počet závodnic postupně stoupá, a tak myšlenka zavedení zvláštních kategorií pro muže a ženy po vzoru jiných sportů není zcela zavrženíhodná. Existuje ovšem několik problémů, které by etablování nových vysokých kategorií (s mezinárodním přesahem) mohly zkomplikovat:

- přesycení počtem kategorií – v kapitole věnované druhům motorsportu je uvedeno, že motoristický sport je velmi různorodým odvětvím s extrémně vysokým počtem

různých závodních sérií. Jejich potenciální zdvojnásobení by mohlo být pro diváky matoucí. Rozdělení kategorií by mohlo snížit fanouškovskou základnu již dříve zavedených sérií.

- nezájem fanoušků – souvisí s předchozím problémem, dosud neexistují studie, které by dokázaly potvrdit, že o vznik ženských vrcholových kategorií existuje zájem.
- nezájem závodnic – rovněž neexistuje jasný důkaz, který by potvrdil zájem závodnic o vznik oddělených soutěží. Současné organizace propagující působení žen v motorsportu navíc operují se současným stavem a cílí na to, aby mezi muži závodilo více žen, nikoliv, aby došlo k separaci obou pohlaví. Tomuto tématu se blíže věnují v části zaměřené na rozhovory se samotnými závodnicemi.
- finanční náročnost – aby bylo možné udržet chod kvalitních čistě ženských motoristických závodních sérií, musely by disponovat dostatečným finančním krytím. To samo o sobě není neproveditelné, neboť v nedávné době vznikly disciplíny, které dokázaly přežít (formule E – série s formulemi na elektrický pohon, formule 2), na druhou stranu ale některé velice ambiciózní projekty zkrachovaly (A1 GP, která byla koncipována jako mistrovství jednotlivých národů). Sponzoři, kteří jsou ochotni investovat peníze do propagace jednotlivých závodnic, by podle expertů s vynaložením velkých finančních prostředků do dříve neexistujících projektů minimálně velmi váhali.
- nedostatek kvalifikovaného personálu – technicky nejvyspělejší a nejnáročnější závody sdružují nejen špičkové sportovce, ale také renomované odborníky vyvíjející vůz a osoby s vysoce nadprůměrnými schopnostmi pohybující se v oblasti marketingu. Pro tyto zaměstnance by bylo poněkud riskantní přejít k jiné, dosud neproověřené sérii. Hrozilo by tak, že nové série budou v porovnání s těmi nejpobulárnějšími postrádat špičkové odborníky.

Experti však hovořili o možné kontraproduktivnosti oddělených kategorií i z jiného důvodu. Historie motorsportu totiž zná případy, kdy ženy zvládaly závodit na nejvyšší úrovni, kde patřily k absolutní světové špičce. Zmíněna byla jména například Elišky Junkové (zřejmě nejtalentovanější závodnice meziválečné éry, která téměř zvítězila ve slavném závodě Targa Florio), Jutty Kleinschmidtové (absolutní vítězky ročníku 2001 Rally Paříž-Dakar) či Michele Moutonové (vicemistryně světa v rally ze sezony 1982 – závodila v době tzv. skupiny B, dodnes považované za nejrychlejší a nejnebezpečnější rally soutěž vůbec). Každá z těchto veleúspěšných závodnic sice působila v jiném období a jiné disciplíně, nicméně všechny se dokázaly prosadit i přesto, že tehdejší startovní listiny obsahovaly žen vskutku minimum. Příklady špičkových závodnic slouží jako důkaz, že i v relativně nízkém zastoupení nemusí být ženy ve špičkovém motorsportu pouze do počtu.

Experti tak mimoděk poukázali na možnost, že snahy uměle zavést oddělené kategorie mohou vyústit v samoučelné soutěže, které však ve skutečnosti pozici žen v motorsportu neposílí. Jak je naznačeno již v podkapitole Problematika vývoje ženské participace v motorsportu, některé z hlavních důvodů nedostatku žen v motorsportu vězí v širších společenských stereotypizujících normách, kdy ženám (alespoň v západních společnostech) sice není předem výslovně zakázáno usadat za volant, avšak představa ženy, která si zvolila kariéru profesionální řidičky/závodnice stále nepatří ke

standardním. Experti přiznávají, že všeobecné stereotypy o ženách a automobilech se běžně přenáší i do světa motoristického sportu – ať už jde o nejjednodušší biologizující stereotypy typu „ženy neumí řídit“, či například genderově polarizující hesla ve smyslu „ženy patří do kuchyně a k rodině, nikoliv za volant“. Experti si také myslí, že panuje široce rozšířený názor, že ženy o motorsport příliš nejeví zájem, jelikož se zkrátka jedná o oblast „pro muže“.

S čím by však ženské motoristické kategorie neměly problém, tedy alespoň v jejich počátcích, by byl mediální zájem. Všichni dotazovaní žurnalisté se shodují v tom, že podobný přelom v motorsportu by si vysloužil extrémní pozornost specializovaných médií i všeobecně zaměřených zpravodajských médií.

Experti si tudíž ženské kategorie představit dokážou, nicméně nesouhlasí s tím, že by bylo možné zřídit čistě dámskou obdobu formule 1 či MotoGP. Řešení by tak prý mohly představovat ženské kategorie nižších úrovní. Příkladem by mohla být hierarchie ženských motokárových sérií. Dívka by v takovém případě začala se závoděním v dámských motokárách na oblastní úrovni a v případě sbírání úspěchů by postupovala výše až na úroveň mezinárodní, tedy obdobně, jako tomu je u současných smíšených motokárových závodů. Za uvážení by stálo ustanovit pravidlo, že v ženských kategoriích by fungoval i ženský personál. Početně obsazené závody by poskytovaly větší šance pro nalezení talentovaných mladých žen, které by po nasbírání zkušeností mohly dle libosti přestoupit do jiných kategorií, včetně těch smíšených.

Další možností jak ženám umožnit lepší výchozí pozici pro vstup do nejvyšších pater motorsportu je zavedení doprovodných sérií. U neznámějších kategorií je zvykem, že na okruhu, kde má proběhnout závod, jsou „mezery v programu“ doplněny závody doprovodných sérií. Ty kromě funkce výplně mezer mezi jízdami hlavního bodu programu (a tedy zkracování čekání diváků) často slouží jako tzv. líhně talentů. Jsou na očích představitelům velkých týmů a jejich účastníci tak na sebe mohou snadno upozornit.

Výše uvedená tvrzení mluví o simultánní existenci současných smíšených kategorií a kategorií, jichž by se směly účastnit pouze ženy. Experti si uvědomují, že podobný stav by mohl být terčem kritiky z důvodu pozitivního diskriminování sportujících dětí na základě jejich pohlaví. V takovém případě navrhuji možnost, že by pouze nižší kategorie určené pro děti byly děleny na striktně dívčí a striktně chlapecké. Pozitiva a negativa návrhů expertů budou řešena v následujících kapitolách.

4.5 Expertní rozhovory – diskuse

Rozhovory s experty měly pro mou diplomovou práci zásadní význam. Poskytly interní pohled na zkoumanou problematiku a podtrhly jedinečnost motoristického sportu. Shrňme si na tomto místě zásadní výstupy do formy, v jaké je možné zodpovědět stanovené výzkumné cíle. Jedná se o diskuzi řešení cílů, která navrhli experti. Vyvaroval jsem se toho, abych v diskusi zmiňoval vlastní derivované závěry, které z rozhovorů jasně nevyplývají, nicméně snažil jsem se používat terminologii obdobnou té v teoretické části práce (novináři genderové stereotypy, optická skla a jiné termíny pochopitelně nazývali jinak).

4.5.1 Zdůvodnění nízkého zastoupení žen v motorsportu

Počet žen je v motorsportu poddimenzován, a to jak v případě sportovkyň, tak i žen-funkcionářek. Velkým problémem je nedostatek funkcionářek, jejichž nízký počet není možné logicky ospravedlnit, a je tak pravděpodobné, že se v tomto případě uplatňují sociokulturní bariéry obdobné těm, které je možné nalézt i v jiných oblastech. Podobné bariéry mohou stát v cestě i závodnicím, nicméně u nich nelze přesvědčivě vyloučit možnost fyzického znevýhodnění.

Počty žen v motorsportu sráží hned několik příčin. Androcentrická povaha motorsportu vytváří prostředí, které ženy považuje za výjimky či jakési rarity v jinak takřka výhradně mužském světě. Genderová polarizace prorostlá společností způsobuje, že k motorsportu je vedeno pouze mizivé procento dívek se zájmem o sport – závodění (a automobilové prostředí vůbec) je v současné společnosti zkrátka doménou přisuzovanou takřka výhradně mužům. Do hry vstupuje také třetí optické sklo kultury, a tedy biologický esencialismus. Zatímco stereotypizující androcentrické a polarizující konstrukty prakticky nemohou být v dnešní době racionálně ospravedlnitelné, biologický esencialismus se ve spojení s experty podařilo pouze částečně oklestit, a to tak, že biologické predispozice nelze brát jako justifikování existence androcentrismu a genderové polarizace (nemůžeme tvrdit, že ženy na základě své fyziologie a psychologických dispozic mají menší právo či univerzálně dané „neschopnosti“ umně řídit vůz – těžko bychom mohli vysvětlit, proč existují ženy, které toto tvrzení jasně vyvracejí), stále však převažuje názor, že difference mezi standardními fyziologickými vlastnostmi mužů a žen mohou hrát svou roli v míře úspěšnosti obou pohlaví v motorsportu pořádaném na nejvyšší úrovni.

Triviálně řečeno, přirozenými rozdíly mezi muži a ženami nemůžeme ospravedlňovat stávající podobu motorsportu jako prostoru, do kterého ženy „nepatří“. Tento text se zároveň nesnaží tvrdit, že k takovému ospravedlňování nedochází. Tvrdí však, že tento přístup není únosný a že existují příklady, které to dokazují. Jiný problém už představuje otázka, do jaké míry fyzické odlišnosti obou pohlaví snižují pravděpodobnost, že závodnice budou dosahovat stejně kvalitních výkonů jako závodníci. Je možné, že rozdílnosti skutečně mají svou váhu. Stěží ale můžeme tvrdit, že jejich vliv je až takový, že například ve formuli 1 se za poslední desítky let neprosadila jediná žena, kdežto mužů se vystřídalo několik stovek.

Počet závodnic v motorsportu a ve vrcholovém motorsportu obzvlášť je velmi nízký. Tento stav zapříčinilo několik důvodů, které fungují na principu ne nepodobném spojeným nádobám. Hladina jedné příčiny má přímý vliv na hladinu příčin ostatních. Společenské stereotypy tvrdící, že ženám do rukou volant nepatří, posilují androcentrickou maskulinní povahu motorsportu. Obojí je dále propojeno s představou, že ženy jednoduše nemohou být standardní součástí motorsportu, jelikož k řízení jednoduše „nemají vlohy“. Univerzální platnost posledního tvrzení byla výše několikrát výrazně zpochybněna. Jisté nerovnosti v biologických predispozicích se tak podepsaly na vytvoření nerovností, které jsou disproporční – výrazně větší, než by bylo optimální.

4.5.2 Má motorsport zůstat sportem smíšeným?

Závodnice jsou tedy vystaveny mnoha různým omezením. Tím spíše se nabízí otázka, zda by ženy čelily stejným problémům i v případě, že by byly zavedeny speciální kategorie čistě pro ženy a motorsport tím pádem přestal být smíšeným sportem. Na základě expertních rozhovorů je možné říci, že samotná myšlenka ženských soutěží má svůj smysl, avšak její převedení do reality by naráželo na řadu překážek společenských, marketingových i ekonomických. Tvorba kompletního spektra motoristických disciplin ve všech jejich hierarchizovaných úrovních by byla stěžejní udržitelná. Pokud by se přeci jen podařilo zavést špičkové ženské závodní soutěže, jejich existence by v delším časovém horizontu mohla být ohrožena mnohokrát zmiňovanými postoji silně prorostlými společnostmi. Ženské odnože jiných tradičně maskulinních sportů (hokej, bojové sporty a podobně) mají jen zlomkovou sledovanost v porovnání s mužskými verzemi, což má konečný dopad na objem financí pohybuje se ve sportu a potažmo i na úroveň sportu jako takového. Celková změna povahy sportu, který od svých samotných počátků funguje jako smíšený, by mohla přinést ambivalentní výsledky.

Expertní rozhovory podaly návrh realizovatelného kompromisu, který by představovaly začátečnícké kategorie určené pro ženy (které by mohly fungovat například jako doprovodné série známějších disciplin). V takto nastavených soutěžích by bylo možné naprosto eliminovat strach z předsudků a případného znevýhodňování jednotlivých účastníků na základě pohlaví, což by v budoucnu teoreticky mohlo přilákat větší zájem nových závodnic.

Podnětnou poznámkou ze strany expertů byla idea, že o vznik dělených kategorií nemusí mít závodnice samotné nutně zájem. V motorsportu mají příležitost soupeřit bez jakýchkoliv restrikcí v pravidlech s kýmkoliv, což majorita sportovkyň v jiných vysoce institucionalizovaných sportech na profesionální úrovni nemůže zažít. Vzhledem k tomu, že prapůvod nerovností v motorsportu leží z velké části mimo něj, a to ve společnosti jako takové, a tak může být recept na zlepšení pozice závodnic v zásadě velmi samozřejmý, byť časově náročný a uměle prakticky neovlivnitelný – osvětová činnost organizací (Komise pro ženy FIA a dalších) podporujících závodnice jistě může zvýšit znalost problematiky napříč veřejností, avšak širší a účinnější dopad včetně zvyšování počtu závodnic by měl výskyt nových ženských závodních hvězd (jejichž následnou medializaci považujeme za samozřejmou) souběžně s bořením stereotypních představ o neslučitelnosti ženského pohlaví a závodních vozů.

5. Rozhovory se závodnicemi

Na expertní rozhovory navazuje další kapitola empirické části diplomové práce, která je založena na rozhovorech s úspěšnými českými závodnicemi. Cíle byly stejné jako v sekci s expertními rozhovory, tedy **zda by dle nich bylo vhodné zavést speciální oddělené kategorie a popis a zdůvodnění stávající pozice žen** v motorsportu. Při plnění obou cílů jsem mohl využít znalostí nabytých z expertních rozhovorů, a tak jsem se v případě druhého cíle zajímal také o to, zda závodnice cítí, že jejich pohlaví má vliv na průběh jejich kariéry (ať už pozitivní, či negativní) a v případě cílu prvního mě také zajímalo, zda závodnice samotné mají vůbec o oddělené kategorie zájem.

5.1 Výběr respondentek

Mým záměrem bylo provést rozhovory se závodnicemi, jež mají zkušenosti se závoděním na vysoké úrovni. Zajímal jsem se proto o ženy, které si připsaly starty (a případně i úspěchy) v motoristických disciplínách alespoň na úrovni mistrovství České republiky – jsou tedy povětšinou držitelkami mezinárodní licence jezdce. Velice záhy jsem upustil od záměru provádět interview i se zahraničními závodnicemi. K hlavním důvodům patřily časové i geografické bariéry.

Závodnice, které se staly předmětem výzkumu, se v posledních letech umísťovaly na vysokých příčkách v kategorii Cena Elišky Junkové (jedná se o zvláštní ocenění nejúspěšnějším závodnicím předávané v rámci slavnostního vyhlašování Zlatého volantů, nejznámější motoristické ankety u nás). Tipy na některá jména jsem obdržel od žurnalistů, další závodnice doporučily již zpovídané ženy a několik respondentek jsem se rozhodl kontaktovat na základě vlastního povědomí.

S provedením rozhovorů nakonec souhlasilo osm závodnic působících prakticky ve všech základních motoristických odvětvích. Šest závodnic stále aktivně pokračuje v kariéře, dvě se již závodění nevěnují. Zajímavé bylo zjištění, že pro žádnou ženu není závodění jediným zdrojem obživy. Vybrané závodnice představovaly poměrně pestrý mix z hlediska vzdělání (dvě vyučené, čtyři s maturitou, dvě vysokoškolačky) i věku (nejmladší respondentce bylo 20 let, nejstarší 55 roků). Zajímavé ovšem bylo, že názory závodnic byly i přes rozdílné sociodemografické charakteristiky velmi kompaktní a obdobné.

5.2 Postup provedení rozhovorů

Pro přehlednost a jistou metodologickou konsistenci jsem se i v případě rozhovorů se závodnicemi rozhodl pro polostrukturovaná interview s návodem. Na rozdíl od rozhovorů s experty jsem v případě závodnic úvodní přehledová interview výrazně zkrátil, neboť jsem jako tazatel měl již o probírané látce jistý přehled díky předchozím rozhovorům. Stejně tak závodnice nevykazovaly absolutně žádné problémy s orientací v problematice – ostatně mnoho z nich již v minulosti podstoupilo rozhovory s mainstreamovými médii. Přehledové rozhovory mi pomohly získat prvotní informace o znalostech a názorech dotyčných žen, a naopak závodnice získaly lepší představu o specifikách sociologicky zaměřeného interview a jeho rozdílech oproti jim známým žurnalistickým rozhovorům.

5.3 Dotazování dle návodu

Způsob sestavení návodu je obdobný jako v případě expertních rozhovorů. Záměrem bylo návod sestavit tak, aby rozhovor mohl být postaven na základní kostře a bylo vytyčeno několik témat, které zazněly ve všech provedených interview.

5.3.1 Návod k rozhovoru

Hlavní témata	Podtémata
Ovlivnění pohlavím	<ul style="list-style-type: none">I. Pomohl vám v kariéře fakt, že jste žena?II. Pokud ano, jakým způsobem?III. Uškodil vám v kariéře fakt, že jste žena?IV. Pokud ano, jakým způsobem?
Postavení žen v motorsportu	<ul style="list-style-type: none">IV. Jak byste popsali/a postavení žen na pozicích závodnic? Je jejich zastoupení dostatečné?V. Jak odhadujete budoucí vývoj postavení žen na pozicích závodnic?
Etablování nových kategorií	<ul style="list-style-type: none">V. Pomohlo by postavení žen zavedení nových oddělených kategorií?VI. Přála byste si jejich zavedení?VII. Pokud ano, jakou by mělo podobu?VIII. Napadají vás jiné možnosti pro zlepšení postavení žen?

5.4 Analýza rozhovorů

Také analýza rozhovorů se závodnicemi probíhala způsobem ekvivalentním analýze expertních interview. To znamená, že byla vypracována tematická analýza založená nejprve na otevřeném kódování, které rozrylo základní témata obsažená v transkribovaných rozhovorech. Výsledné kategorie vykryštalizovaly s pomocí kódování axiálního. Detailnější postup analýzy je uveden v kapitole s expertními rozhovory.

5.5 Rozhovory – prvotní zjištění

Aplikace otevřeného a následně axiálního kódování napomohla vyprodukovat opět dvě stěžejní obsáhlé kategorie. Rozhodl jsem se je nazvat **Ambivalentní vliv pohlaví** a **Atraktivita neseparovaných soutěží**. Pojmenování byla zvolena takovým způsobem, aby odrážela poměrně zajímavá (a ne vždy očekávaná či předvídaná) vyjádření závodnic. Kategorie se tematicky příliš neodchylují od trojice hlavních témat obsažených v Návodu k rozhovoru. Tuto skutečnost ovšem nepovažuji za nutně negativní. Tematická analýza založená na metodách používaných v grounded theory pomohla hlavní témata seskupit do celků odkazujících na skutečný stav věcí, a tedy že

závodnice mohou svou pozici chápat zcela nečernobíle a poněkud jinak, než co předjímají hypotetická rezolutní tvrzení v teoretické části práce (na mysli mám především silný androcentrismus).

Stejně jako v první části empirické sekce práce (tj. u expertních rozhovorů) nejprve popíšu obsah těchto kategorií, načež je v diskuzi naroubuji na stanovené cíle diplomové práce.

5.5.1 Ambivalentní vliv pohlaví

Jak již nadpis napovídá, z vyjádření závodnic vyplynulo, že svou příslušnost k ženskému pohlaví vskutku považují za významný prvek, který ovlivňuje jejich sportovní kariéru. Nelze ovšem jednoznačně určit, zda je role pohlaví faktorem diskriminujícím vysloveně negativně, či naopak pozitivně. Níže uvádím některé prvky, které toto tvrzení potvrzují:

- Prvotní nedůvěra – Zřejmě největší úskalí, se kterým se závodnice setkávají hlavně na začátku kariéry. Jistého odmítavého nedůvěřivého přístupu se závodnicím dostává z několika směrů. Vliv má blízké okolí závodnic, kdy je jim závodění rozmlouváno např. ze strany rodiny (objevují se ale samozřejmě i zcela opačné případy, kdy jsou závodnicím jejich blízcí oporou), přičemž mezi hlavními argumenty bývá uváděna nebezpečnost motorsportu. Poměrně silný byl také prvotní postoj části mužských soupeřů. Ti se sice k závodnicím nechovali vysloveně dehonestujícím způsobem, avšak nezřídka odmítali ženy vnímat jako rovnocenné soupeřky, a tudíž k nim ne vždy chovali respekt stejný jako v případě kolegů stejného pohlaví. Konečně třetí směr, ze kterého závodnice vnímaly počáteční odmítání, pramení v širší veřejnosti a jejím vidění světa na základě genderové polarizace. Jinými slovy je od závodění v zárodcích odraženo velké množství žen, což logicky snižuje šanci růstu počtu žen zasahujících do vyšších kategorií.
- Závistivé tendence ze strany soupeřů – Tento bod neplatí pro všechny dotazované, nicméně část závodnic uvedla, že se setkávala s odporem ze strany těch kolegů, kteří v závodech končili na nižších pozicích, kdy posléze docházelo i k podávání stížností kvůli domnívaným nelegálním součástkám na vozech závodnic. Přestože není prakticky možné inkriminované piloty důkazně obvinít z nekalého jednání na základě diskriminujících postojů vůči závodnicím, tyto sportovkyně věří, že roli v těchto nestandardních incidentech hrála „uražená mužská ješitnost“. Zároveň je však nutno v zájmu stranění se tendenčnosti textu podotknout, že závodnice velkou většinu svých soupeřů označují za profesionály, kteří s možnou prohrou proti ženě nemají žádný problém.
- Fanoušci – Dotazované závodnice tvrdí, že samotný fakt, že se jedná o ženy za volantem (navíc poměrně úspěšné), jim dopomohl k vytvoření poměrně široké fanouškovské základny. Část z nich prý představovaly ženy, které k závodnicím připoutal obdiv pramenící z faktu, že se dokázaly prosadit mezi mužskou většinou. Další část se skládala z mužů, kteří se rozhodli závodnice podporovat buď ze stejného důvodu jako fanyanky, nebo jim, citují, „představa ženy za volantem na závodní dráze připadá atraktivní.“ Základní jinakost závodnic tedy pomáhá k rychlému získání

poměrně vysokého počtu příznivců. Připomenuto bylo i jméno známé americké závodnice Danicy Patrick. Ta se za několik let stala jednoznačně nejpopulárnější osobou série IndyCar v moderní době.

- Sponzoři – Závodnice jsou přesvědčeny, že v porovnání se svými mužskými kolegy mají více příležitostí pro shánění sponzorů (naprostá většina sponzorů přitom jedná standardně, byť se objevil jeden případ, kdy byly závodnici nabídnuty sponzorské peníze výměnou za sexuální služby – tento případ však chápejme jako extrémní). Závodnice podávající kvalitní výkony je pro sponzory prý často atraktivnější, než stejně kvalitně jedoucí muž. Tato atraktivita přímo souvisí (a částečně závisí) s následujícím bodem.
- Média – O tom, že dotazované závodnice mají se zájmem ze strany médií bohaté zkušenosti, se zmiňují již výše. Jezdkyně samy prozradily, že po prvních dílčích úspěších zaznamenaly rapidní nárůst kontaktů s mediální frontou (většinou poskytovaly interview sportovně zaměřeným časopisům, zpravodajským webům a televizním stanicím, později se k nim však přidávaly i magazíny zcela jiného zaměření, např. lifestyle, a to mužské i ženské). Zájem médií byl opět zřejmě větší, než s jakým se setkali na podobné úrovni závodící mužští kolegové. V porovnání se závodníky však ženy bývaly součástí poněkud odlišně zaměřených článků a spotů. Spíše než aktuální témata typu příprav na nejbližší závody/zhodnocení uplynulých závodů redaktory zajímaly osobnosti a příběhy samotných závodnic – jakým způsobem začaly závodit, jak se jim podařilo prosadit v mužském světě a podobně. Analýza mediálních obrazů našich úspěšných závodnic by patrně mohla vystačit na samostatný výzkum, nicméně podle závodnic je možné zřetelně odlišit obsah rozhovorů pro tzv. pánské a dámské časopisy – dle jejich vyjádření mohu říci, že periodika pro dámy i pro pány rozhovory stavěly podle poněkud stereotypizujících šablon (dámské časopisy – zda ženám závodění nezabránilo v hledání si partnera a založení rodiny, pánské časopisy pro změnu cílily například na fyzické přednosti závodnic). Mediální zájem ovšem závodnicemi nebyl vnímán negativně, ba povětšinou naopak – viditelnost jejich jmen v médiích výrazně usnadnil jednání s potenciálními sponzory. **Jsou to právě média, které závodnice vidí jako možný klíč k větší náklonnosti motorsportu vůči ženám.** Jak říkají závodnice – čím více se o nich bude psát, a to zejména ve spojitosti se sportovními výkony, pokud možno kvalitnějšími, tím přirozeněji bude působení žen v motorsportu vypadat.

Pilotky tedy hlavní překážky viděly v samotných začátcích svých kariér. Všechny však současně tvrdily, že brzy po vstupu do světa motorsportu se náznaky negativní diskriminace prakticky rozplynuly (případně pozdější špatné zkušenosti označují spíše za výjimky) a příznávají, že jim příslušnost k ženskému pohlaví po překonání prvotních nástrah mohla rovněž pomoci. Výraznější problémy v začátcích pociťovaly spíše starší závodnice, které však zároveň patří mezi ty optimističtější, co se budoucích vyhlídek týče – počet mladých závodnic je v dnešních tzv. baby-kategoriích (jak někdy bývají nazývány disciplíny, v nichž závodí děti) výrazně vyšší než v minulosti.

Pozoruhodné bylo zjištění, že ač závodnice samy necítí žádnou výraznější překážku, kterou by jim v závodění stavělo jejich pohlaví, zároveň věří, že v jiných disciplínách, než je ta jejich, k diskriminaci může docházet. Zmiňována přitom byla nejčastěji formule 1 a jiné disciplíny se statutem mistrovství světa či Evropy.

5.5.2 Atraktivita neseparovaných soutěží

Tato kategorie poměrně jasně řeší dilema, zda v motorsportu zavést či nezavést oddělené kategorie pro muže a ženy. Žádná ze závodnic, které se zúčastnily výzkumu, by o působení v čistě ženských kategoriích neměla zájem. Motorsport jako smíšená soutěž ženám připadá atraktivní. Níže uvádím důvody, které dle dotazovaných svědčí o tom, že motorsport v neseparované podobě skýtá tu lepší variantu.

- Přímé srovnání s mužskými kolegy – Ve smíšených soutěžích spolu na totožných závodních a za shodných podmínek mohou soupeřit ženy i muži bez rozdílu, což pro závodnice představuje pozitivum hned z několika hledisek:
 - Zvýšení konkurence – kategorie pořádané na vyšších úrovních se ve smíšené podobě vybírají z většího počtu lidí než v případě oddělených kategorií. Vyšší konkurence pak má za důsledek eskalaci špičkových výkonů a výchovu většího počtu mužů a žen schopných jezdit na vysoké úrovni.
 - Boření stereotypů – závodnice se mohou při zápolení s muži hlavně v začátcích setkávat s diskriminací či musí čelit tíži předsudků. Tyto neduhy by se však nepodařilo vymazat tím, že by jezdkyňe s jezdci nemohli závodit pospolu. Právě naopak, nemožnost porovnání s muži by podle závodnic mohla stereotypy ještě posílit – neexistoval by totiž důkaz, který by mohl zvrátit představu, že ženy jsou za volantem pomalejší a pro závodění méně nadané než muži.
- Postupné zvyšování počtu závodnic i ve smíšených soutěžích – byť je počet žen v porovnání s muži v motorsportu stále velice nízký, jejich počet i přes ne zcela rovnostářské prostředí světa rychlých kol roste (ačkoliv je v současnosti stále velmi pomalý). Z tohoto důvodu by se závodnice zaměřily spíše na podporu nových pilotek. Práce, kterou závodnice a jiné propagátorky žen v motorsportu vynaložily, by se vznikem nových kategorií de facto vniweč.
- Existence ocenění pro ženy – respondentky připomněly, že ačkoliv neexistují čistě ženské kategorie na nejvyšších úrovních, můžeme se setkat s tím, že některé druhy závodů obsahují ocenění pro nejúspěšnější závodnice daných akcí, což do jisté míry může být považováno za dostatečnou náhradu oddělené kategorie – ženy se mohou bez omezení poměřit s muži a další motivaci jim zároveň poskytuje možnost soutěžení o to, která z nich je v jejich disciplíně nejschopnější.
- Neprokatelné fyzické znevýhodnění žen – účastnice rozhovorů vesměs nesouhlasily s tím, že by se cítily být po fyzické stránce handicapovány, alespoň tedy ne v kategoriích, ve kterých působí. Zastávají názor, že žena s odpovídající tréninkovou i

psychickou přípravou není znevýhodněna nijak, nebo jen velice mírně. Můžeme tedy říci, že zatímco experti nedokázali biologický esencialismus zcela odsoudit, závodnice ho jasně odmítají.

Další důvody, proč závodnice myšlenku etablování oddělených kategorií příliš nepodporují, byly zmiňovány již experty – respondentky by se obávaly zejména odlivu fanoušků, ale také možné nižší kvalitě nových disciplin. Velice rezolutně se závodnice stavěly vůči různým druhům pozitivní diskriminace (myšleny jsou například různé typy kvót), které by okamžitě legislativní cestou navýšily počty žen. Závodnice jsou přesvědčeny, že takové kroky by pro ženy za volantem mohly mít takřka fatální důsledky. Zastánci stereotypního nahlížení na pilotky by tím prý našli nové argumenty pro posilování odmítavých nálad směrem k závodnicím.

6. Empirická část diplomové práce – závěry

Níže opět uvádím sumáře zjištění z obou typů rozhovorů, a to tak, aby je bylo možné vztáhnout na stanovené cíle za použití terminologie používané v teoretické části diplomové práce (popis a zdůvodnění stávající pozice žen; vyřešení dilematu o zavedení oddělených kategorií). Kompilaci poznatků z obou částí tohoto textu konfrontuji s tezemi uvedenými v teoretických kapitolách, které se pak v případě, že je to nutné, snažím uvést na pravou míru.

6.1 Popis a zdůvodnění stávající pozice žen

Výzkumná část práce potvrdila tvrzení z části mapovací o tom, že počet závodnic je i přes jistý růst stále nízký. Jejich počty přitom klesají téměř nepřímou úměrou s hierarchií různých typů motorsportu – to samo o sobě ještě není důkazem toho, že by byly ženy v porovnání s muži v automobilových a jiných motoristických závodech znevýhodněny. Přesto je možné s jistotou říci, že muži a ženy v motorsportu nemají rovnocenné výchozí podmínky. Největší překážky před závodnicemi stojí při sportovních začátcích. Tehdy na ně výrazně působí genderově polarizovaný charakter společnosti jako takové, ale i lidí působících v samotném motorsportu.

Genderová polarizace motorsport zobrazuje jako doménu nevhodnou pro ženy, ale naopak zaslíbenou mužům. Z tohoto důvodu působí i na osoby, které se starají o výchovu sportovně nadaných dětí, latentní tlak, aby dívky byly vedeny ke sportům, které jsou pro ně polarizující optikou vhodnější. Platí, že motoristický sport je konstruovaný androcentrickou optikou – jádro tvoří mužští závodníci, mezi diváky rovněž převažují muži. Ženy jsou považovány za zvláštnost, raritu, případně ozdoby, jejichž přínos tkví v tom, že zpestřují startovní pole. Motorsport ovšem vůči ženám nefunguje jednoznačně hostilně. Negativní působení optických skel kultury se projevuje spíše jako síto, které výrazně reguluje (přesněji řečeno snižuje) potenciální počet žen, které by se mohly v motorsportu uplatnit. Tato regulace je přitom vyšší, než je nutné. Ovšem ty závodnice, které oním sítem projdou, mohou využívat jistých privilegií, která pramení právě v jejich „jinakosti“. Tyto závodnice se mohou těšit lepší viditelnosti a snadnějšímu shánění finančního zajištění pro závody.

Biologický esencialismus je hnací silou kritiků žen-závodnic a naturalizuje genderovou polarizaci v oblasti sportu. Je dostatečně silný na to, aby obstál i u lidí, kteří jinak genderovou polarizaci v případě sportu zcela odmítají. Jak již bylo několikrát zmiňováno v mapovací i empirické

části práce, použijeme-li poněkud generalizující přístup, pak znevýhodňující fyzické predispozice u závodnic nelze zcela vyloučit. Zároveň však nejsou natolik významné, aby byly přijatelným odůvodněním a ospravedlněním androcentrického a genderově polarizujícího optického skla v motorsportu a mimo něj. Mapovací část práce poukázala na to, že motorsport není výspou maskulinity z důvodu biologických predispozic, ale spíše v závislosti na jeho kulturním konstruování jako mužské záležitosti.

6.2 Má motorsport zůstat sportem smíšeným?

Na stěžejní otázku celé práce nelze odpovědět jednoslovně. Mám-li se přiklonit k dichotomii ano-ne, zvolím raději možnost „ne, ale...“. Myšlenka zavedení oddělených kategorií dle mých respondentů není stoprocentně neuskutečnitelná či nesmyslná, avšak její realizace by pravděpodobně neměla žádný výrazně pozitivní efekt. Etablování dělených kategorií by zaručilo, že nové disciplíny by byly očištěny od androcentrických vlivů. Z rozhovorů taktéž vyplynulo, že by počet závodnic teoreticky mohl za pomoci čistě ženských kategorií mírně vzrůst. Nic by ale nedokázalo zajistit, že by se v dohledné době v důsledku tohoto kroku rozplynuly genderové stereotypy a síta zmiňovaná v předcházejícím bodu.

Mimo to by se zavedení nových kategorií setkávalo se zcela pragmatickými problémy (ekonomickými, problémy s nedostatečným lidským kapitálem, problémy marketingové a mediální), ale, což považuji za zásadní, nenašlo by podporu ani u samotných závodnic, které motorsport chápou jako vysoce kompetitivní lidskou činnost, jejíž idea je ve světě sportu jedinečná, a tak motorsport jako jeden z mála dovoluje (s jistými omezeními) soupeřit vlastně všem fyzicky způsobilým lidem.

Rozhovory sice naznačily, že by mohly existovat takové ženy, které by uvítaly vlastní kategorie, nicméně pro takovou eventualitu se nepodařilo získat žádný důkaz. Vnímám ji tak pouze jako tvrzení závodnic, které ovšem samy jednomyslně o vlastní kategorie nestojí. Tato tvrzení je třeba chápat tak, že závodnice nebyly s to kategoricky vyloučit neexistenci žen se zájmem o nové disciplíny, samy ale takové ženy neznají, ani o nich neslyšely. Rozhovory daly vzniknout nápadu (nutno podotknout, že nikoliv prosazovanému) zavést pouze začátečnické ženské kategorie. Jednalo by se však o bizarní krok, který by byl ve světě sportu zřejmě bezprecedentní a působil by jako polovičaté a horkou jehlou šité řešení na pocit závodnic, že nejtěžší je samotné vniknutí do motorsportu. Pozice závodnic však může být vylepšena jinak.

6.3 Možné řešení – vylepšení pozice žen v motorsportu

Zásadní změnu v postavení žen by mohlo přinést usnadnění jejich vstupu do motorsportu, respektive podniknutí kroků, které by mohly dopomoci rozpustit sociálně konstruované bariéry působící jako síta. Větší důraz by se měl klást na jiné způsoby propagace ženského motorsportu, který by neodporoval přirozenému vývoji postojů v široké veřejnosti. Konkrétní řešení mohou tkvít v různých typech „lehčích“ úrovní pozitivní diskriminace, které může být do značné míry pomoheno spontánně, bez vnějších zásahů – rozsáhlejší (v porovnání se současným stavem) propagace žen prostřednictvím médií, především pak žen, které jsou mezi muži výjimečně úspěšné. To je možná klíčová cesta. Kódování rozhovorů mi pomohlo zjistit, že prakticky všichni respondenti považují za důležitou medializaci závodnic a jejich ukotvení v myslích veřejnost, čímž je možné narušit čochky

optických skel, které dosud motorsport zobrazovaly jako čistě mužský sport. Je však třeba medializovat ty typy závodnic, které by již nastavené stereotypy nemohly posilovat. To znamená, že je třeba získat ženskou sportovní hvězdu, která by se mohla stát pozitivním rolovým modelem (vzorem). Takovým rolovým modelem, který by pomohl naleptat stále silné okovy stereotypů tížících ženy za volantem. Mám-li se vyjádřit naivně, je potřeba nalézt novou Elišku Junkovou, tedy ženu, která obstojí ve světové špičce. Paní Junková byla vynikajícím příkladem ženy, která dokázala uspět mezi muži, aniž by narušovala nebo popírala svou tradičně feminní identitu. Byla dámou, která uspěla v oblasti, kde by, pokud by byly stereotypy odrazem reality, neměla mít šanci na úspěch. Jelikož je míra medializace, globalizace a rychlosti šíření informací v dnešní době na zcela jiné úrovni než ve dvacátých letech, je vysoce pravděpodobné, že taková závodnice by svými výkony skrze medializaci mohla oslovit skutečně nevídaný počet lidí a potenciálně by mohla vytvořit zájem o vstup do motorsportu u většího počtu dívek.

Je možné namítnout, že uvedené řešení vlastně žádným řešením není, že jde jen o tupé čekání na dobu, kdy se pozice žen vylepší samovolně. Je pravdou, že jsem přesvědčen, že vylepšení pozice žen nastane evolučním, nikoliv revolučním způsobem a nedá se očekávat, že by k závratným změnám došlo v nejkratším časovém horizontu. Evoluce musí potkat i informační kanály spojující závodnice a veřejnost. To znamená, že až se objeví závodnice se skutečně světovými výkony a ambicemi, je o ní nutno informovat nebagatelizujícím a neškatulkujícím způsobem. Respondenti z řad expertů mě naplňují optimismem, že existují žurnalisté schopní informovat nezaujatě a nestereotypizující, nezkrivenou optikou. Stále však existuje ta premisa, že je nejprve nutné vyčkat na dobu, kdy se objeví vhodná kandidátka, která by mohla být pokládána za vzor. Medializace současných známých závodnic pohybujících se v prostředí formule 1 sice pomáhá veřejnosti uvědomit si, že pro ženy není nemožné prosadit se v tradičně mužském prostředí, zároveň však trpím obavou, že se zatím nejedná o sportovkyně s dostatečnými výkony na to, aby mohly konkurovat nejužší špičce. Tím samozřejmě nechci shazovat jejich schopnosti, které jsou vysoce profesionální a jistě kvalitnější než v případě majority běžných mužských řidičů.

6.4 Separace se nerovná rovnosti

Velká část mé diplomové práce byla věnována problému, jak zlepšit postavení žen v úchvatném a dynamickém světě motorsportu. Testována byla možnost, zda by mohlo pomoci závodnice „ochránit“ tím, že budou vytvořeny kategorie patřící jen jim. Existují sporty, kde jsou ženské kategorie na vrcholu, za příklad si můžeme vzít kupříkladu tenis. Plány na separátní série ale mají také mnoho nevýhod. O tom, že vytvoření ženského motorsportu není vhodné, mě nakonec přesvědčila empirická část práce. Klíčem ku zlepšení postavení žen není vytvoření dámské formule 1, dívčích motokár či rally pro ženy. Motorsport má vlastnosti, které spouště jiných sportovních odvětví chybí. Proto je spíše než na separaci potřeba klást důraz na integraci, neboť separací se nerovnosti mezi ženami a muži nemohou vytratit, pouze skrýt.

Švédský filosof Torbjörn Tännsjö zopakoval často používané argumenty podporující separaci (oddělené kategorie) ve sportu:

- 1) zvláštní kategorie pro ženy a muže nejsou o nic méně logické než kupříkladu různé váhové kategorie v boxu a jiných bojových sportech.
- 2) v případě výhry žen nad muži by hrozila agresivní odezva ze strany mužů, kteří by svou prohru nebyli schopni/ochotni akceptovat
- 3) vzhledem k tomu, že ženy v průměru dosahují horších výsledků než muži a po fyzické stránce jsou slabší, docházelo by k jejich častému porážení, načež by sportovkyně ztratily motivaci, případně by to odrazovalo ženy od sportování
- 4) sporty pro ženy a sporty pro muže se honosí unikátními vlastnostmi, které by v případě smíšených kategorií byly ztraceny – přišli bychom o ozvlášťující elementy, které jsou přítomné v exkluzivně ženských, nebo naopak exkluzivně mužských kategoriích (Tännsjö 2000: 102)

Všechny uvedené argumenty jsou podle Tännsjöho vyvratitelné. První argument vlastně hovoří o tom, že oddělené kategorie jsou spravedlivější v tom smyslu, že nedrží pohromadě lidi, z nichž část nemá šanci porazit ty, kdož jsou po fyzické stránce lépe vybaveni. Potíží je však v tom, že váhové kategorie jsou objektivním měřítkem, kdežto rozdíly mezi pohlavími jsou převedeny do roviny statistické a abstrahující. (Tännsjö 2000: 103) Atleti tmavé barvy pleti jsou v některých sportech statisticky úspěšnější než sportovci bílí¹⁷, přičemž nelze zcela vyloučit, zda tomu se tak neděje na základě biologických predispozic. To však nikoho nevede k tomu, aby byly vytvářeny speciální kategorie na základě rasové příslušnosti. (Tännsjö 2000: 107) Druhý bod je možno vyvrátit i bez argumentace citovaného autora – sporty jsou opatřeny etickým kodexem a regulemi, které by měly jakékoliv ohrožení části soutěžících zcela zamezovat. Na třetí bod mohu zareagovat naším příkladem motorsportu – závodnice jsou statisticky méně úspěšné než muži, ve formuli 1 obzvlášť, a přesto formule 1 zůstává cílem pro mnoho začínajících pilotek. Konečně poslední argument můžeme označit za zjednodušující. Pro úspěch v různých typech sportů je potřeba správná kombinace a míra různých vlastností. Tännsjö tvrdí, že sporty je možné regulovat tak, aby neztratily své původní unikátní vlastnosti. (Tännsjö 2000: 111)

Musím se na tomto místě přiznat, že nejsem příznivcem kompletního smíšení kategorií napříč všemi sporty. Nejprve by bylo třeba znát názor účastníků a účastnic inkriminovaných kategorií. Mnoho sportů funguje odděleně již téměř stovky let a zrušení jejich dělení na mužské a ženské (myšleno dle pravidel, nikoliv stereotypizačně) by bylo velice radikálním řešením. Nic však nenasvědčuje tomu, že by bylo třeba naopak uměle rozštěpit motorsport, který je smíšeným již od svých kořenů.

V závěru tohoto textu hodlám zjištění rozvést do širších souvislostí problematiky rovnosti příležitostí mezi muži a ženami. Existují sféry sociálního života, jako trh práce, volnočasové aktivity a podobně, které obsahují oblasti obecně považované za výlučně ženské či mužské – výlučně nikoliv tak, že by jedno pohlaví bylo fyzicky a psychicky pro danou oblast zcela nezpůsobivé, nýbrž tak, že se jedná o oblast konstruovanou jako feminní či maskulinní. Moderní západní společnost vymýtila

¹⁷ Existují i opačné situace, například v oblasti plavání se mluví o znatelné převaze bílých sportovců.

prakticky veškeré legislativní diskriminující bariéry – muži se mohou stát vychovateli v mateřských školkách, ženy nemají zakázáno pracovat jako správkyně počítačových sítí. Přesto je vychovatelů i správkyní nepřírozně málo, a to i v případě, že přijmeme eventualitu, že muži a ženy mají pro určitá povolání jiná nadání – bylo by zřejmě až příliš naivní věřit, že taková povolání neexistují. Nemá smysl hledat rovnoprávnost v naprosto shodném poměru zastoupení ze strany žen a mužů, takové snahy považuji téměř za bláhové. Co však již smysl má, je odstranění zbytečných sociokulturních překážek a plně a nikoliv pouze zákonně tak umožnit ženám a mužům realizovat se dle vlastního přání v oblasti, která jim bývala ze strany veřejnosti zapovězena. Na samotném konci uvádím ještě jednu citaci z knihy *Values in Sport*, která dokládá přínos férově nastaveného sportu pro zamýšlení se nad skutečně meritokratickým fungováním společnosti:

„Důvod pro vzdání se sexuální diskriminace ve sportu a pro povolení soutěžení mezi lidmi obou pohlaví je jednoduchý. Ve sportu je důležité, aby vyhrál ten nejlepší. Rozdíly mezi pohlavími jsou pak zcela irelevantní. Pokud sportovkyně dokáže podávat lepší výkony než sportovec, pak by této sportovkyni mělo být povoleno se sportovcem soupeřit a vyhrát. Pokud ho nedokáže porazit, pak budiž. Pokud byla soutěž férová, měla by být sportovkyně srovnat se s faktem, že stanula proti talentovanějšímu soupeři. (...) Diskriminace dle pohlaví ve sportu není o nic logičtější než diskriminace v jakémkoliv jiné sféře našich životů.“ (Tännsjö 2000: 101)

Diskuse

Mým záměrem je na tomto místě podat vlastní reflexi diplomové práce, její neduhy, možné přínosy a návrhy pro další výzkumy. Jak již píše v úvodu, vedl mě k němu především zájem o motorsport. V zimním semestru prvního ročníku magisterského studia jsem se zapsal do kurzu zabývajícího se genderovou tematikou – přiznám se, že mě k zápisu nevedl osobní zájem o genderovou problematiku, nicméně chtěl jsem získat základní přehled o v dnešní době čile diskutované oblasti. Závěrečná seminární práce pro tento kurz nesla název *Ženy v motorsportu*, odkud již vedla pouze krátká cesta pro inspiraci na sepsání této diplomové práce. Tím se dostávám k prvnímu problematickému bodu tohoto textu. Motoristický sport zcela jistě nepatří k evergreenům sociálněvědního bádání. To se odrazilo na množství relevantní literatury a počtu provedených výzkumů v této oblasti, mezi tuzemskými sociologickými texty namířených na (genderovou) problematiku sportu jsem se nesetkal s žádným, který by se zajímal konkrétně o motorsport. Mohl jsem se tak přesvědčit, že snaha být za každou cenu originální a volit neotřelá témata nemusí být vždy k dobru věci a hladkému průběhu vypracování závěrečné práce. Plusem naopak byla možnost seznámit se s řadou cizojazyčných odborných článků.

Diplomovou práci jsem se snažil psát nezaujatým způsobem, byť je pravda, že pohlížet na motorsport kriticky jsem začal teprve před necelými dvěma lety. Tehdy jsem si začal všimnout nahlížení mnoha lidí na působení závodnic ve vrcholovém motorsportu a někdy až absurdní zesměšňující argumenty jejich odpůrců. Myslím, že mnoho sociologů by tyto odpůrce považovalo za atraktivní „materiál“ ke zkoumání. Věřím nicméně, že motorsport by se mohl stát zajímavou látkou i pro společenské vědce zabývající se marketingem, lákavé může být studium skupin fanoušků či zkoumání narativů, jimiž jsou opředeny velké postavy motoristické historie.

Byť jsem se v diplomové práci snažil psát pokud možno neutrálním, nezaujatým způsobem, nemohu popřít, že jsem v jádru poměrně konzervativně založený. Nepatřím k lidem, kteří brojí za kompletní marginalizaci (či naprostou eliminaci) biologických rozdílů mezi muži a ženami. Obávám se, že přehlížení fyzických diferencí může přinést potenciálně negativní důsledky. Nevylučuji možnost, že početní zastoupení závodnic a závodníků nikdy nebude zcela rovný a že průměrná výkonnost závodnic bude naprosto stejná jako v případě mužských kolegů. Dokonce věřím, že naše přírodní predispozice mohou mít vliv na přijímání našich rolí ve společnosti a že nejsou kompletně předepsané pouze sociálními konstrukty. Chápu potenciální čtenářky a čtenáře práce, kteří by mohli samotnou myšlenku zabývat se ženami v motorsportu a rozebíráním toho, zda jsou diskriminovány, považovat za absurdní. Dovolím si ale klást důraz na samotný závěr práce – pokud je příslušník/příslušnice jednoho pohlaví schopna/schopný (byť to „v průměru“ nemusí být časté a ani pravděpodobné) **úspěšně** působit v oblasti s majoritou opačného pohlaví, společnost by se měla postarat o to, aby dané osobě nestály v cestě sociální bariéry vzniklé čistě na základě příslušnosti k „nevhodnému“ pohlaví. Doufám, že můj text pomohl naznačit, že motorsport v takové situaci zatím není.

Souhlasím s námitkou, že pitvání se v tak úzké oblasti lidské činnosti, jakou je motorsport, působí v porovnání se stěžejními společenskými problémy dnešní doby poněkud komicky. Motorsport jsem využil jako příklad pro zamyšlení se nad širšími problémy – existuje totiž spousta oblastí, které jsou ženám otevřeny, avšak pouze naoko.

Ale zpátky k práci samotné. Velkým neduhem, který mne osobně velmi mrzí, byla nemožnost implementace statistik závodníků a závodnic v ČR. Údaje o jejich počtu má k dispozici Autoklub ČR, který se však rozhodl data neposkytnout a na dopis obsahující potvrzení institutu o využití informací pouze pro akademické účely nebylo vůbec odpovězeno. Práci by jistě prospělo, kdyby se namísto omílání vágních výrazů typu „mnohem více, mnohem méně“ operovalo s tvrdými daty. Zajímavé by jistě bylo provést rozhovory se závodníky a zjistit jejich vlastní náhled na své kolegyně. Pro potvrzení či vyvrácení tvrzení, že motorsport je androcentrický a ženy nepovažuje za svou přirozenou součást, by bylo jistě vhodné provést výzkum i mezi fanoušky a zjistit jejich nahlížení na závodnice. V neposlední řadě je možné výzkum rozvést i na ženy působící v motorsportu, avšak mimo závodní kokpit, tj. na mechaničky, designérky a jiné zaměstnankyně týmů, jakožto i na ženy pohybující se na manažerských a administrativních postech.

V raných fázích tvorby diplomové práce jsem měl v úmyslu provést analýzu mediálních obrazů známých závodnic - v jaké míře je zdůrazňováno jejich ženství, jak jsou popisovány jejich sportovní úspěchy či neúspěchy či jak velkou důležitost v jejich případě média přikládají lifestylovým a potažmo bulvarizujícím tématům. Důraz jsem chtěl klást na to, zda mediální obrazy straní spíše biologizujícím či sociokulturním popisům (výjimky v mužském světě, prosazující se i přes své biologické indispozice X výjimky, které dokázaly prorazit sociálně zkonstruovanou bariéru maskulinního motoristického světa), případně zda odpovídají komplementární povaze obou proudů. Zaměřit jsem se chtěl i na vykreslování zmiňovaných osobností a jejich zdůrazňování feminity, případně stylizování se do role propagátorek závodění žen. Neučinil jsem tak však mimo jiné z časových důvodů. Pokud by se naskytla vhodná příležitost, rád bych tento nedostatek napravil. Co se rozhovorů se závodnicemi týče, věřím, že užitečné by mohlo být vytvořit bližší popis populace žen v motorsportu u nás (jejich věkové a vzdělanostní složení a podobně).

Závěr

Tato diplomová práce si kladla za cíl sociologicky pojmout svět motorsportu. Konkrétně se zaměřila na problematiku působení žen v tradičně maskulinně nastaveném sportovním odvětví. Motorsport ve sportovním světě představuje neopakovatelný úkaz. Mnohými lidmi ani není považovaný za regulérní sport z důvodu utkvělé (byť mylné) představy, že veškerou práci za člověka odvede stroj. Přesto některé jeho kategorie patří k nejsledovanějším událostem vůbec. Motorsport se však stal předmětem mého zájmu z poněkud jiného důvodu. Patří totiž k několika málo sportům, které umožňují vzájemné soupeření bez ohledu na pohlaví účastníků. To však neznamená, že se ženy i muži v motorsportu těší stejnému přístupu a stejným šancím. Ačkoliv ženám v závodění žádná pravidla nebrání, jejich působení v motorsportu je problematičtější než v případě mužů. Základní cíle mé diplomové práce byly dva - popis a vysvětlení současného (nízkého) postavení žen v motorsportu (1) a zodpovězení otázky, zda je současná situace v motorsportu žádoucí, či zda by závodnicím mohlo pomoci etablování oddělených, specializovaných soutěží (2).

Po vytyčení výzkumných cílů jsem práci položil teoretické základy. Jejich páteří se stala populární teorie optických skel kultury Sandry Bem, která popisuje, jak společnost a kultura pomocí nahlížení skrze tato skla lidem skrytě nařizuje, jak by měli cítit, uvažovat či se chovat. Zmiňovaná optika však pomáhá zakořenění generalizujících a stereotypizujících norem ve společnosti, které v mnoha oblastech zamezují oběma pohlavím stejný přístup k činnostem, které jsou na mužské či ženské dělení nikoliv přirozeně, avšak vykonstruovaně. Na teoretickou část jsem navázal částí metodologickou. Ta sestávala z provedení dvou sérií rozhovorů. První byly tzv. expertní rozhovory, kdy jsem zpovídal novináře s bohatými zkušenostmi a znalostmi v oblasti motorsportu. Následovala interview s českými závodnicemi. Osovy interview byly nastaveny tak, aby mohly uspokojivě zodpovědět výzkumné cíle.

Teoretická část ve spolupráci s částí empirickou zjistila, že ženy v motorsportu čelí podobným potížím jako ženy v mnoha jiných oblastech, zejména pak v oblasti zaměstnání. Ačkoliv tedy ženy mohou závodit společně s muži, musí se potýkat se všeobecným přesvědčením, že představují výjimku, anomálii či dekoraci a ozvláštnění jinak čistě mužského sportu. Závodnice tak doplácí na kombinaci sociokulturních bariér – motorsport je androcentrickou doménou, genderová polarizace závodnice vykresluje jako deviaci od normy a biologický esencialismus ženy popisuje jako od přírody nezpůsobitelné k dostatečně kvalitnímu řízení závodního vozu. Teorie nastíněné v úvodní části práce byly potvrzeny zjištěními z části empirické. Vytvořené sociální bariéry závodnicím ztěžují zejména začátky v motorsportu, kdy musí dokázat, že pro ně neplatí zažitá stereotypy o ženách za volantem. Nápad vytvořit oddělené kategorie, kde by začínající ženy nemusely být vystaveny tak silnému vlivu předsudků jako při vstupu do smíšené, avšak stále maskulinní kategorie, se ukázal být zbytečným. Mimo praktických potíží spojených se zaváděním separovaných disciplin by se ženské kategorie nemusely setkat se zájmem samotných závodnic. Upřednostňují totiž působení ve smíšených soutěžích, kde jim soupeření s muži dodává motivaci a činí případnou výhru o to prestižnější. Neznamená to ale, že by motorsportu nepomohly změny – usnadnění vstupu do motorsportu by však nemělo být zařízeno direktivně. Takový krok by naopak závodnicím mohl uškodit. Odstranění bariér by pomohly novodobé pionýrky motorsportu, jejichž medializace by mohla napomoci odstranění

existujících stereotypů. Vzhledem k současné situaci v motorsportu zastávám názor, že zlepšení pozice žen v budoucnu vskutku nastane, avšak dojde k němu evolučním, nikoliv revolučním a direktivním způsobem.

Summary

This diploma thesis aims to sociologically describe the world of motorsport. It is specifically focused on the issues of female drivers in this traditionally masculine sport sector. Motorsport is a unique phenomenon in the world of sports. Many people actually don't consider it a real sport because of preconceptions that see motorsport as an activity in which all work is provided by the machine. However, some motorsport categories are among the most popular sport events in the world. My interest in motorsport in this text is aimed at something somewhat different. It is one of the very few mixed sports which allow simultaneous competition of people regardless of their gender. However, it does not mean that men and women enjoy the same chances and treatment. There are none regulatory restrictions which prevent women from racing, but their presence in motorsport is nevertheless more complicated than in the case of male drivers. This text tries to accomplish two essential goals – to describe and explain the current (low) status of women in motorsport (1) and to answer the question whether the current situation is desirable or whether the female drivers could be helped by establishing specialized separate competitions (2).

Setting out the research objectives allowed me to give my thesis a theoretical foundation. The backbone of the theoretical part of the text was the popular theory of gender lenses coined by Sandra Bem. Her theory explains how society and culture latently (via the gender lenses) dictate how people should feel, think and behave. Looking through the gender lenses optics helps the rooting of generalizing and stereotyping norms which prevents both sexes from equal access to many activities, such as occupation. Many types of activities are divided into masculine and feminine directly by social and cultural constructs and not by natural differences between the sexes. The theoretical part is followed by the methodological part which consists of two series of interviews. The first set is made of the so-called expert interviews that are drawn from discussion with experienced journalists. The other set is presented by the interviews with Czech female racers. The outline of the interviews is set up in a way that can satisfactorily answer the research objectives.

The theoretical part in collaboration with the empirical part constitutes the findings which show that women in motorsport face similar problems as women in many other areas, especially in the area of employment. Thus, although women can compete with men, they must deal with the general conviction that they just represent an anomaly or a decorative oddity of otherwise purely masculine sport. The female competitors suffer from a combination of socio-cultural barriers – motorsport is an androcentric domain, gender polarization portrays women as a deviance from the norm and biological essentialism describes women as individuals who are by nature incapable of competitive driving. The theory outlined in the introductory part of the study was confirmed by the findings of the empirical chapter. The social barriers make it difficult for female racers especially during their beginnings in the sport, when they have to prove that they don't comply with the common stereotypes about women behind the wheel. The idea to establish separated categories where women wouldn't be exposed to such profound influence of prejudices as in the mixed and masculine categories proved to be unnecessary. Apart from the practical difficulties connected with the introduction of separated

disciplines the women categories might not attract the interest of the competitors themselves. Female racers prefer the action in mixed competitions where they are motivated by the rivalry with men which makes the possible win even more prestigious. That does not mean, however, that motorsport would not make use of some changes. Making the entry into motorsport shouldn't be arranged in a directive sense, however. Such a move might in turn harm female racers. The elimination of barriers could be helped by modern female pioneers of motorsport, whose media coverage might speed up the deletion of extant stereotypes. Given the current situation in motorsport I am of the opinion that the improvement of the status of women racers in the future indeed will occur, but it will be evolutionary, not revolutionary, nor directive.

Seznam použité literatury

Cizojazyčné texty jsem při citování překládal do českého jazyka.

BECK, Ulrich 2002: *The Cosmopolitan Society and its Enemies* in *Theory, Culture & Society*, Vol. 19, No. 1-2

BEM, Sandra 1993: *The Lenses of Gender: Transforming the Debate on Sexual Inequality*. New Haven: Yale University Press

BEM, Sandra 1995: *Dismantling Gender Polarization and Compulsory Heterosexuality: Should We Turn the Volume Down or Up?* in *The Journal of Sex Research*, Vol. 32, No. 4

BRANNON, Linda 2005: *Gender: Psychological Perspectives*. New Jersey a Boston: Pearson/Allyn and Bacon

BUTLER, Judith 2004: *Undoing Gender*. New York a Londýn: Routledge

CONNELL, Raewyn 2002: *Gender*. Cambridge a Malden: Polity Press

CONNELL, Raewyn MESSERSCHMIDT, James W. 2005: *Hegemonic Masculinity: Rethinking the Concept* in *Gender & Society*, Vol. 19 No. 6

COOK, Rebecca CUSACK, Simone 2011: *Gender Stereotyping: Transnational Legal Perspectives*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press

DANIELS, Dayna B. 2009: *Polygendered and ponytailed: the dilemma of femininity and the female athlete*. Toronto: Women's Press

ELIAS, Norbert DUNNING, Eric 1986: *Quest for Excitement: Sport and Leisure in the Civilizing Process*. Oxford: Blackwell

EVROPSKÁ KOMISE 2014: *Gender Equality in Sport: Proposal for Strategic Actions 2014-2020*. Brusel: Evropská komise

FLICK, Uwe 2009: *An Introduction to Qualitative Research*. Londýn: SAGE Publications

FULLER, Linda K. 2006: *Sport, Rhetoric, and Gender: Historical Perspectives and Media Representations*. Gordonsville: Palgrave Macmillan

GELMAN, Susan A. HIRSCHFELD, Lawrence A. 1999: *How biological is essentialism?* in MEDIN, Douglas ATRAN, Scott 1999: *Folkbiology*. Cambridge: MIT Press

GILMAN, Charlotte Perkins 1911: *The Man-Made World; or, Our Androcentric Culture*. Nalezeno pouze ve formě e-booku, poskytnutého společností Feedbooks

GILMORE, David 2009: *Misogyny: The Male Malady*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press

GIVEN, Lisa M. 2008: *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. Londýn: SAGE Publications

HARGREAVES, Jennifer 1993: *Sporting Females: Critical Issues in the History and Sociology of Women's Sports*. Londýn a New York: Routledge

HENDL, Jan 2005: *Kvalitativní výzkum: Základní metody a aplikace*. Praha: Portál

- HENRY, Nick ANGUS, Tim JENKINS, Mark AYLETT, Chris 2007: *Motorsport going global*. New York: Palgrave Macmillan
- HOLMES, Mary 2008: *Gender and everyday life*. Londýn: Routledge
- KLARICA, A. J. 2001: *Performance in motor sports* in British Journal of Sports Medicine, Vol. 35
- LANDSTRÖM, Catharina 2006: *A Gendered Economy of Pleasure: Representations of Cars and Humans* in Motoring Magazines in Science Studies, Vol. 19, No. 2
- LEES-MAFFEI, Grace 2002: *Men, Motors, Markets and Women* in WOLLEN, Peter KERR, Joe: *Autopia: Cars and Culture*. Londýn: Phaidon
- MILLER, Toby 2002: *Sportsex*. Philadelphia: Temple University Press
- MIOVSKÝ, Michal 2006: *Kvalitativní přístup a metody v psychologickém výzkumu*. Praha: Grada Publishing
- OSN 2007: *Women, gender equality and sport*. New York: Sekretariát OSN
- PERGLER, Přemysl 1969: *Vybrané techniky sociologického výzkumu* (cit. kapitola M. Dismana *Terénní sběr informací*). Praha: Svoboda
- PFLUGFELDER, Ehren Helmut 2009: *Something Less than a Driver: Toward an Understanding of Gendered Bodies* in Motorsport in Journal of Sport and Social Issues, Vol. 33, No. 4
- SEKOT, Aleš 2006: *Sociologie sportu*. Brno: Vydavatelství Masarykovy univerzity
- SEKOT, Aleš 2008: *Sociologické problémy sportu*. Praha: Grada Publishing, a.s.
- SEVER, Charlie 2005: *Gender & Sport: Mainstreaming Gender in Sports Projects*. Bern: Swiss Agency for Development and Cooperation
- SHACKLEFORD, Ben A. 1999: *Masculinity, Hierarchy, and the Auto Racing Fraternity: The Pit Stop as a Celebration of Social Roles* in Men and Masculinities, Vol. 2, No. 2
- SILVERMAN, David 2005: *Ako robiť kvalitatívny výskum*. Bratislava: Ikar
- SKOŘEPA, Miloš 1973: *Dějiny automobilových závodů*. Praha: Olympia
- SLEPIČKA, Pavel HOŠEK, Václav HÁTLOVÁ, Běla 2009: *Psychologie sportu*. Praha: Karolinum
- STRAUSS, Anselm CORBIN, Juliet 1999: *Základy kvalitativního výzkumu: Postupy a techniky zakotvené teorie*. Brno: Sdružení podané ruce a Albert
- TÄNNSJÖ, Torbjörn TAMBURRINI, Claudio 2000: *Values in Sport: Elitism, Nationalism, Gender Equality and the Scientific Manufacture of Winners*. New York a Londýn: Routledge/E&FN
- Velký sociologický slovník I, II 1996. Praha: Karolinum
- WAJCMAN, Judy 1991: *Feminism confronts technology*. University Park: Penn State University Press
- WEST, Candace ZIMMERMAN, Don H. 1987: *Doing Gender* in Gender and Society, Vol. 1, No. 2.

Elektronické zdroje

Autodrom Sosnová

URL: <http://www.autodrom.cz/cs/> [cit. 2014-03-10]

Ministerstvo dopravy České republiky

URL:

http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa CR silnicni/Pozemni komunikace/Pozemni_komunikace.htm [cit. 2014-03-10]

Stanovy Autoklubu ČR – Obecná část

URL: <http://www.autoklub.cz/dokument/3276-kap-a-obecna-cast.html> [cit. 2014-03-10]

Fédération Internationale de l'Automobile – Mezinárodní automobilová federace (FIA)

URL: <http://www.fia.com/> [cit. 2014-04-15]

Výsledky závodu motorových člunů na OH 1908

URL: <http://users.skynet.be/hermandw/olymp/mtb1908.html> [cit. 2014-04-15]

IOC upgrades FIA to full recognition status

URL: <http://www.fia.com/news/ioc-upgrades-fia-full-recognition-status> [cit. 2014-04-15]

IOC chief: Games 'not for equipment'

URL: http://espn.go.com/racing/f1/story/_/id/8140549/ioc-president-jacques-rogge-rules-formula-one-olympic-sport [cit. 2014-04-16]

The truth behind F1's viewing figures

URL: <http://www.pitpass.com/48426/The-truth-behind-F1s-viewing-figures> [cit. 2014-03-28]

Národní Formule 1400 stále hledá nové tváře

URL: <http://www.e-auto.cz/okruhy/narodni-formule-1400-nabizi-slevy-i-sanci-dalsim-zacinajicim-jezdcum.htm> [cit. 2014-02-27]

FIA Women in Motorsport Presentation 2012

URL: <http://www.fia.com/sites/default/files/basicpage/file/Presentation%20Dossier.pdf> [cit. 2014-03-27]

F1 driver Maria de Villota is found dead

URL: <http://www.independent.co.uk/sport/motor-racing/f1-driver-maria-de-villota-once-the-fastest-woman-in-sport-is-found-dead-in-spanish-hotel-8873483.html> [cit. 2014-04-29]

Doubts dog Susie Wolff: Why can't women win in F1?

URL: <http://edition.cnn.com/2014/04/18/sport/motorsport/susie-wolff-f1-female-driver/> [cit. 2014-04-29]

Susie Wolff, Formula 1's First Female Driver In 22 Years

URL: http://www.huffingtonpost.co.uk/2014/03/07/susie-wolff-formula-1-grand-prix-weekend_n_4903114.html [cit. 2014-04-26]

Susie Wolff: What it's like to be a woman in the world of Formula One

URL: <http://www.telegraph.co.uk/women/womens-life/10209669/Formula-One-Susie-Wolff-on-life-in-the-fast-lane-as-a-woman.html> [cit. 2014-04-25]

Celebrity Style: Danica Patrick

URL: <http://www.beverlyhillsmagazine.com/fashion-style/celebrity-style-danica-patrick/>
[cit. 2014-05-01]

Driver Database

URL: <http://www.driverdb.com/> [cit. 2014-04-20]

Hoch-Zwei

URL: <http://www.hoch-zwei.net/> [cit. 2014-04-20]

Seznam příloh

Příloha 1: Medailonky závodnic

Příloha 2: Grid girls – fotografie

Poznámka – informace uvedené v přílohách jsou kompilací statistik závodnic z databáze DriverDB a vlastních postřehů. Zdrojem fotografií je agentura Hoch-Zwei.

Příloha 1 – medailonky závodnic

María de Villota

Datum a místo narození	13. ledna 1980, Madrid
Datum úmrtí	11. října 2013, Sevilla
Národnost	španělská
Největší úspěch	testovací pilotka stáje Marussia



Španělská závodnice María de Villota pocházela z rodiny s dlouhou motoristickou tradicí. Její otec Emilio de Villota se účastnil patnácti velkých cen formule 1, bratr Emilio de Villota ml. je rovněž automobilovým závodníkem. Po závodění na motokárách (sezony 1996 až 2000) vystřídala celou řadu různých disciplin, například sérii španělské formule Toyota 1300 (2001, vicemistryně Španělska), španělské formule 3, mistrovství světa cestovních vozů či mezinárodní formule 3000. O širší pozornost se postarala v roce 2011, kdy jí tým Lotus Renault GP umožnil projet se ve starším monopostu formule 1. Na jaře roku 2012 pak bylo oznámeno, že María de Villota podepsala smlouvu s ruským týmem Marussia. Španělská závodnice se stala testovací pilotkou stáje. V červnu byla navíc jmenována jako ambasadorka Komise žen FIA.

Následující měsíc téhož roku byly na letišti v Duxfordu naplánovány testovací jízdy, jichž se měla zúčastnit i de Villota. Závodnice však při návratu zpět ke garážím narazila do nákladního vozu a těžce se zranila. Utrpěla život ohrožující poranění hlavy a mozku. Zdravotní stav de Villotaové se podařilo stabilizovat, ovšem později se ukázalo, že si nehoda vyžádala ztrátu pravého oka, ale i čichu a chuti. Po několika týdnech v nemocnici mohla být rodačka z Madridu propuštěna z nemocnice. De Villota se poté věnovala propagaci bezpečnosti na silnicích a nevyklučovala svůj návrat k závodění. Veškeré plány však vzaly za své 11. října 2013, kdy María de Villota zemřela na zástavu srdce, která dle lékařů nastala v závislosti na neurologickém stavu způsobeném osudovou nehodou.

Mé snahy nalézt články o Marii de Villotaové, které by mohly být relevantní k tématu diplomové práce, téměř vzaly za své právě kvůli tragickému odchodu španělské závodnice. Většina zpráv se zabývala bizarními okolnostmi nehody (mělo k ní dojít v rychlosti pouze 50 až 60km/h) a příčinami nečekaného a náhlého úmrtí. Objevilo se ovšem několik zpráv, které se mimo informací o úmrtí věnovaly také faktu, že se jednalo o první ženu z Iberského poloostrova, která kdy usedal do monopostu formule 1. Připomínána byla také její osvětová činnost kolem působení žen v motorsportu i propagace zvýšení bezpečnosti provozu na běžných pozemních komunikacích.¹⁸

¹⁸ V tomto směru je typický článek britského Independentu: <http://www.independent.co.uk/sport/motor-racing/fl-driver-maria-de-villota-once-the-fastest-woman-in-sport-is-found-dead-in-spanish-hotel-8873483.html>

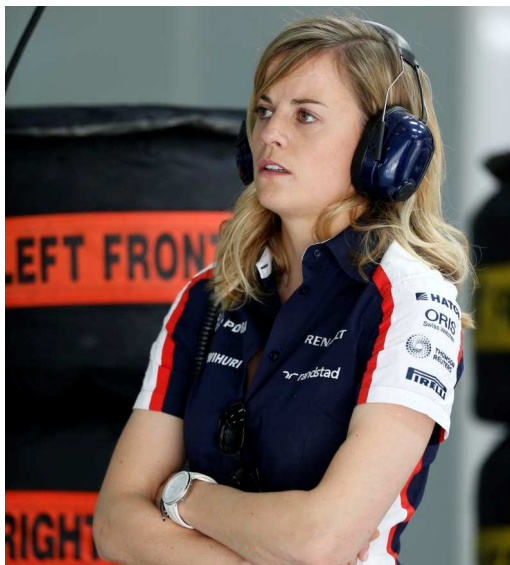
Susie Wolff

Datum a místo narození	6. prosince 1982, Oban
Národnost	britská
Největší úspěch	testovací pilotka stáje Williams

Podobně jako mnoho jejích kolegů začínala i Susie Wolff (rozena Stoddart) na motokárách. V roce 2001 předsedla do formulových vozů. První štací byla formule Renault. V sezoně 2004 se umístila na celkovém pátém místě v britské odnoži formule Renault. Působení v britské formuli 3 Susie narušilo zranění kotníku. Následujících sedm let talentovaná závodnice strávila v prestižní německé závodní sérii DTM. Po většinu svého působení měla k dispozici pouze dvě sezony starší vozy. Maximem proto bylo celkové třinácté místo v sezoně 2010. Manželem Susie je Toto Wolff, vlivný rakouský podnikatel, spolujatel stáje Williams a jeden z vedoucích mužů týmu Mercedes.

V roce 2012 Wolff podepsala smlouvu právě s Williamsem, jehož se stala náhradní a vývojovou jezdkyňou. Již v roce 2013 v červenci se zapojila do oficiálních testů. Na začátku roku 2014 byla pro změnu prvním člověkem, který usedl za volant nového monopostu Williamsu. Nedlouho poté, v únoru, Williams oznámil, že Susie Wolff nastoupí hned v několika pátečních volných trénincích na velkou cenu formule 1. Wolff se tak společně se Simonou de Silvestro, která obdržela podobnou příležitost od stáje Sauber, stane první ženou zapojenou do závodního víkendu F1 po dvaadvaceti letech.

Susie Wolff je velkou propagátorkou působení žen v motorsportu a své zaměstnání ve formuli 1 hojně využívá k rozšíření povědomí o ženách-závodnicích. Sama se považuje za možný rolový model, který může k závodění přivést více mladých žen. V testech potvrdila, že ženy nemusí mít sebemenší problém po fyzické stránce zvládnout zátěž délky závodu. Přesto se stává objektem článků, které polemizují o tom, zda ženy skutečně nejsou ve snaze prosadit se na špičce motorsportu omezené od přírody, například nedostatečně agresivní psychikou¹⁹. Samotná Wolffová se pak často vyjadřuje o sexistické a androcentrické povaze motorsportu, která stále přetrvává. Nejde jí ani tak o to, že ženy mají v současné formuli 1 spíše roli dekorace²⁰. Větší problém vidí v tom, že je na závodnice pohlíženo jako na něco nepatřičného, co se na vrchol dostalo pouze díky pozitivní diskriminaci. Její protiargumenty jsou konstantní – tým formule 1 by těžko angažoval někoho naprosto neschopného pouze kvůli pohlaví dotyčné osoby²¹.



¹⁹ Článek televizní stanice CNN: <http://edition.cnn.com/2014/04/18/sport/motorsport/susie-wolff-f1-female-driver/>

²⁰ Rozhovor s Huffington Post: http://www.huffingtonpost.co.uk/2014/03/07/susie-wolff-formula-1-grand-prix-weekend_n_4903114.html

²¹ K nastíněnému tématu se Wolff vyjadřuje v rozhovoru pro Telegraph <http://www.telegraph.co.uk/women/womens-life/10209669/Formula-One-Susie-Wolff-on-life-in-the-fast-lane-as-a-woman.html>

Danica Patrick

Datum a místo narození	25. března 1982, Beloit
Národnost	americká
Největší úspěch	Vítězství v závodě IndyCar Series



Možná nejznámější a neúspěšnější závodnice v této minisbírcce medailonků. První krůčky ve formulových vozech zaznamenala v Evropě, konkrétně ve formuli Vauxhall a formuli Ford. Nedlouho poté se však vrátila za oceán, kde její kariéra začala nabírat vzestupnou tendenci. V roce 2004 se blýskla celkově třetím místem

v šampionátu Toyota Atlantic. Pak už následoval přestup do IndyCar Series, nejprestižnější severoamerické formulové série. Ve svém prvním roce Patrick získala ocenění pro nováčka roku, když bodově předstihla i českého závodníka Tomáše Engeho. Dosud největšího úspěchu v IndyCar dosáhla v roce 2008, kdy vyhrála závod pořádaný na japonském oválu Motegi. O rok později Danica skončila v celkovém pořadí na vynikající páté pozici. Ve formulových vozech Patrick vydržela závodit do roku 2011 (přičemž o ní bylo často referováno jako o nejoblíbenější osobnosti IndyCar), kdy podlehla vábení extrémně populární závodní série NASCAR, kde působí dodnes.

Média mnohokrát spekovala o údajném zájmu týmů formule 1 o angažování americké závodnice. Možnosti přestupu Patrickové do královny motorsportu byl nakloněn také šéf formule 1 Bernie Ecclestone, který je jinak známý spíše svými jízlivými poznámkami na adresu závodnic. Patrick samotná ovšem možnost změny působiště vždy odmítla s tím, že ji případný zájem těší, avšak i v budoucnu se hodlá věnovat kariéře v USA.

Ze závodnic zmiňovaných v příloze diplomové práce je Danica Patrick tou mediálně nejprotrělejší. Stala se tvář mnoha reklamních kampaní a svého atraktivního vzhledu několikrát využila při focení pro lifestylové časopisy určené pro muže. Články, jejichž hlavním tématem je Danica Patrick, jsou ze všech sledovaných závodnic nejčastěji zaměřené na lifestylové a nezávodní záležitosti. Dá se říci, že je bulvárními médii zobrazována jako celebrita ne nepodobná hvězdám zábavního průmyslu. Články rozebírající spíše oděv známé závodnice namísto sportovních výkonů nejsou výjimkou.²² Na rozdíl od předešlých dvou zmiňovaných závodnic Patrick nevystupuje jako propagátorka ženského závodění a spíše umně využívá své výsostné pozice ozdoby zámožského motorsportu.

²² Jeden příklad za všechny – článek Beverly Hills Magazine <http://www.beverlyhillsmagazine.com/fashion-style/celebrity-style-danica-patrick/>

Příloha 2 – ukázky grid girls



