

The Greek Review of Social Research

Vol 139 (2013)

139, A



Female motorcyclists: psychosocial career and aspects of femininity

Νικόλας Χρηστάκης, Αλεξάνδρα Αναλυτή

doi: [10.12681/grsr.76](https://doi.org/10.12681/grsr.76)

Copyright © 2013, Νικόλας Χρηστάκης, Αλεξάνδρα Αναλυτή



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

To cite this article:

Χρηστάκης Ν., & Αναλυτή Α. (2013). Female motorcyclists: psychosocial career and aspects of femininity. *The Greek Review of Social Research*, 139, 57–94. <https://doi.org/10.12681/grsr.76>

Νικόλας Χρηστάκης*, Αλεξάνδρα Αναλυτή**

ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΙΣΤΡΙΕΣ: ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΕΚΔΟΧΕΣ ΤΗΣ ΘΗΛΥΚΟΤΗΤΑΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στο κείμενο αυτό ερευνώνται όψεις του κοινωνικού φαινομένου που αποτελεί η καθημερινή οδήγηση μοτοσικλέτας από γυναίκες. Μέσω αφηγήσεων ζωής είκοσι μοτοσικλετιστριών περιγράφεται η σταδιοδρομία τους, κάτι που δίνει έμφαση στην εκ των έσω βιωματική και διαχρονική διάσταση της πρακτικής και συμβολικής πορείας στη μοτοσικλετιστική ύπαρξη, καθώς και στην αντίστοιχη εξέλιξη των σχέσεων με το οικείο και το ευρύτερο περιβάλλον. Στο βαθμό δηλαδή που κοινότοπα ο μοτοσικλετισμός αποτελεί «αντρική υπόθεση», εξετάζεται ο τρόπος με τον οποίο οι γυναίκες αυτές, καθώς «οργανώνουν» και εκθέτουν τις εμπειρίες τους και τις σκέψεις τους αναφορικά με τη μοτοσικλετιστική τους ιστορία και με αφορμή αυτήν, σκηνοθετούν διάφορες, όχι κατ' ανάγκην εναρμονισμένες μεταξύ τους, εκδοχές του θηλυκού τους εαυτού.

Λέξεις κλειδιά: θηλυκότητα, κοινωνικό φύλο, στερεότυπα, αφήγηση ζωής, μοτοσικλετίστριες.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

Ο στόχος του κειμένου αυτού είναι διπλός: αφ' ενός, να παρουσιάσουμε όψεις του κοινωνικού φαινομένου που αποτελεί ο γυναικείος μοτοσικλετισμός,¹ αφ' ετέρου, να δείξουμε πώς οι γυναίκες αυτές,

* Καθηγήτης Κοινωνικής Ψυχολογίας, Τμήμα Επικοινωνίας και ΜΜΕ, ΕΚΠΑ.

** Ψυχολόγος, Εργοθεραπεύτρια, Εθνικό Ίδρυμα Αποκατάστασης Αναπήρων.

1. Σε ό,τι μας αφορά εδώ, η έκφραση μοτοσικλετισμός παραπέμπει στην καθημερινή οδήγηση μοτοσικλέτας (και όχι σκούτερ) στο δρόμο, χωρίς αναγκαστική συνεπαγωγή ψυχαγωγικής (ή άλλης εμφοιατικής) χρήσης της μοτοσικλέτας (π.χ. για μεγάλες εκδρομές, άθληση σε πίστες κ.λπ.).

καθώς αναστοχάζονται, «οργανώνουν» και εκθέτουν τις εμπειρίες τους αναφορικά με τη μοτοσικλετιστική τους ιστορία και με αφορμή αυτήν, «σκηνοθετούν» διάφορες εκδοχές της θηλυκής τους ταυτότητας. Η ιστορία αυτή οργανώνεται σε *σταδιοδρομία* (Andes, 1998· Becker, 1963/2000), δηλαδή (α) σε ακολουθίες θέσεων και επιτευγμάτων ως προς την κατοχή και την οδήγηση της μοτοσικλέτας,² καθώς και (β) σε μετακινήσεις της προοπτικής υπό την οποία η εκάστοτε μοτοσικλετίστρια βλέπει τη ζωή της και ερμηνεύει τον εαυτό της, τους άλλους και τις διάφορες καταστάσεις στις οποίες ενεπλάκη και εξακολουθεί να εμπλέκεται. Η ανάλυση του γυναικείου μοτοσικλετισμού πραγματοποιείται λοιπόν μέσω της «εκ των έσω» περιγραφής του, με έμφαση στο βιωματικό και διαχρονικό στοιχείο. Θεωρήσαμε έτσι ότι οι *αφηγήσεις ζωής* (ενδ. Bertaux, 1997) είναι η ενδεδειγμένη τεχνική. Αυτή συνίσταται σε ένα είδος συνέντευξης, στο πλαίσιο της οποίας ο συμμετέχων καλείται να μιλήσει για τις εμπειρίες και τα βιώματά του μέσω ενός συγκεκριμένου φίλτρου (στη συγκεκριμένη περίπτωση: της οδήγησης μοτοσικλέτας), το οποίο και προ-επικεντρώνει και προσανατολίζει την κατεύθυνση που θα πάρει ο διάλογος.

Η πολιτισμικά κυρίαρχη άποψη είναι ότι ο μοτοσικλετισμός είναι ανδρική πρακτική και, γενικώς, ανδρική «υπόθεση», μέρος μιας ευρύτερης εσωτερικευμένης και βιωμένης ιδεολογίας (με την έννοια ενός συνόλου πεποιθήσεων, αξιών και πρακτικών - Billig κ.ά., 1988), στο πλαίσιο της οποίας οι άντρες, ιεραρχικά ανώτεροι, «μπορούν» (έχουν την ικανότητα και το δικαίωμα) να οδηγούν μοτοσικλέτα, πράγμα που αντανακλά και κάποιες (θετικές και θελκτικές) «ιδιότητές» τους, που οι γυναίκες έχουν σε ελάχιστο βαθμό ή καθόλου: «ελευθερία», «αυτονομία», «αντισυμβατικότητα» κ.ά.

Το κοινωνικό φύλο, από την άλλη, αποτελεί μια διεργασία *επιτελεστική*, μονίμως σε εξέλιξη και, ως κάποιο βαθμό, διαπραγματευση (Butler, 1993/2008, Edley, 2010), καθώς «επιδεικνύεται», «αποδεικνύεται», «αμφισβητείται» κ.ο.κ. (στα μάτια του αυτουργού και των άλλων) μέσα από κάθε είδους δραστηριότητες, λεκτικές ή μη. Δεν εκφράζει το «είναι» του ατόμου, αλλά το «πράττειν», καθώς αναδημιουργείται και ενσωματώνεται στην κοινωνική και ατομική συνείδηση μέσα από επαναλαμβανόμενους τρόπους οικειοποίησής του. Στο βαθμό που «κανονικά» ο μοτοσικλετισμός αποτελεί ένα είδος επιτέλεσης της αρρενωπότητας, αναρωτηθήκαμε τι «σημαί-

2. Που εδώ εκτίθενται θεματικά και στη χρονική τους εξέλιξη ως «φάσεις».

νει» για τις γυναίκες αυτές να είναι μοτοσικλετίστριες. Πέρα από τις γεγονοτικές και βιωματικές όψεις της πορείας τους («φάσεις» της μοτοσικλετιστικής τους εξέλιξης, συναρτώμενες δυσκολίες και τρόπους αντιμετώπισής τους, κ.λπ.), όπως οι ίδιες τις παρουσιάζουν, ενδιαφερόθηκαμε για τον τρόπο με τον οποίο διάφορες εκδοχές του θηλυκού τους εαυτού εκφράζονται στο λόγο τους αναφορικά με το μοτοσικλετισμό. Ο τελευταίος, ως γενική εικόνα και συγκεκριμένη έμφυλη πράξη έχει συμβάλει στο πώς «σκέφτονται», «μιλούν» και «δρουν» κατ' ιδίαν ή στις σχέσεις τους με τους άλλους, καθώς και στο πώς εν γένει συγκροτούν και διαχειρίζονται τις διάφορες εκδοχές της ταυτότητάς τους.

2. Ο ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΝΤΡΕΣ

Η ιδέα του μοτοσικλετισμού συνδέεται πολυποίκιλα με το συλλογικό καθημερινό φαντασιακό: (α) μεταφέρει συμπαραδηλώσεις ελευθερίας, αυτονομίας, ανεξαρτησίας, ίσως, όμως, και αντισυμβατικότητας, αυθάδειας και κοινωνικής ή υπαρξιακής περιθωριακότητας (προκλητικότητα απέναντι στην κανονικότητα, τα όρια και το θάνατο, εν αγνοία ή εν επιγνώσει), (β) αναφέρεται στο σύμπαν του μηχανολογικού αθλητισμού, όπου, επίσης, τίθεται θέμα ελέγχου της τεχνολογικής ισχύος και παιχνιδιού με τα (μηχανικά και ανθρώπινα) όρια, (γ) αποτελεί καθημερινή πρακτική με αθλητικές αποχρώσεις, (δ) παραπέμπει στη χρησιμότητα, την πρακτικότητα και την οικονομία. Η οδήγηση μοτοσικλέτας θεωρείται πάντως καθ' εαυτήν επικίνδυνη: είναι όχημα με ελάχιστη πρόσφυση και παθητική ασφάλεια, λιγότερο ορατό από τους άλλους οδηγούς κ.λπ., ενώ συχνά ο μοτοσικλετιστής είναι ούτως ή άλλως «προκλητικός», καθώς ούτε εντάσσεται ομαλά στην κυκλοφορία, ούτε υφίσταται όλους τους περιορισμούς της, ενώ αψηφά και τους κινδύνους της. Εξ ου και η προκαλούσα αμφίθυμα συναισθήματα και μεικτές αντιδράσεις εικόνα και αναπαράσταση του «μηχανόβιου», η οποία περιλαμβάνει στοιχεία του δεινού, επίφοβου, αξιοζήλευτου ή και επίφθονου «άνεπταχτου» και «ελεύθερου» καβαλάρη, αλλά και του «δημόσιου κίνδυνου», του «περιθωριακού», του παρανόμου (Βαμβακάς, 2010).³

Η επιλογή μοτοσικλέτας ως οχήματος σπανίως είναι «ουδέτερη». Σαφώς εμβληματικό αντικείμενο, συμβολίζει την ισχύ και την ηγε-

3. Βλ. και την επωδό «οι δρόστες διέφυγαν με μοτοσικλέτα» των δελτίων ειδήσεων.

μονική αρρενωπότητα (ενδ. Connell, 1987), καθώς και έναν «τρόπο» ή «στάση» ζωής, σχετιζόμενο με τη διαφορετικότητα, την αντισυμβατικότητα, την ελευθερία και το ρίσκο, ενώ παραπέμπει στην απόλαυση της οδήγησης, αλλά και σε έναν ηθικό κώδικα του είναι-στο-δρόμο, όπου προέχει η *συγκέντρωση* (στο τεχνικό/οδηγικό επίπεδο) και η *προσήλωση* (στο υπαρκτικό).

Ενσωματώνοντας λοιπόν τα στερεότυπα που τον αφορούν, ο μοτοσικλετιστής «οφείλει» να υπογραμμίζει, να επιδεικνύει και να αποδεικνύει στον εαυτό του και στους άλλους τη δύναμη και το θάρρος του. Κληρονόμος μιας κοινωνικής εικονογραφίας που σχετίζεται με τον «ήρωα» ή/και τον «αντιήρωα» (ιππότη, μισθοφόρο, εξερευνητή, τυχοδιώκτη) πρέπει να τιθασεύει ένα μηχανικό ζώο-τέρας, να φέρει σε πέρας αποστολές που απαιτούν επιμονή, κουράγιο και αντοχή και να αποφεύγει με μαεστρία και γενναιότητα τις παγίδες ενός επικίνδυνου περιβάλλοντος. Η εμφάνιση και η εξάρτησή του (στολή, κράνος κ.λπ.) ενέχουν στοιχεία τελετουργικά, καθώς εμφανίζεται ανά πάσα στιγμή έτοιμος να ξεκινήσει για θαυμαστές περιπέτειες αλλά και μοιραίες δοκιμασίες.

Το ρίσκο συχνά προκαλείται και συντηρείται από τον ίδιο το μοτοσικλετιστή προκειμένου να ενταθούν οι συνθήκες στο πλαίσιο των οποίων θα έχει την ευκαιρία να «αποδείξει» την αξία του. Αβίαστα έρχεται στο νου η παιγνιακή διάσταση του πράγματος: εκκινώντας λοιπόν από την ταξινόμηση των παιχνιδιών του Caillois (1958/2001),⁴ και στο βαθμό που δεν μας ενδιαφέρει παρά μόνον ο καθημερινός μοτοσικλετισμός του δημόσιου δρόμου, δεν μπορούμε να μιλήσουμε για *αγώνα*, για ανταγωνισμό. «Κόντρες» βέβαια γίνονται, αλλά πρόκειται κυρίως για αγώνα υπέρβασης του εαυτού και των δυνατοτήτων του, καθώς και για αναζήτηση ιλίγγου ή «αισθήσεων» (Zuckerman, 1979), όπου βέβαια υπεισέρχεται η *τύχη* (όσο κι αν ο αυτουργός διατείνεται ότι επιδιώκει τον *έλεγχο*). Εδώ η ριψοκίνδυνη προσεγγίζεται ως ατομικό τελετουργικό αναβάθμισης του εαυτού (Hesterlé-Hédibel, 2003· Le Breton, 2000· Χρηστάκης, 2002, 2003).

Πρακτικές ριψοκίνδυνης και «εντυπωσιακής» οδήγησης υιοθετούνται από τους μοτοσικλετιστές με καταστροφικές ενίοτε επιπτώσεις εν είδει αυτο-εκπληρούμενης προφητείας, δίνοντας αφορμή

4. Προτείνει τέσσερις κατηγορίες παιχνιδιών: αυτά που στηρίζονται στον ανταγωνισμό, στη μίμηση, στην τύχη και, τέλος, αυτά που στοχεύουν να προκαλέσουν τον ιλίγγο.

για επικέντρωση της συλλογικής προσοχής σε αποδιοπομπαίους «θύτες» και εμβληματικά «θύματα» του δρόμου καθώς και για καταχρηστική ταύτιση του μοτοσικλετιστή με τον «γκαζοφωνιά», που αφήφά την «κοινή οδική λογική» θέτοντας σε κίνδυνο εαυτόν και άλλους (π.χ. οδηγώντας χωρίς κράνος, παραβιάζοντας σηματοδότες και σήματα κυκλοφορίας, κάνοντας «σούξες», «σφήνες», «κόντρες» κ.ά., ή/και αγγίζοντας υψηλότερες ταχύτητες). Συχνά η μονοδιάστατη ψυχολογική ανάλυση του μοτοσικλετισμού τέμνει τον ηθικό πανικό (Cohen, 1980) και η μοτοσικλετιστική πρακτική (όπως και ό,τι ριψοκίνδυνο στην κοινωνία της διακινδύνευσης και της ασφάλειας), απονευρωμένη από κάθε δημιουργική διάσταση και με απομειωμένο το ανθρωπολογικό της εύρος, εξετάζεται μονομερώς ως φαλλική επίδειξη. Έχει επί παραδείγματι ερμηνευτεί με όρους του άγχους ως προς τη σεξουαλική ελκυστικότητα, δύναμη και ικανότητα που χαρακτηρίζουν τον έφηβο ή τον ανώριμο νέο (Γιωσαφάτ, 1985).

Στη βάση της προσέγγισης με όρους υποκουλτούρας βρίσκεται η άποψη ότι οι νέοι της σύγχρονης νεωτερικής καταναλωτικής κοινωνίας ωθούνται σε μια κατεύθυνση όπου κυριαρχεί η κινητικότητα, η σχόλη και η απόλαυση, με αποτέλεσμα τη ρήξη στους κοινοτικούς δεσμούς και την αποξένωση. Η υποκουλτούρα είναι μια αντίδραση στη ενήλικη-γονική κουλτούρα, αλλά και μια «μαγική επίλυση» των αντιφάσεων της (Cohen, 1972). Στο πλαίσιό της ενσωματώνονται σε ακραία ή/και ειρωνικά μεταλλαγμένη μορφή σημαντικά στοιχεία της κυρίαρχης κουλτούρας. Αποτέλεσμα είναι, από τη μία, να εντάσσονται οι υποτελείς τάξεις στους βασικούς θεσμούς και τις δομές που στηρίζουν τη δύναμη και την εξουσία της κυρίαρχης (συναίνεση), από την άλλη, να αντιστέκονται στην επιβολή μετασχηματίζοντας και αποφυσικοποιώντας το νόημα των καταναλωτικών αντικειμένων και διαπραγματευόμενες ως κάποιο βαθμό τις συναρτώμενες με αυτά ιδέες και πρακτικές. Σε σχετική έρευνα που ως κάποιο βαθμό προσπάθησε να ενταχθεί σε αυτό το σκεπτικό, ο Völker (2002) διαπιστώνει πως πολλοί μοτοσικλετιστές είναι μοναχικοί, ντροπαλοί και αδέξιοι νέοι χαμηλού και μέσου κοινωνικο-οικονομικού επιπέδου που νοσταλγούν την ανδροπρεπή εργατική τάξη από την οποία προέρχονται οι πατεράδες τους, στην οποία αδυνατούν να επιστρέψουν: «καταδικασμένοι» να μην είναι χειρώνακτες, επιδεικνύουν μέσω της μοτοσικλέτας μια αρρενωπότητα απελευθερωμένη από την αναγκαιότητα της εργασίας, όπου τα σημεία της δύναμης μετασχη-

ματίζονται, στο ιπποτικό πρότυπο, σε σημεία διάκρισης.⁵ Όμως η συγκεκριμένη προσέγγιση περιορίζεται από την αναζήτηση συσχετισμών μεταξύ ενός είδους προσωπικότητας και μιας δραστηριότητας που τείνει να θεωρεί αδιέξοδη και στείρα.

3. Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΣΤΟ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΙΣΤΙΚΟ ΣΥΜΠΛΗΝ

Η τεχνολογία, η μηχανολογία, ο χειρισμός βαρέων μηχανημάτων (μέχρι και η απλή οδήγηση αυτοκινήτου) αποτελούν ακόμα «φυσικούς» αντρικούς τομείς δραστηριοτήτων. Συχνά τα ΜΜΕ προβάλλουν ως αξιοθαύμαστες (και επιβεβαιωτικές του κανόνα) εξαιρέσεις τις περιπτώσεις γυναικών μηχανοδηγών, ηλεκτροδηγών, πλοίαρχων, πιλότων, κασκαντέρ κ.ά. (π.χ. Ferrar, 1996). Ακολουθείται η ηγεμονική έμφυλη διαίρεση: ο άντρας «δραστήριος» και «ενεργητικός», η γυναίκα «παθητική». Στο βαθμό λοιπόν που ο καθένας πρέπει «να μένει στη θέση του», συχνά η γυναίκα προορίζεται για την πίσω θέση, τη θέση του συνεπιβάτη, εν είδει υπασπιστού ή/και θηράματος. Ενδεικτικό είναι ότι στον ειδικό Τύπο την άποψη για τη χρησιμότητα και την άνεση της πίσω θέσης μιας μοτοσικλέτας την δίνει ενίοτε δημοσιογράφος γένους θηλυκού.

Ο αντρικός μοτοσικλετισμός είναι είτε μοναχικός, είτε ομόφυλα συντροφικός. Και στις δύο περιπτώσεις οι γυναίκες αποκλείονται. Στην πραγματικότητα η πρώτη σχετική εικόνα γυναίκας που ανακαλούμε είναι αυτής που γοητεύεται και παρασύρεται από τον μοτοσικλετιστή στις περιπέτειές του, τον παρακολουθεί εκ του μακρόθεν στις αγωνιστικές του δραστηριότητες, γίνεται θήραμά του στις κυνηγετικές του δραστηριότητες, οπότε και (από τη θέση του επιβάτη) αναζητά κι αυτή μαζί του τις «αισθήσεις» της βόλτας, του ταξιδιού ή της γρήγορης οδήγησης, έχοντας «σπάσει» μοναξιά ή/και παρέα και υπερνικήσει την επιφυλακτικότητα ή το φόβο που όλα αυτά μπορεί να δημιουργήσουν στο «αμύητο» και «ασθενές» φύλο (Boslaugh, 2006· Joans, 2001).

Βλέπουμε λοιπόν ότι υπάρχουν μεγάλα εμπόδια στο να γίνει μια γυναίκα μοτοσικλετίστρια, εφόσον οι μοτοσικλέτες είναι φτιαγμένες

5. Η καθ' ημάς παραλλαγή αυτής της διαδικασίας περιγράφεται με ιδιαίτερη ευστοχία στο τραγούδι του Λουκιανού Κηληδόνη «Πώς γεννιέται ο καμικάζι» (από το δίσκο *Ψυχραιμία παιδιά*, 1979).

«για άντρες», μεταφορικά, αλλά και κυριολεκτικά. Για πολλές δεκαετίες οι γυναίκες αποθαρρύνονταν από την οδήγηση μοτοσικλέτας λόγω του συσχετισμού έμφυλων ρόλων και εικόνων στο ευρύτερο κοινωνικό φαντασιακό όπως αυτό αναπαράγεται (α) με την προώθηση της μοτοσικλέτας ως προϊόντος στο επίπεδο του μάρκετινγκ και της αγοράς (η διαφήμιση απηύθυνε πράγματι αυτό το προϊόν σε άντρες με τις γυναίκες στο ρόλο της pin-up), (β) με την ίδια τη σύλληψη και κατασκευή των μοτοσικλετών («αντρικά» σχεδιαστικά, τεχνικά και εργονομικά χαρακτηριστικά) (Steel Hostetler, 2002). Τα πράγματα αλλάζουν και σ' αυτά τα επίπεδα – ενδεικτικά η Kawasaki, έχοντας προσαρμόσει καταλλήλως το μάρκετινγκ και τα κάποια μοντέλα της, πραγματοποιεί πλέον το 16,5% των πωλήσεων της μικρών και μεσαίων μοτοσικλετών σε γυναίκες.⁶

Ωστόσο σήμερα αποτελεί απλή διαπίστωση ότι οι γυναίκες που οδηγούν μοτοσικλέτα δεν είναι «αξιοπεριεργες» εξαιρέσεις και ότι ο αριθμός τους είναι σημαντικός. Κάποια σχετικά στοιχεία που μπορέσαμε να συλλέξουμε επιβεβαιώνουν αυτές τις εντυπώσεις: Στις ΗΠΑ, μεταξύ του 2003 και του 2008, ο αριθμός των γυναικών ιδιοκτητών δικύκλου⁷ αυξήθηκε κατά 28%, από 9,6% σε 12,3% (ως προς το συνολικό αριθμό δικυκλιστών, ο οποίος επίσης είναι σε εντυπωσιακή άνοδο: 20%). Το 19% από αυτές οδηγούν σκούτερ. Από το συνολικό αριθμό οδηγών δικύκλου στη χώρα αυτή (25 εκατομμύρια περίπου, σε μία χώρα σχεδόν 312 εκατομμυρίων κατοίκων) οι γυναίκες είναι το 23% (ενώ το 2003 ήταν το 18%).⁸ Στην Γαλλία από την άλλη, μεταξύ 2004 και 2007 το ποσοστό των γυναικών που παρουσιάζονται κάθε χρόνο για το δίπλωμα οδήγησης μοτοσικλέτας αποτελεί κατά μέσο όρο το 13,5% του συνολικού αριθμού (με τις γυναίκες

6. Ενδ. <http://www.motocicliste.net/news/WomenRidersMarket.asp> και http://www.womenridersnow.com/pages/story_detail.aspx?lid=1110.

7. Στις πλούσιες δυτικές χώρες μεγάλο ποσοστό της χρήσης δικύκλου, μοτοσικλέτας κυρίως, αφορά τον ελεύθερο χρόνο και την ψυχαγωγία (ενώ στην Νότια Ευρώπη, στην Ασία και αλλού, τα δίκυκλα είναι κατεξοχήν «χρηστικά»). Έτσι, πουλιούνται σχετικά λιγότερες και ακριβότερες μοτοσικλέτες. Αυτό σήμερα αλλάζει (με τις μοτοσικλέτες να επεκτείνονται), για διάφορους λόγους (μικρότερη κατανάλωση καυσίμου, μεγάλο κόστος τελών κυκλοφορίας και συντήρησης για τα αυτοκίνητα, κυκλοφοριακό, μικρότερος διαχωρισμός με όρους φύλου, ευχρηστιά και χαμηλότερη τιμή των προτεινόμενων μοντέλων μοτοσικλέτας κ.ά.).

8. Στοιχεία προερχόμενα από την έρευνα μέσω αντιπροσωπευτικού online πάνελ επί των ιδιοκτητών μοτοσικλετών και μοτοσικλετιστών που διεξήγαγε το Motorcycle Industry Council. (http://www.mic.org/downloads/newsreleases/2008_owner_Survey_LH_5-21-2009.pdf).

να επιτυγχάνουν κατά 67% και με τους άντρες κατά 80%). Στη χώρα αυτή, ο αριθμός των γυναικών που οδηγούν δίκυκλο αυξάνεται (και η μέση ηλικία τους είναι χαμηλότερη από αυτήν των αντρών, διανύουν όμως μικρότερο μέσο αριθμό χιλιομέτρων ανά έτος). Το 25% των οδηγών δίκυκλου είναι γυναίκες: 48% από αυτές οδηγούν δίκυκλο μικρότερο των 80cc (έναντι 31% των ανδρών), ενώ από τις μόλις αναφερθείσες 58% οδηγούν σκούτερ (με αυτά αποτελούν το 40% των δίκυκλων⁹). Στη Μεγάλη Βρετανία, επί 5,5 εκατομμυρίων μοτοσικλετιστών (σε μια χώρα 62,5 εκατομμυρίων κατοίκων), 750.000 (δηλαδή το 15%) είναι γυναίκες. Στην Ολλανδία ο αριθμός των διπλωμάτων οδήγησης μοτοσικλέτας που εξεδόθη σε γυναίκες πέρασε, μεταξύ 1999 και 2009, από το ένα τέταρτο του συνόλου στο ένα τρίτο.¹⁰ Στην Ελλάδα, τέλος, σύμφωνα με στοιχεία που μας δόθηκαν από το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, μεταξύ 2006 και 2011, το 6% των διπλωμάτων μοτοσικλέτας που χορηγήθηκαν από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ήταν σε γυναίκες.

4. ΜΕΘΟΔΟΣ, ΔΕΙΓΜΑ, ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ

Η έρευνά μας εντάσσεται στις λεγόμενες «ποιοτικές» προσεγγίσεις οι οποίες, όντας νατουραλιστικές, φαινομενολογικές και ερμηνευτικές, επιμένουν στην κοινωνικά κατασκευασμένη φύση της πραγματικότητας (ενδ. Denzin and Lincoln, 1998). Θεωρούμε ότι το σύμπαν των αναπαραστάσεων και των βιωμάτων που αφορούν το φαινόμενο που μας ενδιαφέρει (η μοτοσικλέτα ως χρηστικό και συμβολικό αντικείμενο και η χρήση της από τις γυναίκες) δεν μπορεί να εξεταστεί έξω από την αντίστοιχη καθημερινή πρακτική και τα νοήματά της. Αναπαραστάσεις και πρακτικές θεωρούμε πράγματι πως οργανώνονται σε ένα συνεκτικό σύνολο σημαινόντων στοιχείων μέσω των οποίων κάθε πρόσωπο συμμετέχει ολικά στον κόσμο, με τις εντυπώσεις του, τα λόγια του και τις λοιπές πράξεις του. Η διερεύνηση αυτών των στοιχείων μπορεί (μεταξύ άλλων) να πραγματοποιηθεί αναλύοντας το λόγο των προσώπων αναφορικά με το σύστημα σχέσεων που διατηρούν με το άμεσο και το ευρύτερο περιβάλλον

9. Από έρευνα που διεξήγαγε το 2009 η TNS Sofrès για λογαριασμό της GEMA Prévention (<http://www.gema.fr/sites/www.gema.fr/files/pdf/CPfemmesGEMAPrevention.pdf>).

10. <http://news.motorbiker.org/blogs.nsf/dx/the-netherlands-more-and-more-female-motorcyclers.htm>

ζωής τους. Καθώς η χρήση της μοτοσικλέτας από τις γυναίκες «μαθαίνεται» (τεχνικά και, κυρίως, συμβολικά) και καθώς η χρήση αυτή τις εμπλέκει σε διαρκώς μεταβαλλόμενες και εξελισσόμενες σχέσεις με το περιβάλλον, σχέσεις όπου η θηλυκότητα διαδραματίζει πάντα κομβικό ρόλο, επιλέξαμε έναν ιδιαίτερο τύπο συνέντευξης, την *αφήγηση ζωής* (Bertaux, 1997· Τσιώλης, 2006). Αυτή συνιστά μια βιογραφικού τύπου ερευνητική προσέγγιση που επικαλείται την προσωπική μαρτυρία του ατόμου για τη ζωή του και σε σχέση με ένα αντικείμενο έρευνας (εδώ: την οδήγηση μοτοσικλέτας) σε βάθος χρόνου. Στο βαθμό που, σύμφωνα με όσα ξέρουμε μέχρι τώρα τουλάχιστον, δεν βρήκαμε έρευνα με αντίστοιχη οπτική και μεθοδολογία (βλ. σχετικά Garber, 2002), βασίσαμε την αφήγηση στο μοναδικό έναυσμα: «πέιτε μας για το πότε και πώς αρχίσατε να οδηγάτε μοτοσικλέτα...» και συνεχίσαμε το διάλογο με τις συμμετέχουσες εμβαθύνοντας κατά το δυνατόν σ' αυτή τη διαχρονική προοπτική και στα επιμέρους ζητήματα που τίγονται, χωρίς οδηγό συνέντευξης.

Βρισκόμαστε λοιπόν μπροστά σε αφηγήσεις-κατασκευές μιας πραγματικής ζωής. Οι συγκεκριμένες συνθήκες παραγωγής των αφηγήσεων αυτών είναι φυσικά πολύ σημαντικές στη διαμόρφωσή τους – αναφέρουμε ενδεικτικά: (α) η «φάση» της μοτοσικλετιστικής σταδιοδρομίας στην οποία βρίσκεται η συμμετέχουσα (ή ακόμα η «φάση αναφοράς», αυτή δηλαδή υπό το πρίσμα της οποίας κάνει συγκεκριμένα σχόλια σε κάποιες στιγμές της συνέντευξης), (β) οι προβολές της στο μέλλον, (γ) η κατάσταση της συνέντευξης (που συνεπάγεται μια αντίληψη του αιτήματος που της απευθύνεται και μια τοποθέτηση ως προς αυτό –π.χ. λιγότερο ή περισσότερο «συμμορφωτική»–, αλλά και τον τρόπο με τον οποίο αντιδρά στο φύλο¹¹ (αλλά και την προσωπικότητα και την εν γένει στάση) του ερευνητή, νιώθοντάς τον, π.χ., ως ένα «σύμμαχο», έναν «αντίζηλο», ένα «αντικείμενο προς σαγήνευση» κ.ά.). Δεν θα ασχοληθούμε σ' αυτό το κείμενο με τέτοιου τύπου παράγοντες, μολονότι η ύπαρξή τους και ο ρόλος τους έχουν αποτελέσει αντικείμενο συζήτησης και προβληματισμού μεταξύ των ερευνητών (ενίοτε και μεταξύ ερευνητή/ήτριας και συμμετέχουσας) και, συνεπώς, έχουν επηρεργήσει στη συνέντευξη, την ανάλυση και την ερμηνεία.

11. Οι 14 από τις 20 συνεντεύξεις έγιναν από την ερευνήτρια που συνυπογράφει το άρθρο, κάτι που προσιδιάζει στο υπό διερεύνηση αντικείμενο: ζητήματα που αφορούν τη διαχείριση της θηλυκότητας αποκαλύπτονται ευκολότερα μεταξύ γυναικών.

Εν πάση περιπτώσει, η παρουσίαση ακολουθεί τις «φάσεις» της μοτοσυκλετιστικής σταδιοδρομίας: χρονική διαδοχή των καταστάσεων γύρω από τις οποίες δομούνται οι αφηγήσεις εν είδει «σπονδυλικής στήλης» (Bertaux, 1997). Άρα η αφηγούμενη «πραγματικότητα» «εγκλείει» τις υποκειμενικές (ψυχολογικές και πολιτισμικές) διαμεσολαβήσεις διά των οποίων η βιωμένη εμπειρία σχηματοποιείται ως αντικείμενο αφήγησης. Τέτοιες είναι τα «σχήματα» αντίληψης και αξιολόγησης των καταστάσεων, εκείνα που ενεργοποιήθηκαν τότε, αλλά και εκείνα που είναι ενεργά τώρα, ίδια ή άλλα, εφόσον εξυπηρετούν ταυτοτικές και ρητορικές ανάγκες του παρόντος. Η κατάσταση περιλαμβάνει, λοιπόν, εκτός από τα γεγονότα που επισυμβαίνουν στο πλαίσιο της, και τις αντιληπτικές, αξιολογικές ή συμπεριφορικές τοποθετήσεις, παρεμβάσεις και δράσεις του υποκειμένου, που δεν μπορούμε να διαχωρίσουμε από τα γεγονότα, ούτε και να πούμε αν, εν τέλει, δεν είναι οι δεύτερες που «δημιούργησαν» τα πρώτα. Έτσι, η ανάκληση δεν είναι απλά «τεχνικό» ζήτημα, εφόσον διαμεσολαβείται από τις σημασίες που το υποκείμενο αποδίδει εκ των υστέρων σε γεγονότα και καταστάσεις, στη βάση της απαρτίωσης που πραγματοποιεί των εμπειριών στο εδώ-και-τώρα, καθώς παρουσιάζει διάφορες εκδοχές της ταυτότητας. Θεωρούμε, τέλος, ότι οι συμμετέχουσες δεν μιλάν («εσωτερικά» ή διαπροσωπικά) για την μοτοσυκλετιστική τους ύπαρξη για πρώτη φορά, άρα οι ταυτοτικές τους «στάσεις», που οδηγούν και στην παραγωγή «λόγων» σχετικών με τον εαυτό, αποτελούν σε μεγάλο βαθμό δόκιμες «εκφραστικές ρουτίνες».

Ένα σημαντικό, τέλος, θέμα ως προς την ανάλυση του υλικού αφορά το πέρασμα από την ιδιαιτερότητα προσώπων με συγκεκριμένο προφίλ και προσωπική ιστορία στη γενικότητα του κοινωνικού φαινομένου που επιθυμούμε να φωτίσουμε. Οι διαμεσολαβήσεις στις οποίες μόλις αναφερθήκαμε έχουν και ένα δεύτερο επίπεδο, αυτό που προκύπτει από την ιδιαιτερότητα της κάθε περίπτωσης, την «ιδιοσυγκρασιακότητά» της (Bertaux, 1997). Με το να έχουμε όμως πολλές αφηγήσεις και άρα πολλές ιδιοσυγκρασιακότητες, και με το να «συγκρίνουμε» (να παραβάλλουμε ή να βάζουμε σε προοπτική) αυτές τις αφηγήσεις, βλέποντας στο εσωτερικό των διαχρονικών δομών και των διαμεσολαβήσεων ποια είναι τα κοινά διαμεσολαβητικά στοιχεία και ποια είναι τα ιδιοσυγκρασιακά, διηθίζουμε τα τελευταία και τα εξαλείφουμε, απομονώνοντας ένα κοινό πυρήνα των εμπειριών, των ψυχοκοινωνικών διαδρομών που μας ενδιαφέρουν. Έτσι προέκυψαν και οι «φάσεις» της σταδιοδρομίας.

Στην παρούσα έρευνα συμμετείχαν συνολικά είκοσι μοτοσικλετίστριες. Επτά από αυτές απάντησαν σε αγγελία που αναρτήθηκε σε ένα forum μοτοσικλετισμού (moto.gr) και οι υπόλοιπες προσεγγίστηκαν με τη μέθοδο της χιονοστιβάδας. Η ηλικιακή τους κατανομή ήταν η ακόλουθη: Μία ήταν 24 ετών, εννέα ήταν από 25 έως 29 ετών, έξι ήταν από 30 έως 34 ετών, μία ήταν 35 ετών και οι υπόλοιπες τρεις από 40 έως 44 ετών. Δύο ήταν ανεπάγγελτες και δύο έγγαμες.¹² Οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν μεταξύ Μαΐου 2006 και Νοεμβρίου 2007 στο σπίτι τους ή αλλού (χώροι εργασίας, καφετέριες κ.λπ.), όλες στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας, όπου και διέμεναν.

5. ΟΙ «ΦΑΣΕΙΣ» ΤΗΣ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΘΗΛΥΚΗΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ

5.1. Η πολλαπλή γοητεία της μοτοσικλέτας

Συχνά η έναρξη της μοτοσικλετιστικής ιστορίας τοποθετείται πολύ νωρίτερα από την πρώτη οδηγική εμπειρία. Η μοτοσικλέτα παιδιόθεν άρεσε και γοήτευε, καθώς παρέπεμπε στην «ελευθερία» και ενδεχομένως την «αντισυμβατικότητα», συμβολίζοντας ένα είδος δραπέτευσης από περιοριστικές συνθήκες μέσα στο σπίτι (γονικός έλεγχος) και έξω από αυτό (μετακίνηση με αυτοκίνητο σε συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης ή χρήση «απρόσωπων» μέσων μαζικής μεταφοράς):

«Ε, από μικρή είχα τρέλα με τις μηχανές, δεν ξέρω για ποιο λόγο. Μου άρεσαν πάρα πολύ... Το ότι.. είσαι ελεύθερος, ότι... είσαι εσύ και ο δρόμος και η μηχανή και κανένας άλλος... Δεν μπορούσα αυτό το κλείσιμο μέσα στο αυτοκίνητο.¹³ Ήθελα κάτι δικό μου, προσωπικό.» Ιουλιέττα

«Πολύ γρήγορα συνειδητοποίησα ότι ήταν το μόνο μέσον που θα μπορούσε να με εξυπηρετεί και το μόνο μέσον που με ευχαριστούσε κιόλας, μεταφοράς, δηλαδή θεωρούσα ότι πνίγομαι στα μέσα μαζικής (γέλιο) μεταφοράς, θεωρούσα ότι είναι τρομερή σπατάλη το να πληρώνω ταξί, το αυτοκίνητο μού φαινόταν αστείο (γέλιο)

12. Αναλυτικά η σύνθεση του δείγματος στο Παράρτημα.

13. Το αυτοκίνητο, καθώς έχει καρότσα, παραπέμπει σε μια προστατευτική, και συνεπώς τρόπον τινά «γονική», διάσταση.

πράγμα και (γέλιο) ήτανε και κάτι που ήτανε ξέρεις τοποθετημένο στο γονεϊκό πρότυπο, δεν ήτανε δηλαδή στα... στα δικά μου πρότυπα ε... Και φλέρταρα πάρα πολύ με το... δίκυκλο, μου άρεσε πάρα πολύ η θέση οδήγησης, δηλαδή πριν καν οδηγήσω, πριν καν καβαλήσω δηλαδή μηχανή τα σκεφτόμουν όλα αυτά και θεωρούσα ότι... όλη αυτή η υπόθεση μου φαίνεται πολύ γοητευτική.» Σάντρα

Υποσχόμενη κάτι το «ονειρικό», η μοτοσικλέτα μπορεί να εισδύει στη ζωή των συμμετεχουσών μας μέσα από μια εμβληματική εικόνα ή έναν οικογενειακό «θρόνο»:

*«Είχα δει το εξώφυλλο του πρώτου δίσκου της Janis Joplin (γέλιο) που ήταν η Janis Joplin με τη μηχανή απ' έξω και λέω χμμ! να κάτι καλό να κάνει κάποιος σ' αυτή τη ζωή, πολύ πριν οδηγήσω όμως...»
Μάρα*

«Έχω ένα ξάδελφο... δεν έχουμε πολλές σχέσεις βέβαια, ο οποίος όμως έχει ακόμα μεγάλη μηχανή... Αλλά πάντα μου άρεσε αυτό το μακρινό που άκουγα και έβλεπα ότι... πάει ο Μιχάλης με τη μηχανή, ξέρω 'γω...» Άννα

Κάποιες φορές η μοτοσικλέτα είναι το αντικείμενο ενασχόλησης ενός μέλους της οικογένειας, πατέρα ή αδελφού προφανώς, ο οποίος φέρεται ότι τους «κολλάει» το «μικρόβιο»:

*«Είχε ο μπαμπάς στην Κέρκυρα (...) μια επιχείρηση με μηχανές, που νοικιάζαμε μηχανές. Οπότε, είχα καθημερινή επαφή... όλο το καλοκαίρι, γιατί πήγαινα όλους τους μήνες, μετά τα σχολεία και... προσέχαμε τα μηχανάκια, τον βοηθούσα να τα καθαρίσει γιατί μου άρεσε, να τα φτιάξουμε, να, να, να... οπότε το 'χα το μικρόβιο, μου το κόλλησε ο μπαμπάς που ήτανε και... είχε μηχανή δική του...»
Ελπίδα*

Είναι και η θέα μιας γυναίκας πάνω στη μοτοσικλέτα που αρέσει και σαγηνεύει:

«...γυναίκες με μεγάλες μηχανές ειδικά... ναι, και εγώ σαν γυναίκα θα την κοιτάξω, ξέρω 'γω, γιατί μ' αρέσει εμένα... μ' αρέσει. Πριν πάρω μηχανή τις κοιτάγα και τις ζήλευα αυτές. Έλεγα κάποια στιγμή θα το πάρω κι εγώ αυτό το μηχανάκι.» Γιούλη

Συμπερασματικά η μοτοσικλέτα έχει παιδιόθεν συνδεθεί με την «ελευθερία», την «αυτονομία», την «αντισυμβατικότητα» και μια αίσθηση περιπέτειας, συμβολίζοντας, ενδεχομένως, δύναμη και συμβολική ανεξαρτοποίηση ως προς τους άντρες. Αυτά μπορεί να συνδυάζονται με μία οικογενειακή έξη (Bourdieu, 1980/2006) συνδεόμενη με οδήγηση δικύκλου.

5.2. Μια προϋπάρχουσα διαφορετικότητα

Οι συμμετέχουσες αισθάνονται διαφορετικές από τις άλλες γυναίκες. Το ζήτημα αυτό τις έχει ήδη «απασχολήσει» και έχουν ήδη κληθεί (ενδοατομικά ή διαπροσωπικά) να το εξηγήσουν και να «λογοδοτήσουν» σχετικά. Πολλές από αυτές το θεωρούν μια πολύ παλιά υπόθεση: από την παιδική τους ηλικία και τα νεανικά τους χρόνια κάποιες προτιμήσεις, «κλίσεις», συμπεριφορές και καταστάσεις στις οποίες είχαν εμπλακεί δεν ήταν οι αναμενόμενες από ένα κορίτσι και θα μπορούσαν (τότε και τώρα) να χαρακτηριστούν «αντρικές»:

«Από πολύ μικρή, γύρω στα 14 δηλαδή, άρχισα να δουλεύω σε ένα συνεργείο που το είχε ένας φίλος και εεε... ασχολιόμουνα εκεί, μέσα στη μουτζούρα» Γιούλη

«...δούλενα τότε σε συνεργείο αυτοκινήτων, χρησιμοποιούσα τα χέρια μου¹⁴... Βοηθός μηχανικού.» Ιόλη

Η κοινωνική διαίρεση με όρους φύλου είναι σημαντικότερη στην παιδική ηλικία και στην εφηβεία, όπου και ο διαχωρισμός των δύο κόσμων (αγοριών και κοριτσιών) θεωρείται «φυσικός» (Corsaro, 1999). Οι συμμετέχουσές μας λένε ότι δεν αποτελούν τον μέσο τύπο εκπροσώπου του δικού τους «κόσμου», και ότι ανέκαθεν διέφεραν των άλλων κοριτσιών, αποτελούσαν τα «αγοροκόριτσα» της οικογένειας, της παρέας, της γειτονιάς και ήταν «φύσει» εγγύτερα στην «αγορίστικη» νοοτροπία:

«Εγώ πάντα ήμουνα... πάντα ήμουνα αντροκόριτσο, δηλαδή δεν ήμουνα ποτέ κοριτσάκι το οποίο θα του χτενίσουν τα μαλλάκια.»

14. Οι εκφράσεις «χρησιμοποιούσα τα χέρια μου» και, στο αμέσως προηγούμενο απόσπασμα, «μέσα στη μουτζούρα», παραπέμπουν γλαφυρά στην αντίθεση με το «κλασικό» (και «καθαρό», κυριολεκτικά και μεταφορικά), γυναικείο πρότυπο.

Πάντα με αγόρια έκανα παρέα και πιστεύω γι' αυτό κι έχω πάρει τη νοοτροπία του αγοριού, προσωπικά... όχι ότι έχω έλξη για γυναίκες ή οτιδήποτε (γέλια), έτσι; Αλλά είναι το στυλ μου, έτσι...»
Γιούλη

«Εγώ από μικρή ήμουνα αγοροκόριτσο. Από πολύ μωρό. Το οποίο συνεχίστηκε... όπως βλέπεις...» Ιόλη

Έχουμε έτσι και μια απάντηση στο ερώτημα αναφορικά με την (υποτιθέμενη) «φυσική» (με τις δύο έννοιες του όρου: έμφυλη και σωματική) δυσκολία να οδηγήσουν οι γυναίκες μοτοσικλέτα. Στερεοτυπικά οι γυναίκες δεν «μπορούν» να οδηγούν μοτοσικλέτα: υπάγονται σ' έναν άλλο «κόσμο», με άλλα ενδιαφέροντα και νοοτροπία – εξάλλου και η σωματική τους διάπλαση (η πλέον αυτονόητη όψη της διαφοράς τους από τους άντρες) δεν θα τους το επέτρεπε. Η διαφορετικότητά τους, όμως, από τις άλλες γυναίκες, καθώς και η εγγύτητα με τον αντρικό «κόσμο», που «εξηγούν» την ενασχόληση με «αντρικά αντικείμενα», αιτιολογούν και την άμβλυση της σχετικής «ανικανότητας»:

«Εγώ έχω τη στάμπα του αγοροκόριτσου από μικρή, ε, σε υπερβολικό βαθμό, αλλά ανεξάρτητα απ' αυτό τέλος πάντων, μάλλον όχι ανεξάρτητα, θεωρώ ότι – κι αυτός ήταν ένας λόγος που δεν με απέτρεψε από το να οδηγήσω μηχανή, έβρισκα δηλαδή ότι μπορώ να το κάνω επειδή εντάξει αφού είμαι το αγοροκόριτσο που είμαι, σιγά, τι θα κάνω, δεν θα οδηγήσω μηχανή, χα, το αγοροκόριτσο.»
Σάντρα

Αυτό το σχήμα εξήγησης της μοτοσικλετιστικής τους επιλογής και της ευρύτερης κατανόησης του εαυτού έχει σημαντικές συνέπειες: (α) συμμετέχει σε μία «θετική και εμπλουτισμένη» παρουσίαση του εαυτού: «δεν ήμουν περιορισμένη από τα κοριτσίστικα/γυναικεία στερεοτυπικά χαρακτηριστικά»,¹⁵ (β) αμβλύνει την όποια «ένταση» με τους άντρες θα μπορούσε αυτή η επιλογή να υπονοεί. Παρουσιάζονται, δηλαδή, ως διαφορετικές, αλλά όχι ως ενεργά δρώντα υποκείμενα αυτής της διαφορετικότητας, όχι ως γυναίκες

15. Βλ. άλλες θετικές συνέπειες τούτου 5.5. και 5.6. Αλλά, θα δούμε ότι το «αγοροκόριτσο» συμμετέχει επίσης σε μια αρνητική και αποκλεισμένη από τη θηλυκότητα εκδοχή του εαυτού (5.10.).

που *αντιτίθενται* στους άντρες και τους ανταγωνίζονται. Κατασκευάζοντας λοιπόν αυτή την εκδοχή των πραγμάτων, προτείνουν και ένα συγκεκριμένο είδος ισότητας με τους άντρες. Η τελευταία δεν αποκτήθηκε στο κοινωνικο-συμβολικό πεδίο, καθώς δεν προέκυψε ούτε από την «προσβολή» της όποιας αντρικής ανωτερότητας, ούτε από την εν γένει διεκδίκηση της ισότητας. Αποκτήθηκε μάλλον ελέω Θεού (ή φύσης): «οδηγώ μοτοσικλέτα όχι για να αποδείξω ότι δεν είμαι κατώτερη και ότι μπορώ να κάνω ό,τι κι εσείς, αλλά διότι από φυσικού μου είμαι έτσι...». Ενδεχομένως «απαντούν» έτσι σε μια εκδοχή των πραγμάτων που αποδίδει το γυναικείο μοτοσικλετισμό σε μια θέλησή τους να ανταγωνιστούν τους άντρες και να καταλάβουν (ή να μοιραστούν μαζί τους) μια θέση που δεν είναι η δική τους.¹⁶

Όμως η σχετικά «φιλειρηνική» κατασκευή του εαυτού και εν γένει αναπαράσταση των πραγμάτων δεν συνάδει με το γυναικείο μοτοσικλετισμό ως «δημόσια» πρακτική: κοινότοπα η μοτοσικλέτα θεωρείται ότι οδηγείται από άντρες άρα στο δρόμο οι μοτοσικλετίστριες ενσαρκώνουν, θέλοντας και μη, κατά κάποιο τρόπο, το πρότυπο της γυναίκας που διεκδικεί «ενεργά» την ισότητα και «κοντράρει» τους άντρες σε έναν τόσο έντονα σηματοδοτημένο δικό τους «χώρο».

Η οδήγηση της μοτοσικλέτας και η εν γένει ενασχόληση με «αντρικά αντικείμενα» παρουσιάζονται λοιπόν εδώ ως «φυσική» συνέπεια μιας προϋπάρχουσας και εγγενούς διαφορετικότητας ως προς τις άλλες γυναίκες. Το «γεγονός» αυτό (α) εξηγεί το ότι οι μοτοσικλετίστριες υπερβαίνουν τις (σωματικές και συμβολικές) δυσκολίες που έχει κάθε γυναίκα να οδηγήσει μοτοσικλέτα, (β) συμβάλλει σε έναν θετικό και εμπλουτισμένο γυναικείο αυτό-ορισμό τους, ενώ, παράλληλα, (γ) αποτρέπει κάθε ανταγωνιστική και συγκρουσιακή προσέγγιση με τους άντρες.

5.3. Η πρώτη επαφή με τη μοτοσικλέτα

Οι συμμετέχουσες αναφέρουν πως το περιβάλλον τους αντέδρασε αρνητικά στην επιθυμία τους να οδηγήσουν μοτοσικλέτα. Αυτό οφειλόταν στην επικινδυνότητα που ούτως ή άλλως συνδέεται με τη χρήση δικύκλου, αλλά και στο ότι ο μοτοσικλετισμός θεωρείται μη συμβατός με το γυναικείο φύλο. Στο δεύτερο μάλιστα διαπλέκονται

16. Για την κοινωνιο-κονστρουξιονιστική αυτή προσέγγιση και την έμφαση στην κατασκευή, τη δράση και τη ρητορική βλ. μεταξύ άλλων Potter (1996/2004).

στοιχεία που σχετίζονται τόσο με τη γυναικεία εικόνα και τη θηλυκότητα, όσο και με τη (δεδομένη όπως είπαμε) επικινδυνότητα της μηχανής, την οποία (υποτίθεται ότι) μια γυναίκα δεν θα μπορέσει να διαχειριστεί με την ίδια επιτυχία που θα το κάνει ένας άντρας. Οποιοσδήποτε εχέφρων γονέας βλέπει εξάλλου με φρίκη το ενδεχόμενο να οδηγεί το παιδί του μοτοσικλέτα – εδώ μάλιστα προστίθεται και ο φόβος ότι δεν δόθηκε η «σωστή» έμφυλη διαπαιδαγώγηση στην κόρη του:

«...ο πατέρας μου (είπε): έχω κάνει άλλες τρεις κόρες, καμία δε μου ζήτησε τέτοιο πράγμα, και δεν είσαι αγόρι... Και δεν είσαι αγόρι και πώς έχεις μεγαλώσει εσύ έτσι κι αυτά...» Ευτυχία

Πολλές συνεπώς ξεκινούν την μοτοσικλετιστική τους καριέρα κρυφά:

«...το όνειρο μου ήταν να... οδηγήσω αυτό το μηχανάκι. Εεε... Κάποια στιγμή το έκανα σε διακοπές, μόνη μου. Το τι ξύλο έφαγα βέβαια μετά δεν το συζητάμε... (γέλια)... Γιατί έτσι ξεκινάς...» Ευτυχία

«...πήρα ένα σκουτεράκι κρυφά από τους γονείς μου, το έμαθαν μετά από τρεις μήνες γιατί με καρφώσανε εδώ στη γειτονιά» Γιούλη

Κάποιες αναφέρουν ότι μεγάλωσαν σε ένα περιβάλλον που υπήρχαν δίκυκλα, κάτι που μοιάζει να τις έχει «εξοικειώσει» με αυτά. Επειδή ήταν συνήθως ο πατέρας που ασχολείτο μ' αυτά τα δίκυκλα, ήταν κι αυτός που, άμεσα ή έμμεσα, τις «μύησε»:

«Ο μπαμπάς είχε ένα 50άρι, αλλά... πάντα ήταν με αυτοκίνητα, μηχανάκια, ήταν μέσα στο σπίτι και τα 'φτιαχνε και αυτό... δηλαδή είχα πάρει το μικρόβιο, ήδη, αν και δεν είχαμε δει γυναίκα με μηχανάκι, εγώ επέμενα... του ζήτησα να με μάθει... Φωνάζανε οι γείτονες, ξέρω 'γω, τι κάνεις στο παιδί και τέτοια, μην το μαθαίνεις...» Γιώτα

Συμπερασματικά, η πρώτη επαφή με τη μοτοσικλέτα είτε γίνεται σχετικά ανώδυνα σε ένα οικογενειακό πλαίσιο όπου ήδη το δίκυκλο αποτελεί οικείο τρόπο μετακίνησης, είτε προκαλεί έντονες αρνητι-

κές αντιδράσεις οφειλόμενες στην επικινδυνότητα που συνδέεται με τη μοτοσικλέτα, πράγμα ακόμα εντονότερο στην περίπτωση των γυναικών, εξ ορισμού λιγότερο ικανών σ' αυτόν τον τομέα.

5.4. Φέροντας σπίτι τη μοτοσικλέτα: στρατηγικές επίτευξης της αποδοχής

Καταλαβαίνουμε ότι οι οικογενειακές αντιδράσεις στην επιθυμία ένδυσης μοτοσικλετιστικής ταυτότητας προεικάζονται αρνητικές. Οι μοτοσικλετίστριες μετέρχονται κάποιων στρατηγικών επίτευξης της σχετικής γονικής ηθικής αποδοχής και πρακτικής αρωγής.

Ορισμένες προβάλλουν τη χρησιμότητα της μοτοσικλέτας ως επιχείρημα που δικαιολογεί και «νομιμοποιεί» την απόκτηση και την καθημερινή χρήση της. «Φορτίζοντας» έτσι την μοτοσικλετιστική τους ταυτότητα με χρηστικά στοιχεία («θα κινούμαι ευκολότερα, πρακτικότερα, φτηνότερα»), την «αποδραματοποιούν» από τα υπόλοιπα:

«...έμενα Αγία Βαρβάρα, έπιασα δουλειά στην Καστέλα. Αναγκαστικά έπρεπε να έχω ένα μέσον για να μετακινούμαι. Αυτοκίνητο δεν μπορούσα να πάρω, ήταν πολλά τα έξοδα... και λέω θα πάρω ένα μηχανάκι. Κι έτσι πείστηκαν και οι γονείς μου και το πήρα.»
Ιουλιέττα

Άλλη στρατηγική είναι ένα είδος «συναινετικής επιβολής», νομιμοποιούμενης από την εγκατάσταση σε μία αυτόνομη φάση της ζωής:

«Ε, όταν έπιασα την πρώτη μου δουλειά στα 18 και έβγαλα το δίπλωμά μου... ε, το πρώτο πράγμα που έκανα ανακοίνωση στην οικογένεια ήταν ότι πάω να αγοράσω το μηχανάκι μου.» Ευτυχία

Κάποιες, τέλος, επιλέγουν το «σοκ»:

«Όταν την πήρα, το αποφάσισα Δευτέρα, Παρασκευή την πήρα... την παρκάρω έξω απ' το σπίτι, λέω αυτή θα παρκάρει πλέον μέσα... δηλαδή... σοκαρίστηκαν. Αλλά ήξεραν ότι αν βάλω κάτι στο μυαλό μου θα το καταφέρω.» Σταυρούλα

5.5. Φέρνοντας σπίτι τη μοτοσυκλέτα: Στήριξη και υπερηφάνεια

Βλέποντας τα προβλήματα, αλλά και την επιμονή των θυγατέρων τους, κάποιοι γονείς τις στηρίζουν ηθικά ή/και υλικά:

«...παρόλο που δεν το ήθελε (η μητέρα), όταν με είδε ότι στεναχωριόμουν τόσο πολύ και ότι την είχα κάτω από το σπίτι και δεν την οδηγούσα (λόγω ατυχήματος), ούτε καν έβγαίνα να την κοιτάξω, και ήξερε την τρέλα που έχω... Κι είχα τέτοια αγάπη, τέτοιο καημό να την πάρω, μου λέει μετά: είναι αμαρτία να την αφήνεις κάτω και να τους αφήνεις όλους να σε κοροϊδεύουν.» Ιουλιέττα

Άλλοι, αγνοώντας την υποτιμητική στάση του περίγυρου, αλλά και τους δικούς τους ενδοιασμούς και φόβους, «καμαρώνουν» που οι κόρες τους είναι διαφορετικές και οδηγούν μηχανή:

«...ο πατέρας μου... Ε, τώρα καμαρώνει, φοβάται, φοβούνται κι οι δύο (...) αλλά χαιρόνται κιόλας, βλέπουνε ότι μας αρέσει, ότι το διασκεδάζουμε και περνάμε καλά...» Ευτυχία

Η ικανοποίηση που προκύπτει από την αρωγή των οικείων αποκάλυπτει τρόπον τινά και τις αντιφατικές όψεις της εκδοχής του εαυτού που παρουσιάζεται εδώ: μπορεί ο μοτοσυκλετισμός να αυτονομεί, όμως, ταυτόχρονα, η υπογράμμιση των αρνητικών και μη υποστηρικτικών αντιδράσεων του άμεσου περιγύρου, καθώς και η παρουσίαση της σημασίας της οικογενειακής υποστήριξης ως προς τη συνέχιση της διεκδίκησης της μοτοσυκλετιστικής ταυτότητας «στο δρόμο», δείχνουν και τα όρια αυτής της προσπάθειας αυτονόμησης. Μπορεί, όμως, να δείχνουν και τον αποδέκτη της, δηλαδή την ευρύτερη «κοινωνία» – ας μην ξεχνάμε πως η οδήγηση μοτοσυκλέτας είναι μια «δημόσια» πρακτική.

Συνοψίζοντας, όσο κι αν οι πρώτες αντιδράσεις του κοινωνικού και οικογενειακού περιβάλλοντος περιλαμβάνουν ένα αρνητικό και μειωτικό κοινωνικό βλέμμα, κάποιοι γονείς, αναγνωρίζοντας τις καινοτόμες, τολμηρές και δύσκολες όψεις του εγχειρήματος, καταλήγουν να ενισχύουν με σχετική ζέση μια μοτοσυκλετιστική καριέρα στην οποία είχαν αρχικά εναντιωθεί.

5.6. Διαφορετικότητα και μοναδικότητα

Οι συμμετέχουσες αντλούν υπερηφάνεια για τη διαφοροποίησή τους από τη «μάζα» των γυναικών (που δεν οδηγούν μοτοσικλέτα) (βλ. 5.2.):

«...κάνω πράγματα... ε... που δεν κάνουν συνήθως οι γυναίκες... (...) σημαίνει ότι μπορώ να χαρώ και πράγματα που παραδοσιακά δεν ανήκουν στον κόσμο μου, έτσι, τον γυναικείο, τον παραδοσιακό.» Κατερίνα

«...είχα το παπί και μετά είδα ότι κυκλοφορούσαν πολλές γυναίκες με παπιά. Και λέω... θα τ' αλλάξω, δεν γίνεται! Και πήγα και πήρα μηχανή.» Άννα

Συχνά, αφού πρώτα διατυπώσουν (μάλλον για λόγους «πολιτικής ορθότητας» και ενδοφυλικής αλληλεγγύης) την άποψη ότι η μοτοσικλέτα αποτελεί δραστηριότητα που μπορούν να ασκήσουν και οι γυναίκες, αναφέρουν ότι η οδήγησή της απαιτεί παρ' όλα αυτά αυξημένες σωματικές, ψυχολογικές και νοητικές ικανότητες, που πολλές γυναίκες δεν διαθέτουν, αλλά που οι ίδιες βέβαια διαθέτουν. Αφού λοιπόν πρώτα αποποιηθούν τον «σεξισμό» που δυνητικά θα μπορούσε να τους αποδοθεί, προβάλλουν μια θετική εκδοχή του εαυτού διά μέσου μιας θετικής γι' αυτές ενδο-ομαδικής σύγκρισης («είμαι καλύτερη από τις άλλες γυναίκες»):

«Πιστεύω ότι υπάρχουνε τεράστιες διαφορές, όχι ότι δεν υπάρχουνε καλές γυναίκες οδηγοί ή ότι δεν υπάρχουνε άσχημοι οδηγοί σε άντρες, αλλά πιστεύω ότι στο ποσοστό οι γυναίκες οδηγοί δεν έχουνε την ίδια ούτε αντίληψη...» Τασούλα

«...νιώθω πιο δυνατή. Νιώθω διαφορετική... εεε... Δεν θεωρώ ότι όλες μπορούν να το κάνουνε.» Σταυρούλα

Υποθέσαμε ήδη ότι αυτή η διαφορετικότητα (από τις άλλες γυναίκες που δεν οδηγούν μοτοσικλέτα) συμβαδίζει με (και ενισχύεται από) την ιδιοποίηση των θετικών ιδιοτήτων που συναρτώνται με τον (αντρικό) συμβολικό χώρο του μοτοσικλετισμού (μαχητικότητα, δεξιότητες και ικανότητες που σχετίζονται με το ένστικτο αυτοσυντήρησης, δυναμισμός, ανεξαρτησία, κ.ά.):

«Για πάρα πάρα πολλά χρόνια άντρες έβλεπα να οδηγούν μηχανές, γυναίκες δεν έβλεπα, οπότε μου έχει περαστεί το πρότυπο ότι η μηχανή είναι κομμάτι του άντρα. Δηλαδή, ναι, έχει ένα έντονο αρσενικό στοιχείο για μένα η οδήγηση της μηχανής... Τότε είχα αυτό: ανδρικό πρότυπο ίσον κάτι πιο δυνατό, κάτι που τα καταφέρνει καλύτερα, κάτι που αντεπεξέρχεται πιο δυναμικά, οπότε ήτανε αυτό μου το κομμάτι που... που αναζητούσα.» Μαρία

Βλέπουμε συμπερασματικά τις συμμετέχουσες να υπογραμμίζουν τη διαφορετικότητά τους από τις γυναίκες που δεν οδηγούν μοτοσικλέτα, κάτι που συνεπάγεται την ιδιοποίηση των θετικών ιδιοτήτων που συναρτώνται με τον συμβολικό χώρο του μοτοσικλετισμού (δυναμισμός, ανεξαρτησία, μαχητικότητα, κ.ά.).

5.7. Υποτίμηση στο δρόμο και αντιδράσεις σ' αυτήν

Η κατεξοχήν «σκηνή» της μοτοσικλετιστικής ύπαρξης είναι βέβαια ο δρόμος. Είναι αναμενόμενο οι αντρικές αντιδράσεις να επηρεάζουν εντόνως τις μοτοσικλετίστριες, ειδικά στα πρώτα βήματα της μοτοσικλετιστικής τους πρακτικής. Πόσο μάλλον που οι άντρες μοτοσικλετιστές «νομίμως» θεωρούνται το σημείο αναφοράς και σύγκρισης για τη δική τους οδηγική ικανότητα, καθώς και ένα είδος «κυρίαρχων» του δρόμου, «αξιολογώντας» τους άλλους μοτοσικλετιστές και φτάνοντας ως τη συμβολική στέρηση του δικαιώματος στη μοτοσικλετιστική ύπαρξη («δεν αξίζεις τη μοτοσικλέτα σου»).

Όπως συχνότατα συμβαίνει ούτως ή άλλως με κάθε αρχάριο, οι πρωτόπειρες μοτοσικλετίστριες έχουν κάθε λόγο να νιώθουν ανασφάλεια στο τιμόνι:

«Πάντα φοβάμαι... ακόμα και στην εθνική που μπορώ να το πατήσω... είμαι πολύ ανασφαλής. (...) βλέπω κάτι τύπους με τις μηχανές και πάνε ανάμεσα στα αυτοκίνητα σαν να μην υπάρχει αυτοκίνητο στο δρόμο... δεν ξέρω τι είναι μέσα στο μυαλό τους... Είναι σαν να νομίζουν ότι δεν θα τους πετύχει... Κάποιες φορές τους ζηλεύω, δηλαδή λέω μακάρι να πήγαινα λίγο πιο...» Θεοδώρα

Η οδηγική απειρία (διστακτικότητα ή αδεξιότητα) ταυτίζεται με την εν γένει «ανικανότητα» και «κατωτερότητα» και οι πρωτάρηδες οδηγοί αποτελούν αντικείμενα ενός υποτιμητικού κοινωνικού

βλέμματος, αλλά και διαφόρων υποβαθμιστικών πράξεων, λιγότερο ή περισσότερο τελετουργικών. Κάτι τέτοιο αφορά ακόμα πιο έντονα τις μοτοσικλετίστριες (που «απειλούν» την αντρική μοτοσικλετιστική κυριαρχία):

«Εντός πόλης, που φαίνεται ότι είμαι γυναίκα (...) μπορεί να τύχει κάποιος να έρθει να με κοιτάξει υποτιμητικά... Ναι. Και να μου πει: τι να μας πεις κι εσύ, ξέρω 'γω, τι το θες αυτό το μηχανάκι, ας πούμε, δεν είναι για σένα...» Ευτυχία

«Άμα πέσεις, άμα κάνεις βλακεία στο φανάρι, χαίρονται πάρα πολύ! (...) Πολλές φορές μου είχανε πει, εντάξει, εσύ είσαι και γυναίκα, δώσ' το σε έναν άντρα να στο οδηγήσει...» Ιουλιέττα

Αναφέρονται λοιπόν σε διάφορους τρόπους «υποστήριξης» της μοτοσικλετιστικής τους ταυτότητας. Καταρχάς, ορισμένες ισχυρίζονται ότι προσπαθούν μονίμως και εμφατικά να «διαψεύδουν» αυτό το αρνητικό στερεότυπο, στερώντας έτσι το δικαίωμα να τις χαρακτηρίσουν «κακές» οδηγούς και «ανάξιες» να έχουν μοτοσικλέτα:

«Προσπαθώ να 'μαι πολύ καλή οδηγός, να μη δώσω σε κανένα το δικαίωμα να μου πει αυτό που συνήθως λέγεται: τι το οδηγείς το ρημάδι, ας πούμε...» Σάντρα

Κάποιες διέρχονται μια ανταγωνιστική φάση με τους άντρες μοτοσικλετιστές, προσπαθώντας να αποδείξουν την αξία τους ή/ και να τους διαψεύσουν στην άποψή τους ότι είναι κατώτερες:

«Γιατί θα προσπεράσω τον τύπο που μου κολλάει στο δρόμο... το 'βλεπα χαζά τότε, ότι και καλά στο δρόμο μου κολλάνε επειδή είμαι γυναίκα... και λέω θα σας δείξω εγώ... θα σε λιώσω, αν νομίζεις ότι είσαι άντρας επειδή καβαλάρη μηχανάκι μεγάλο και τρέχεις, θα σου δείξω ότι δεν είσαι άντρας...» Νεφέλη.

«Ξεκινάνε με την ασφάλεια του ότι έλα, μια πρώτη σ' έχω... Και στην πορεία βλέπουνε ότι ανοίγω κι εγώ... εντάξει δεν είμαι η τέλεια οδηγός, αλλά... δεν το 'χω και για φιγούρα! Ε, εκεί αρχίζει και γίνεται ανταγωνιστικό το θέμα...» Ράνια

Τέλος, η ιδέα σύμφωνα με την οποία η «αξία» έγκειται στη ριψοκίνδυνη εσωτερικεύεται και από κάποιες μοτοσικλετίστριες (βλ. σχετικά 2):

*«Κάνεις μια υπέρβαση και μετά... αισθάνεσαι απόλυτη ηρεμία...
'φχαριστιέσαι ότι θα πεις μια γουλιά καφέ, και λες είμαι ζωντανός...
ένιωσα τον κίνδυνο στο ρουθούμι μου και το ξεπέρασα...»*
Πατρίτσια

Εκτίθεται εδώ μια εκδοχή του εαυτού ετοιμοπόλεμη και μαχόμενη όταν πληγούν τα συμβολικά της συμφέροντα. Αυτή η κατασκευή των συμβάντων στόχο έχει να δείξει ότι (α) η εμπλοκή τους στην αναμέτρηση και τον ανταγωνισμό νομιμοποιείται ως προστατευτική υπέρ του ασθενέστερου (αυτό-παρουσιάζονται ως ικανές να «απαντήσουν» στην αντρική αμφισβήτηση και πρόκληση), (β) η εξώθηση στον πόλεμο καθιστά την ίδια την ισότητα (ικανοτήτων και δικαιωμάτων) «αναγκαστική επιλογή» που όμως δεν αποκλείεται και να μην τις εκφράζει απόλυτα.

Συνοψίζοντας, το αρχικό φιλύποπτο κοινωνικό βλέμμα ως προς τις οδηγικές τους ικανότητες (και τη συμβολική τους θέση πάνω στη μοτοσικλέτα) εμφανίζεται εδώ να έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στη σταδιοδρομία των συμμετεχουσών. Κάποιες νιώθουν ανασφαλείς και τεταμένες στο τιμόνι ή/και προσπαθούν να δείχνουν «τέλειες οδηγού». Άλλες ανταγωνίζονται έμπρακτα τους άντρες μοτοσικλετιστές, κάποιες, τέλος, ταυτίζουν την οδηγική αξία με τη ριψοκίνδυνη οδήγηση (σύμφωνα με το ευρύτερα ισχύον πολιτισμικό πρότυπο της ανάληψης ρίσκου). Δείχνουν έτσι την ετοιμότητά τους να «σηκώσουν το γάντι» των αντρών, εάν και όταν αυτοί εκδηλώσουν την απαξίωσή τους.

5.8. Η έλευση μιας «οδηγικο-υπαρξιακής ωρίμασης»

Πολλές διατείνονται ότι με το πέρασμα του χρόνου αμβλύνεται η ανάγκη να αποδείξουν (στους άντρες αλλά και γενικώς, με τους προαναφερθέντες ανταγωνιστικούς και ριψοκίνδυνους τρόπους) τις οδηγικές τους ικανότητες:

«... στην αρχή ρίσκαρα πάρα πολύ... δεν επέτρεπα σε κανένα να με περάσει, ήμουν σχεδόν άρρωστη, το είχα δει ανταγωνιστικά το πράγμα, ήμουν πολύ ανώριμη σ' εκείνη τη φάση...» Νεφέλη

Η ωρίμαση αυτή οφείλεται είτε σε διάφορα τραυματικά συμβάντα είτε απλά στο πέρασμα του χρόνου και την ηλικία:

«...δεν εμπλέκομαι σε τέτοια παιχνίδια τόσο συχνά όσο εμπλεκόμουν παλιότερα... Μου έχουν συμβεί διάφορα πράγματα που με ωρίμασαν...» Νεφέλη

5.9. Θετικές και αρνητικές όψεις του θαυμασμού

Στον αντίποδα της προαναφερθείσης απαξίωσης, οι μοτοσικλετίστριες αναφέρουν επίσης ότι δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που επισύρουν επιδοκιμασίες και θαυμασμό, τόσο λόγω των ικανοτήτων τους όσο και λόγω της εικόνας τους πάνω στη μοτοσικλέτα:

«(Ο θαυμασμός προέρχεται) όχι μόνο από άντρες με μηχανή, από όλους τους άντρες γενικότερα. Δηλαδή νομίζω ότι τους αρέσει πάρα πολύ η ιδέα μια γυναίκα να οδηγεί μηχανή... τους αρέσει η εικόνα πολύ.» Θεοδώρα

Αμφισβητώντας το μονοπώλιο του άνδρα στη δύναμη, αλλά και αρνούμενες τη (συμμορφωμένη και από τη θέση του επιβάτη) συμπληρωματικότητα με αυτόν, οι μοτοσικλετίστριες προκαλούν είτε την αποστροφή, εκφραζόμενη ως υποβάθμιση (βλ. τις προαναφερθείσες αρνητικές αντιδράσεις), είτε το θαυμασμό απέναντι σε ένα «αισθητικοποιημένο» και απρόσιτο ιδανικό. Όπως κι αν έχει, οι επιδοκιμασίες για την εικόνα τους πάνω στη μοτοσικλέτα, επιβεβαιώνοντας ότι πέτυχαν να ενδυθούν μια θετικά αξιοδοτημένη εικόνα, αναμοχλεύουν ένα αυτάρεσκο και «ναρκισσιστικό» στοιχείο, κάποιες όψεις του οποίου είδαμε ήδη (βλ. 5.1.):

«Πολλοί το κάνουν αυτό το πράγμα... ξέρεις, περνάς από βιτρίνα ως πούμε και (γέλιο) και κοιτάς την εικόνα σου, λες καλά είμαι (γέλιο) μου αρέσει αυτό που βγαίνει προς τα έξω. Και νομίζω ότι θα 'τανε και βλακεία να... να απαρηθώ το ότι μ' αρέσει να βγαίνει... το τι εικόνα τέλος πάντων προβάλλω...» Σάντρα

Κολακευτικές αξιολογήσεις και θαυμασμός μπορεί μολαταύτα να αποδειχτούν δίκοπο μαχαίρι. Επειδή προϋποθέτουν ένα «αρνητικό» σημείο εκκίνησης της σύγκρισης, εκλαμβάνονται από κάποιες συμμετέχουσες ως υποτίμηση:

«...η αντίδραση είναι συγχαρητήρια, συγχαρητήρια, δηλαδή στον εαυτό τους δεν λένε συγχαρητήρια, απλώς κάνουνε κάτι πολύ εύκολο γι' αυτούς, για μένα είναι δύσκολο. (...) Εγώ το βιώνω ότι αυτοί είναι εντάξει ας πούμε που μπορούν και τα κάνουν όλα και γι' αυτούς είναι εύκολο, κι εγώ είμαι το ανώμαλο, το ανίκανο, το αδέξιο, το χάλια, που ουασου! είναι τρομερό το ότι μπορώ και κάνω αυτό (γέλιο) δηλαδή είναι σα να βλέπεις μια μαϊμού σ' ένα τσίρκο που κάνει ας πούμε μια κωλοτούμπα και λες (χειροκροτώντας) ουασου η μαϊμού έκανε την κωλοτούμπα ξέρω 'γω μπράβο, ζήτω.»
Μάρα

Μπορεί λοιπόν να θεωρούσαν κάποιες, όπως προαναφέρθηκε, ότι είναι «φύσει» προορισμένες να γίνουν μοτοσικλετίστριες, διαπιστώνουν όμως ότι θεωρούνται «φύσει» σφετερίστριες και ανάξιες αυτής της θέσης. Η μοτοσικλετιστική πρακτική αναβάθμισε την ατομική τους ταυτότητα, αλλά έφερε στην επιφάνεια μια αρνητική και ευρύτερα υποτιμημένη εκδοχή της γυναικείας τους ταυτότητας. Κάποιες μάλιστα λένε ότι ο θαυμασμός αυτός από ένα σημείο και μετά τις «κουράζει», τις «βαραίνει». Θεωρούν ότι η εικόνα του δυναμισμού, της ανεξαρτησίας και της αυτάρκειας που εκπέμπουν γυρνά «μπούμερανγκ» εναντίον τους, επειδή αισθάνονται υποχρεωμένες να την επαληθεύουν μονίμως:

«...συζητώντας με ανθρώπους έχω δει αντιδράσεις τον τύπου: α, οδηγείς μηχανή, και... ναι... και καλά ανεβάνεις... είναι το πρότυπο και καλά της γυναίκας της δυναμικής, της ανεξάρτητης... (...) αλλά τώρα από ένα σημείο και μετά μου έρχεται να πω ότι ξέρεις κάτι, εντάξει, δεν τα κάνω όλα και συμφέρω... είμαι και αδύναμη και αυτό δεν μπορώ να το κάνω ή το άλλο δεν μπορώ να το κάνω...» Μαρία

«Δεν μπορώ... Και, δηλαδή... εσύ είσαι τώρα δυναμική... άμα είμαι στενοχωρημένη, εσύ είσαι τώρα δυναμική, θα το λύσεις το πρόβλημα... Είμαι δυναμική, αλλά και αδύναμη!» Πατρίτσια

Παρακολουθούμε εδώ τις συμμετέχουσες να ταλαντεύονται μεταξύ της αυταρέσκειας που προκαλεί το θαυμαστικό βλέμμα πολλών αντρών, αλλά και της διαπίστωσης πως αυτό προϋποθέτει υποτίμηση των ικανοτήτων τους και αμφισβήτηση του δικαιώματός τους να

κατέχουν τη συγκεκριμένη θέση. Διαπιστώνουν εν τέλει ότι υπάρχει ένα δυσβάσταχτο και «παγιδευτικό στη θετικότητα» βλέμμα όπου ενέχονται αλλοτριωτικές προσδοκίες και υποχρεώσεις.

5.10. Η αμφισβητούμενη θηλυκότητα και η ανασκευή της

Μοιραία λοιπόν τίθεται το ζήτημα της γυναικείας υπόστασης και της θηλυκότητας. Τις είδαμε να αναφέρονται: (α) σε μια προϋπάρχουσα διαφορετικότητα (θετική και εμπλουτιστική, ίσως όμως παιδική και «άφυλη») ως προς τις άλλες γυναίκες, έτσι ώστε να αιτιολογήσουν τη μοτοσικλετιστική τους «κλίση», επιλογή και ικανότητα, (β) σε ένα συνεπαγόμενο θαυμασμό που όμως μεταστρέφεται σε υποτίμηση και παγίδευση. Ψηλαφώντας στη συνέντευξη τις αρνητικές όψεις της μοτοσικλετιστικής τους ύπαρξης, καταλήγουν να εξετάσουν μια βαθύτερη πτυχή του είναι τους: *η μοτοσικλετιστική ύπαρξη επιβεβαιώνει εν τέλει το εάν και κατά πόσον είναι «όντως» «κανονικές» γυναίκες, δηλαδή θηλυκές και ελκυστικές;* Η απάντηση σ' αυτό το ερώτημα προέρχεται από στοιχεία σε διάφορα επίπεδα. Καταρχάς, καθώς μοτοσικλετισμός και γυναίκα εμφανίζουν όψεις ενός είδους ασυμβίβαστου, κάποιες ισχυρίζονται ότι «οι άντρες» δεν τις αντιλαμβάνονται ως «κανονικές» γυναίκες:

«...δυστυχώς οι άντρες πρέπει να σε κατηγοριοποιούνε και να σου βάζουν μια ταμπέλα. Δηλαδή, άμα οδηγείς μηχανή, δεν είσαι γυναίκα. Ή αν είσαι γυναίκα δεν μπορείς να οδηγείς μηχανή και τούμπαλιν...» Βάσω

Υπογραμμίζουν, επίσης, το πώς ο μοτοσικλετισμός δεν εξαιρεί τη διακριτή «γυναικεία» εμφάνιση, μην επιτρέποντας την ανάδειξη των συνήθων δημόσιων σημείων που παραπέμπουν στη θηλυκότητα: το κράνος κρύβει τα μαλλιά και το μακιγιάζ, ενώ τα γάντια το μανικιούρ, ενώ το μπουφάν, το παντελόνι και η λοιπή εξάρτηση «χαλάνε» τη σιλουέτα. Η απεμπόληση μέρους του θηλυκού κεφαλαίου (εμφάνιση), καθώς και η διαχείριση των συνεπαγόμενων απωλειών, εμφανίζονται ως τίμημα της ένδυσης της μοτοσικλετιστικής ταυτότητας:

«Εεε... θεωρώ ότι αφαιρεί γιατί... για κάποιους σίγουρα, γιατί εντάξει, δεν μπορείς να βάλεις μια φούστα, ας πούμε, για να ανέβεις στη μηχανή μετά... (...) Αυτό, ας πούμε, ήταν ένα ζήτημα με

*τον φίλο μου, ο οποίος μου 'λεγε ότι δεν μου 'ρχεσαι με μια φούστα
ρε παιδί μου, συνέχεια με το παντελόνι, αλλά... αφού έρχομαι με τη
μηχανή, λέω, πού να την έχω τη φούστα...» Αλεξάνδρα*

Από την πλευρά τους, οι γυναίκες του περιβάλλοντός τους συμμετέχουν ποικιλοτρόπως στη διατήρηση της αίσθησης ότι απομακρύνονται από το κλασικό πρότυπο που τις θέλει «περιποιημένες» σε κάθε περίπτωση:

«...το πρώτο πράγμα που θα κοιτάξουν να σου κάνουνε (οι γυναίκες) είναι να σου κρεμάσουν την ταμπέλα του αγοροκόριτσου,¹⁷ ότι κάτι δεν πάει καλά με σένα ας πούμε και είσαι έτσι, ε, κάπου υπάρχει ας πούμε και μια χαριτωμένη λύπηση, γιατί το κορίτσι αυτό δεν μπορεί να βάλει τακούνια ας πούμε...» Σάντρα

Η πίεση να έχουν «γυναικεία» εμφάνιση τις οδηγεί εξάλλου στην κοπιώδη διαχείριση πρακτικών ζητημάτων:

«Στη δουλειά αυτό που σου είπα... (γέλια)... Κουβαλάω... Καταρχήν... πάντα φοράω παντελόνι από πάνω, της μηχανής, γιατί... και θέμα, ξέρεις, κρύον για την κοιλιά, ε, είμαστε και γυναίκες... οπότε, μετά από κάτω... κολάν έχω, παντελόνια έχω ή έχω μαζί μου τη φούστα, άλλα παπουτσάκια...» Νότα

Ο μοτοσικλετισμός τις απομακρύνει από την «παραδοσιακή» εκδοχή της γυναικείας κανονικότητας και της θηλυκότητας (εμφάνιση), ίσως και από τους ίδιους τους άνδρες, που ενίοτε τις «απορρίπτουν» ως μη κανονικές και άρα όχι αρκετά θηλυκές, ενίοτε τις «θαυμάζουν» –και τις απομακρύνουν– ως υπερβολικά θηλυκές (φαλλικές;). Από τον τρόπο που συγκροτούνται οι «απαντήσεις» στο ερώτημα περί της γυναικείας τους «υπόστασης» δεν μοιάζουν να αμφιβάλλουν ως προς την κανονικότητα ή τη θηλυκότητά τους. Στο βαθμό, όμως, που η θηλυκότητα είναι μια επιτέλεση (με την ελκυστικότητα ως αποτέλεσμα), ένα είδος «σύγκρουσης» παραμένει: «πώς

17. Το «αγοροκόριτσο» εδώ δεν είναι πλέον κάτι που ερμηνεύει και παράγει μια θετική και εμπλουτιστική διαφορά (βλ. 3.2.), αλλά κάτι που αποκλείει από τη γυναικεία κανονικότητα και τη θηλυκότητα. Δεν είναι μια γυναίκα εμπλουτισμένη με αντρικά στοιχεία, αλλά μια γυναίκα που έχει χάσει θηλυκά στοιχεία.

θα παραμείνω κανονική (δηλαδή θηλυκή) όντας μοτοσικλετίστρια, έτσι ώστε να είμαι ελκυστική και να θεωρώ τον εαυτό μου τέτοιο;» – καθώς ένα μέρος της επιτέλεσης αυτής απευθύνεται πάντα στον εαυτό, «ξελογοιάζοντάς» τον, και ενισχύοντάς τον να συνεχίσει προς αυτή την κατεύθυνση.

Προσφεύγουν λοιπόν σε μια ανασκευή της έννοιας της θηλυκότητας: (α) υποβαθμίζοντας τη σημασία των παραδοσιακών (έως και «οπισθοδρομικών») συνθετικών της στοιχείων ως αναγκαίων και ικανών να την ορίσουν, (β) εντάσσοντας σ' αυτήν στοιχεία που ενυπάρχουν στην μοτοσικλετιστική εικόνα (δυναμισμό, ανεξαρτησία κ.λπ.) και χρησιμεύουν στην (αυτό)διαφοροποίηση των μοτοσικλετιστριών από τον λοιπό γυναικείο πληθυσμό:

«...έχω θηλυκότητα αλλά με δικό μου στυλ, τελείως διαφορετικό από αυτό που βλέπουμε... Μα και η θηλυκότητα δεν είναι ένα πράγμα, έτσι κι αλλιώς δεν υπάρχει ένα στάνταρ, ας πούμε, κι είναι αυτό. Είναι πολλά πράγματα... Δεν χάνεις από την θηλυκότητα, αλλά... και δεν μπορείς να είσαι η γυναικούλα που ξέρουμε... που εξαρτιέται απ' αυτούς (τους άντρες)... Η γατούλα που κάνει νιάου νιάου...» Πατρίτσια

«Μπορεί να 'ναι η στάση του σώματος, μπορεί να 'ναι και η ανεξαρτησία και η δύναμη που μπορεί να βγάξει κάτι αφροδισιακό πάντα...» Μάρα

Επιχείρημα εδώ είναι ότι αυτός ο «εθελούσιος» υποβιβασμός καθιερωμένων και συμβατικών στοιχείων της θηλυκότητας, παράδοξως, θα καταξιώσει τη συμμετέχουσα. Ότι εκλαμβάνεται ως αρνητικό και υπονόμει τη γυναίκα πίσω από το μοτοσικλετιστικό εγχείρημα και λόγω αυτού, προτείνεται να θεωρηθεί θετικό και να την εξυψώσει. Είναι φυσικό, παράλληλα, ότι η ανασκευασμένη αυτή θηλυκότητα δεν μπορεί να απευθύνεται σε όλους και, κυρίως, δεν μπορεί να εκτιμάται από τον οποιονδήποτε: περιμένει και έναν άντρα ικανό να παραβλέψει το γεγονός της μη ύπαρξης των κλασικών (και οφθαλμοφανών) θηλυκών στοιχείων της μοτοσικλετίστριας, έναν άντρα ικανό να την επαναξιολογήσει, να την εκτιμήσει, να την αναζητήσει και να την καταξιώσει:

«(Η μοτοσικλέτα) ολόκληρη τη θηλυκότητα σου την αφαιρεί... γι' αυτούς που ξέρουν να κοιτάζουν μόνο το τι φοράς! (...) Το μέσα...

μπορεί να το δει ο άντρας μόνο και μόνο με το ότι, ναι, ΟΚ, αυτή δεν ξέρω αν είναι καλή ή κακή, πάντως είναι διαφορετική.» Βάσω

«...κακά τα ψέματα δεν μπορώ ν' ανέβω με τη φουσιτίσα μου να οδηγήσω (γέλιο) αλλά όλο αυτό το πράγμα που μου 'χει δώσει εεε... την ευκαιρία ας πούμε και να... να δώσω το δικαίωμα σε άλλους ανθρώπους να ανακαλύψουνε τη θηλυκότητά μου και να μην τους την σερβίρω ας πούμε στο πιάτο... με κάποιο τρόπο.» Σάντρα

Συμπερασματικά, οι συμμετέχουσες υπογραμμίζουν εδώ τις απώλειες στο επίπεδο της «παραδοσιακής» θηλυκότητας (εμφάνιση) που συνεπάγεται η ένδυση (κυριολεκτικά και μεταφορικά) της μοτοσικλετιστικής ταυτότητας. Θεωρούν όμως ότι έχουν στην ουσία αναβαθμίσει το θηλυκό τους κεφάλαιο μέσω της ένταξης πιο δυναμικών στοιχείων, σπάνιων σε μια συνηθισμένη γυναίκα (δυναμισμός, ανεξαρτησία κ.λπ.), στοιχείων που δεν μπορούν να εκτιμηθούν παρά και από τους σπάνιους και ιδιαίτερους άντρες που θα υιοθετήσουν ένα λιγότερο επιφανειακό βλέμμα και θα τα εκτιμήσουν δεόντως.

5.11. Εξισοροπώντας δύο κόσμους

Όπως κι αν έχει, φτάνοντας στο τέρμα της αφηγηματικής διαδρομής, και αναλογιζόμενες τα προβλήματα που συνδέονται με την ένδυση της μοτοσικλετιστικής ταυτότητας, πολλές μοτοσικλετίστριες αναρωτιούνται πού εν τέλει «ανήκουν». Είδαμε να περιγράφονται ποικίλες (ρητά ή κεκαλυμμένα) αρνητικές αντιδράσεις εκ μέρους των αντρών (μοτοσικλετιστών ή μη) και αποκομίζουμε την εντύπωση ότι αισθάνονται «εισβολείς» (μετανάστριες στην καλύτερη περίπτωση) σε ένα χώρο όπου θα παραμείνουν «ξένες». Παράλληλα, οι περιγραφόμενες αντιδράσεις που αποδίδουν στις άλλες γυναίκες φέρνουν στο νου την «έμφυλη» προδοσία:¹⁸

«...οι γυναίκες οδηγοί τώρα (αυτοκινήτων) είναι... νομίζω, αν μπορούσα δηλαδή να επαναφέρω στη μνήμη μου διάφορες αντιδράσεις... ε, νομίζω ότι σε αντιμετωπίζουν σαν άντρα, βλέποντάς σε πάνω σε μια μηχανή, δηλαδή ξαφνικά έχεις φύγει από το δικό τους στρατόπεδο κι έχεις περάσει στο άλλο.» Σάντρα

18. Παραπλήσια στοιχεία, που αφορούν όμως μόνο την ειδική υποκοιλότητα των οδηγών Harley-Davidson στις Ηνωμένες Πολιτείες και το πώς οι γυναίκες-οδηγοί εντάσσονται στις αντίστοιχες «μάτσο» αντρικές ομάδες, βρίσκει η Joans (2001) και η Roster (2007).

«...Οι άλλες γυναίκες σε βλέπουν σαν αντίζηλο. Ειδικά εάν ο άντρας τους είναι μηχανόβιος και έχει πιάσει τη συζήτηση μαζί μου...» Βάσω

Πατώντας λοιπόν με «το ένα πόδι εδώ και το άλλο εκεί» και κινδυνεύοντας να χάσουν τα θετικά και των δύο «κόσμων», υπογραμμίζουν (α) την αναγκαιότητα ξεκάθαρων συνόρων μεταξύ τους, (β) τη δική τους υπαγωγή στη γυναικεία πλευρά (έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι επιπτώσεις της διαφοροποίησής τους). Η ίδια η προαναφερθείσα ανασκευή της θηλυκότητας μπορεί και να περιλαμβάνει πιο συμβατικές όψεις του γυναικείου ρόλου, αρκεί να συμβιβάζονται οι προσμονές του (αντρικού κυρίως) περίγυρου με τη δική τους (γυναικεία και μοτοσικλετιστική) ιδιαιτερότητα και να αμβλύνονται οι (ενδοπροσωπικές και διαπροσωπικές) «ασυμφωνίες» και συγκρούσεις:

«...προσπαθώ να κρατώ τα μέτρα, που παλιά δεν το έκανα... προσπαθώ να κρατώ τα μέτρα γιατί... δεν παύει να είμαι γυναίκα, έχω και το σύζυγό μου, που σαφώς δεν θέλω να με θεωρεί σα φίλο του (γέλια)...» Ευτυχία

«Δεν μου άρεσε να κυκλοφορώ μαζί τους (με τους φίλους μου), να τους παίρνω από πίσω δηλαδή και να πηγαίνουμε βόλτα. Δηλαδή, αυτό το πράγμα δεν μου αρέσει... αισθανόμουν πάρα πολύ άσχημα. (...) Και με το αυτοκίνητο. Θέλω να το οδηγεί ο άλλος. Ο άντρας...» Ιουλιέττα

Αυτός ο παραδοσιακός έμφυλος διαχωρισμός αρμοδιοτήτων εξασφαλίζει εξάλλου τη μη ανάληψη «αντρικών» καθηκόντων, αλλά και τη διατήρηση των «γυναικείων» προνομίων. «Δυναμισμός» και «αυτονομία» πρέπει συνεπώς να συνοδεύονται από μικρές δόσεις θηλυκής «αδυναμίας» και «εξάρτησης».¹⁹

19. Τώρα εξηγείται καλύτερα το γιατί αποδίδουν σε μια προϋπάρχουσα «φύση» τη μοτοσικλετιστική τους επιλογή (βλ. 5.2.), το γιατί του αποδεικνύουν τις ικανότητές τους μόνον όταν αυτός τις προκαλέσει (βλ. 5.7.) και, φυσικά, το γιατί αποστρέφονται τόσο το θαυμασμό (βλ. 5.9.): πράγματι στην εκδοχή του εαυτού που προάγεται εδώ, μια γυναίκα πρέπει να αποθαυμάζεται διότι είναι «γυναίκα» (θηλυκή, λεπτεπίλεπτη, αδύναμη κ.λπ.) και όχι διότι είναι ίση (έστω και σε ικανότητες) με τον άντρα.

«...καλό είναι να κρατάς και τη θηλυκή σου πλευρά. Δεν είναι μειονεκτικό. Απλά, αποφεύγεις να επιβαρύνεις τον εαυτό σου... εε... γιατί... γι' αυτό: δεν μπορείς να τα κάνεις όλα! (...) Και γι' αυτό κρατάω... γι' αυτό κρατάω τη θηλυκή πλευρά. Ας πιστεύει ο άλλος ότι είμαι λίγο αδύναμη, δεν με χαλάει, κερδίζω απ' αυτό το πράγμα...» Ευτυχία

«Ξέρεις, τυχαίνουνε και διάφορα περιστατικά, δηλαδή ε... με το να είσαι γυναίκα οδηγός μοτοσικλέτας χαίρεις και διαφόρων πραγμάτων που οι άντρες δεν τα έχουνε, δηλαδή... (...) το 'χω εκμεταλλευτεί δεόντως δεν μπορώ να πω...» Σάντρα

Καταλαβαίνουμε ότι οι μοτοσικλετίστριες δεν «δέχονται» ότι η οδήγηση μοτοσικλέτας ταυτίζεται με την αποποίηση της γυναικείας τους ταυτότητας, όπως και δεν θεωρούν ότι οδηγεί στην ταύτιση και την «εξίσωση» των δύο «κόσμων». Όμως, μιλώντας «χρηστικά» για τη θηλυκότητα, δεν οδηγούνται στην αποδοχή της αντρικής ανωτερότητας και εξουσίας ούτε στη χειραγώγηση των αντρών, που αυτή η αποδοχή συχνά συνεπάγεται. Απλώς συνειδητοποιούν την ιδιαίτερη εντύπωση που προκαλεί στις ίδιες και στους άλλους η συνύπαρξη των δύο αντίθετων πόλων (αρρενωπότητας και θηλυκότητας) που χαρακτηρίζει το γυναικείο μοτοσικλετισμό. Έτσι, όσο οξύμωρο κι αν φαίνεται εκ πρώτης όψης, οι μοτοσικλετίστριες υπογραμμίζουν την ανάγκη αναγνώρισης της γυναικείας ταυτότητας ακόμα και μέσα από δραστηριότητες ασύμβατες με τα στερεότυπα των φύλων. Διεκδικούν δηλαδή στην ουσία, μέσα από την ανάληψη μιας αντρικής δραστηριότητας, το δικαίωμά τους στην επιλογή της προσωπικής τους έκφρασης θηλυκότητας, στην αναγνώριση του «γυναικείου» τους ρόλου ακόμα και μέσα από τις «αντρικές» επιλογές τους. Θεωρούμε ότι αυτό αποτελεί ένδειξη μιας κάποιας «αποδραματοποίησης» τόσο της θηλυκότητας όσο και της αρρενωπότητας, ενδεχομένως επειδή συνειδητοποιούν την αναγκαιότητα καλλιέργειας πεδίων επικοινωνίας και συμβιβασμών.

Συνοψίζοντας, βλέπουμε στην ενότητα αυτή τις συμμετέχουσες να συνειδητοποιούν τις εξωτερικές συγκρούσεις που συνεπάγεται η μοτοσικλετιστική τους ταυτότητα, καθώς άντρες και γυναίκες τις θεωρούν «εκτός ρόλου». Δηλώνουν λοιπόν ότι αντρικός και γυναικείος κόσμος πρέπει να έχουν σαφή σύνορα μεταξύ τους και υπογραμμίζουν τη δική τους ξεκάθαρη υπαγωγή στη γυναικεία πλευρά.

Προς απόδειξη του τελευταίου αναφέρουν πως οι ίδιες δεν αποποιούνται τις πιο συμβατικές όψεις της θηλυκότητας, κάτι που εξασφαλίζει, αφ' ενός την αποφόρτιση από «αντρικά» καθήκοντα, αφ' ετέρου, τη διατήρηση των «γυναικείων» προνομίων – κυριότερο από τα οποία μοιάζει να είναι το δικαίωμά τους στην επιλογή της προσωπικής τους έκφρασης της θηλυκότητας, η οποία, κατά περίπτωση ενδέχεται να είναι άλλοτε πιο «παραδοσιακή», άλλοτε πιο «προοδευτική», αρκούντως πάντως «αποδραματοποιημένη».

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Για την κοινή αντίληψη οι μοτοσικλετίστριες είναι εξ υπαρχής και εξ ορισμού «διαφορετικές» από τις άλλες γυναίκες και *ένεκα τούτου* οδηγούν μοτοσικλέτα. Ο μοτοσικλετισμός θα αποτελούσε ένδειξη μιας πυχής της ταυτοτικής τους «ουσίας». Προτείνουμε όμως την άποψη ότι η μοτοσικλετιστική τους επιλογή αποτελεί *η ίδια* την κατάδειξη μιας «διαφορετικότητας»: στο βαθμό που πρόκειται για «αντρική υπόθεση», ο μοτοσικλετισμός συνιστά ένα μέσον με το οποίο προσπαθούν να εδραιώσουν μια «διαφορετική» εκδοχή του θηλυκού τους εαυτού, μια διεργασία *επιτέλεσης της θηλυκότητας*. Με την έννοια αυτή, ο μοτοσικλετισμός αποτελεί ένα «λόγο»²⁰ (discours): μια διαφορετική θηλυκή ταυτότητα ενσαρκώνεται στην οδήγηση της μοτοσικλέτας, με ό,τι αυτή συνεπάγεται, π.χ. τα προβλήματα με το «βλέμμα» και την αντιμετώπιση των λιγότερο ή περισσότερο οικείων άλλων και την «απάντηση» σ' αυτά, τα ζητήματα που αφορούν τον καθημερινό τρόπο μετακίνησης και εν γένει ύπαρξης, τρόπο που μπορεί να συγκροτηθεί σε *σωματική έξη*, κ.ά.

Στόχος μας ήταν η σε βάθος διερεύνηση της θηλυκότητας που βιώνουν και διαπραγματεύονται ενδοατομικά, σχεσιακά και κοινωνικά οι μοτοσικλετίστριες. Εξετάσαμε λεπτομερώς το λόγο αναφορικά με τη διαφορετικότητά τους, με τις προσεγγίσεις και τις απομακρύνσεις από την πιο παραδοσιακή θηλυκότητα, καθώς και εν γένει το «διάλογο» με αυτήν. Κάποια στοιχεία και σημεία αυτού του

20. Όπως παρατηρεί ο Edley (2010, σ. 159): «Το πεδίο του “λόγου” εκτείνεται πέραν της απλής ομιλίας (και των κειμένων) και αγκαλιάζει το σύνολο των συμβολικών λειτουργιών, συμπεριλαμβανομένης και της μη λεκτικής συμπεριφοράς, των κωδικών ντυσίματος και εμφάνισης και των διαφόρων ειδών πρακτικών».

κοινωνικού φαινομένου αποκωδικοποιήθηκαν, διαδικασία πάντα μερική και προσωρινή. Όπως κι αν έχει, πραγματοποιήθηκε μέσα από το πώς οι είκοσι συγκεκριμένες γυναίκες του δείγματός μας μάς μίλησαν για τη μοτοσικλετιστική τους ζωή. Άλλες έρευνες, που θα διευρύνουν αυτό το δείγμα, αλλά και τα είδη της διερεύνησης, θα μπορούσαν να εμβαθύνουν στο κοινωνικό αυτό φαινόμενο, να φωτίσουν σκοτεινά σημεία ή να στρέψουν την κατανόηση προς άλλες, πιο σημαντικές ενδεχομένως, κατευθύνσεις.

Χωρίς καθόλου να προσπαθούμε να ανιχνεύσουμε ατομικά ή συλλογικά αίτια του φαινομένου, μπορούμε να πούμε ότι ένα είδος «επιθυμίας για διαφορετικότητα» διατρέχει τα λεγόμενα των συμμετεχουσών μας – αντιστοιχώντας ίσως σε μία αίσθηση περιορισμού και ασφυξίας εντός μιας συμβατικής και «κανονικοποιημένης» γυναικείας ύπαρξης. Όμως η θηλυκότητα που εκδιπλώνουν βρίσκει την αντίστιξή της και τα όριά της στην αρρενωπότητα, την οποία και χρειάζεται για να κατασκευαστεί και να «συμπληρωθεί».

Συνοψίζοντας τα ευρήματα αναφορικά με τη σταδιοδρομία τους, τις παρακολουθήσαμε να ανατρέχουν στο πολύ μακρινό παρελθόν για να εντοπίσουν την έλξη για τη μοτοσικλέτα, που μπορεί να οφείλεται στο συσχετισμό της με την «ελευθερία», την «αντισυμβατικότητα» και την αίσθηση περιπέτειας, αλλά και στην αποδοχή του δικύκλου από την οικογένεια. Το ότι δεν είχαν καμία δυσκολία να οδηγήσουν μοτοσικλέτα αποδόθηκε στο ότι οι ίδιες από μικρές ήταν «αγοροκόριτσα». Ο συνδυασμός διαφορετικότητας και ενασχόλησης με αντρικά αντικείμενα συνέβαλε ήδη θετικά στο αίσθημα αυταξίας τους, ενώ παράλληλα, καθώς η ανδρόγυννη φύση τους αρχικά παρουσιάζεται σαν κάτι «φυσικό» και μη ηθελημένο, αποτρέπει κάθε ανταγωνιστική και συγκρουσιακή προσέγγιση με τους άντρες. Όσο για την πρώτη επαφή με τη μοτοσικλέτα, είτε πραγματοποιήθηκε σε ένα οικογενειακό περιβάλλον εξοικειωμένο με το δίκυκλο, είτε προκάλεσε αρνητικές αντιδράσεις λόγω επικινδυνότητας. Για να αντικρούσουν αυτή την αρνητική στάση και να επιτύχουν την οικογενειακή υποστήριξη (απαραίτητη στην επιτυχή ένδυση της μοτοσικλετιστικής ταυτότητας), οι συμμετέχουσες αναφέρουν ότι προέβαλαν επιχειρήματα όπως η μοτοσικλετιστική χρηστικότητα, η ενηλικίωση ή ακόμα η υπαρξιακή σημασία της μοτοσικλέτας. Κάποιοι γονείς μολαταύτα, αναγνωρίζοντας τις καινοτόμες, τολμηρές και δύσκολες όψεις του επίμονου εγχειρήματος, κατέληξαν να ενισχύσουν με ζέση τη μοτοσικλετιστική καριέρα στην οποία αρχικά είχαν εναντιωθεί.

Η προσωπική υπόθεση μοτοσικλέτα (στις περιπτώσεις τουλάχιστον που ήταν μόνο τέτοια) χρήζει αρχικά αρωγής και μπολιάζεται με κοινωνικά στοιχεία. Οι συμμετέχουσες υπογραμμίζουν παράλληλα τη διαφορετικότητά τους από τις γυναίκες που δεν οδηγούν μοτοσικλέτα, διαφορετικότητα συνεπαγόμενη την ιδιοποίηση θετικών ιδιοτήτων συναρτώμενων με το συμβολικό χώρο του μοτοσικλετισμού (δυναμισμός, ανεξαρτησία, μαχητικότητα, κ.ά.) και τον εμπλουτισμό της γυναικείας ταυτότητάς τους. Επίσης, καθώς ανακαλούν την κοινωνική καχυποψία ως προς τις οδηγικές τους ικανότητες και τη συμβολική τους θέση πάνω στη μοτοσικλέτα, κάποιες αναφέρουν ότι νιώθουν ανασφαλείς και τεταμένες στο τιμόνι ή/και προσπαθούν να αποδεικνύουν την οδηγική τους τελείωση, άλλες ότι δεν χάνουν ευκαιρία να ανταγωνιστούν στο δρόμο τους άντρες μοτοσικλετιστές και κάποιες ότι οδηγούν ριψοκίνδυνα (σύμφωνα με το ευρύτερα ισχύον πολιτισμικό πρότυπο της ανάληψης ρίσκου). Δείχνουν έτσι την ετοιμότητά τους να «σηκώσουν το γάντι» των αντρών, εάν και όταν αυτοί τις αμφισβητήσουν.²¹

Σ' αυτή την καμπή της σταδιοδρομίας τους παρακολουθούμε τις συμμετέχουσες να ταλαντεύονται ανάμεσα στη ναρκισσιστική ικανοποίηση που προκαλεί το θαυμαστικό βλέμμα κάποιων αντρών και στη διαπίστωση πως αυτό εκκινεί από την υποβαθμιστική θεώρηση των ικανοτήτων τους. Ο θαυμασμός αυτός καταλήγει λοιπόν εν τέλει να είναι αλλοτριωτικός και παγιδευτικός. Οδηγούνται έτσι στην υπογράμμιση των απωλειών στο επίπεδο της «παραδοσιακής» θηλυκότητας (ρούχα, μακιγιάζ, κόμμωση) που συνεπάγεται η ένδυση (κυριολεκτικά και μεταφορικά) της μοτοσικλετιστικής ταυτότητας. Θεωρούν, όμως, ταυτόχρονα πως έχουν στην ουσία αναβαθμίσει τη θηλυκότητά τους, καθώς την έχουν εμπλουτίσει με δυναμικά στοιχεία που σπανίζουν, όπως είπαμε, σε μια συνηθισμένη γυναίκα. Ως ξεχωριστές γυναίκες θα εκτιμηθούν και από τους σπάνιους και ξεχωριστούς άντρες που θα υιοθετήσουν ένα λιγότερο επιφανειακό βλέμμα.

Τέλος, εκθέτοντας την ιδέα ότι άντρες και γυναίκες τις θεωρούν «εκτός ρόλου», συνειδητοποιούν τις συγκρούσεις που συνεπάγεται η μοτοσικλετιστική τους ταυτότητα. Επιστρέφουν τότε στην άποψη ότι ο αντρικός και ο γυναικείος κόσμος πρέπει να έχουν σαφή σύνο-

21. Τα στοιχεία της εξατομίκευσης και του (πρακτικού και κοινωνικού) φόβου έρχονται στην επιφάνεια και στο πλαίσιο της (γιουγκιανής εμπνεύσεως) έρευνα της Garber (2002) «ψυχή της μοτοσικλετιστρίας».

ρα μεταξύ τους και ξεκάθαρα προσχωρούν στη γυναικεία πλευρά. Προσυπογράφοντας τις συμβατικότερες όψεις της θηλυκότητας, εξασφαλίζουν αφ' ενός, την απαλλαγή από «αντρικά» καθήκοντα, αφ' ετέρου, τη διατήρηση των πάγιων «γυναικείων» προνομίων – μεταξύ των οποίων και το δικαίωμά τους στην επιλογή της προσωπικής τους έκφρασης της θηλυκότητας, «παραδοσιακής» ή/και «προοδευτικής».

Εάν η ριψοκινδύνευση γένους θηλυκού είναι συνήθως πιο «έμμεση» και «μεταφορική» (Choquet, Marcell, Ledoux, 1993), στην περίπτωση της μοτοσικλετίστριας ο κίνδυνος είναι διπλός: αφορά τόσο τη σωματική ακεραιότητα, όσο και την απομάκρυνση από το γυναικείο πρότυπο. Η ιδιοποίηση θετικών ιδιοτήτων περνά από το γυναικείο σώμα που «ζημιώνεται» και «αλλοτριώνεται» πολυποίκιλα. Εδώ μπορούμε να πούμε ότι, όπως συχνά συμβαίνει στο πλαίσιο γυναικείων αφηγήσεων (Gergen and Gergen, 1993), ο μοτοσικλετισμός αποδομεί και επαναφέρει τη θηλυκότητα (αλλοιώνει τα εξωτερικά σημεία), τουλάχιστον τόσο όσο απειλεί τη σωματική ακεραιότητα... πράγματα, όμως, που τονώνουν το αίσθημα της ύπαρξης. Η εφηβεία είναι πράγματι η κατεξοχήν περίοδος της ύπαρξης που οι νέοι αισθάνονται την «πίεση» της διάκρισης των έμφυλων κοινωνικών ρόλων. Αλλά και σε μία κοινωνία που πριμοδοτεί τόσο πολύ τη νεότητα, οι έμφυλες κοινωνικές σηματοδοτήσεις εκδιπλώνονται με ζέση, ενθουσιασμό και περίσσεια δημιουργικότητα. Τα άτομα εξακολουθούν να σέβονται και άρα προσπαθούν και να ελέγχουν (ως υποκειμένα-αντικείμενα) την έμφυλη διαφοροποίηση εξωτερικών σημείων (εμφάνισης) και ρόλων. Καταλαβαίνουμε λοιπόν τη σημασία του γυναικείου μοτοσικλετισμού σ' αυτό το πανοπτικό περιβάλλον που αποτελεί ο δρόμος. Επιπλέον, όπως αναδείχθηκε από την έρευνα, οι νεαρές κοπέλες δεν αισθάνονται τόσο εξαρτημένες από το «βλέμμα» και το αξιακό σύστημα της ομάδας συνομηλίκων, όσο από τα αντίστοιχα της οικογένειας (Ait El Kadi, 2003, 3.4., 3.5.). Έτσι, η συμβολική τους απομάκρυνση από τα οικογενειακά πρότυπα ενέχει πάντα την προβληματική της θηλυκότητας και συνήθως την «επιστροφή» σε αυτήν (3.10., 3.11.).

Η πορεία και η προβληματική που περιγράψαμε συνίσταται στην αποδόμηση μίας παράδοξης προσταγής («να είσαι δυναμική γυναίκα») σε δύο συγκρούσεις που θα μπορούσαν αν εκφραστούν συνοπτικά ως εξής: από το «με βλέπω ως μοτοσικλετίστρια, αλλά με βλέπουν ως γυναίκα» στο «με βλέπουν ως μοτοσικλετίστρια, αλλά

με βλέπω (εν τέλει) ως γυναίκα». Επίσης, πέρα από το ότι η θηλυκότητα μοιάζει να γίνεται εδώ αντικείμενο διαχείρισης ως ερωτική και «παιγνιώδης»²² έννοια, η γυναικεία «μοτοσικλετιστική επιλογή» αποτελεί και ένα δημόσιο ερώτημα-πρόκληση αναφορικά με το αυθαίρετο και το αντιφατικό των έμφυλων κοινωνικών ρόλων σήμερα, συμμετέχοντας ενεργά, δημιουργικά και όχι χωρίς δυσκολίες, «δοκιμασίες» και «δεινοπαθήματα», στην εξέλιξη και αναδιατύπωση των κοινωνικών προτύπων (με την αφηρημένη, αλλά και τη «βιωμένη» έννοια), καθώς και στη δημιουργία νέων, τα οποία, σεβόμενα κάποιους παραδοσιακούς, ίσως και γι' αυτό καθησυχαστικούς, «διαχωρισμούς», δεν παραλείπουν να προάγουν ένα είδος ισότητας.

Με όρους, τέλος, υποπολιτισμικής προσέγγισης είδαμε ότι οι άνθρωποι «επαναπλαισιώνουν», τροποποιούν και «διαστρέφουν» την πραγματική και συμβολική χρήση αντικειμένων και εικόνων του περιβάλλοντος και παράγουν σημαντικούς και ενίοτε απελευθερωτικούς χώρους αυτο-έκφρασης ή/και πολιτισμικής αντίστασης σε κυρίαρχους ή παγιωμένους ορισμούς της κοινωνικής πραγματικότητας (Clarke κ.ά., 2005· Hebdige, 1988). Αρχόμενες από μια δραστηριότητα που χωρίς να είναι ευρύτατα διαδεδομένη αντιστοιχεί σε ένα ιδιαίτερα θετικό (και ρομαντικό) κοινωνικό πρότυπο (ο εξατομικευμένος, περιπετειώδης και μη συμμορφωτικός μοτοσικλετιστής), οι μοτοσικλετίστριες ανταγωνίζονται τους άντρες συμβολικά και πραγματικά και διαταράσσουν την κυρίαρχη κουλτούρα, ενώ, ταυτόχρονα, επανορίζουν τόσο το νόημα της μοτοσικλετιστικής οδήγησης όσο και αυτό της θηλυκότητας. Παραμένουν εξατομικευμένες, ανήκουν δηλαδή σε μια συμβολική δομή η οποία παρέχει ένα αίσθημα συγγένειας με όρους κοινού lifestyle, αλλά χωρίς να δίνει αποκρουστική μορφή ομάδας, ενώ, ταυτόχρονα, ξεπερνούν το πρόβλημα αυτό μέσω της εγγραφής τους στην *εδαφικότητα* (territoriality), δηλαδή «ελέγχοντας» το δρόμο και εντασόμενες δυναμικά στο μετανεωτερικό αστικό ιστό, κάτι που ίσως αποκαθιστά φαντασιακά τη χαμένη αλληλεγγύη μας ευρύτερης κοινότητας.

22. Η θηλυκότητα, όπως και η εν γένει ελκυστικότητα και ικανότητα για σαγήνευση, αλλά και η ίδια η σχέση αντρών-γυναικών, προσεγγίζονται από τις συμμετέχουσες ως παιχνίδι καλοπροαίρετης συνεννοχής με τους άντρες, αναφορικά με τα εξωτερικά φαινόμενα και τις αμοιβαίες εντυπώσεις.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

- Βαμβακάς Β., 2010, «Τσαντάκηδες-καμικάζι. Το καθημερινό ανακινωθέν από το μέτωπο της ανεξιγκίαστης εγκληματικότητας», στο Βαμβακάς Β., Παναγιωτόπουλος Π. (Επιμ.), *Η Ελλάδα στη δεκαετία του '80. Πολιτικό, κοινωνικό και πολιτισμικό λεξικό*, Αθήνα, Το Πέραςμα, σ. 594-596.
- Becker H., 2000, *Οι περιθωριοποιημένοι*, Αθήνα, Νομική Βιβλιοθήκη.
- Bourdieu P., 2006, *Η αίσθηση της πρακτικής*, Αθήνα, Αλεξάνδρεια.
- Butler J., 2008, *Σώματα με σημασία: οριοθετήσεις του φύλου στο λόγο*, Αθήνα, Εκκρεμές.
- Caillios R., 2001, *Τα παιγνίδια και οι άνθρωποι. Η μάσκα και ο ύλγος*, Αθήνα, εκδόσεις του 21^{ου}.
- Γιωσαφάτ Μ., 1985, «Καμικάζι. Σεξουαλικότητα και επιθετικότητα πάνω σε δύο τροχούς», στο Δοξιάδη-Τριπα Α. και Ζαχαρακοπούλου Ε. (επιμ.), *Ο έφηβος και η οικογένεια. Δύο συμπόσια*, Αθήνα, Εστία, σ. 223-242.
- Edley N., 2010, «Η κριτική λογοψυχολογία και η μελέτη του ανδρισμού», στο Μποζατζής Ν. και Δραγώνα Θ. (επιμ.), *Κοινωνική ψυχολογία. Η στροφή στο λόγο*, Αθήνα, Μεταίχμιο, σ. 157-176.
- Potter J., 2004, «Στάσεις, κοινωνικές αναπαραστάσεις και η διά/του λόγου ψυχολογία», στο Wetherell M. (επιμ.), *Ταυτότητες, ομάδες και κοινωνικά ζητήματα*, Αθήνα, Μεταίχμιο, σ. 175-251.
- Τσιώλης Γ., 2006, *Ιστορίες ζωής και βιογραφικές αφηγήσεις*, Αθήνα, Κριτική.
- Χρηστάκης Ν., 2002, «Όρια του εαυτού και "οριακή" οδήγηση μοτοσυκλέτας: η ριφοκινδύευση ως απάντηση στη διακινδύευση», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, τόμ. 108-109 (Β'-Γ'), Αθήνα, ΕΚΚΕ, σ. 205-228.
- Χρηστάκης Ν., 2003, *Μοτοσυκλέτα: ριφοκινδύευση και ιερό*, Αθήνα, Futura.

Ξενόγλωσση

- Ait El Kadi H., 2003, «Au féminin», στο Le Breton D. (ed.), *L'adolescence à risque*, Paris, Hachette, pp. 200-215.
- Andes L., 1998, «Growing up punk: Meaning and commitment careers in a contemporary youth culture», στο Epstein J. S. (ed.), *Youth culture: Identity in a postmodern world*, Massachusetts, Blackwell, 1998, pp. 212-231.
- Bertaux D., 1997, *Les récits de vie*, Paris, Nathan.
- Billig M., Condor S., Edwards D., Gane M., Middleton D., Radley A., 1988, *Ideological dilemmas: a social psychology of everyday thinking*, London, Sage.
- Boslaugh S., 2006, «Getting past the stereotypes: Women and motorcycles in recent lesbian novels», *International Journal of Motorcycle Studies*, vol. 2 (http://ijms.nova.edu/March2006/IJMS_Artcl.Boslaugh.html)
- Choquet M., Marceli D., Ledoux S., 1993, «Les comportements à risque des adolescents: approches épidémiologiques et cliniques», στο Tursz A., Souteyrand Y., and Salmi R. (eds) *Adolescence et risque*, Paris, Syros, pp. 11-128.
- Clarke J., Hall S., Jefferson T., Roberts B., 2005, «Subcultures, cultures and class», στο Hall S. and Jefferson T. (eds), *Resistance through rituals: Youth cultures in post-war Britain*, New York, Routledge, pp. 9-79.

- Cohen Ph., 1972, *Sub-cultural conflict and working class community. Working papers in cultural studies, No. 2.*, Birmingham, University of Birmingham.
- Cohen St., 1980, *Folk devils and moral panics: The creation of the mods and rockers*, Oxford, Martin Robertson.
- Connell R., 1987, *Gender and power: society, the person, and sexual politics*, Stanford University Press.
- Corsaro W., 1999, «Preadolescent peer cultures», στο Woodhead M., Faulkner D. and Littleton K. (eds), *Making sense of social development*, London, Routledge & Open University.
- Denzin N. K., Lincoln Y. S., 1988, «Introduction. Entering the field of qualitative research», στο Denzin N. K., Lincoln Y. S. (eds), *Strategies of qualitative inquiry*, London, Sage.
- Ferrar A., *Hear me roar: Women, motorcycles, and the rapture of the road*, New York, Crown.
- Garber L., 2002, «Women who ride: the psyche of the female motorcyclist», *PhD Thesis*, Carpinteria, California, Pacifica Graduate Institute.
- Gergen M., Gergen K. J., 1993, «Narratives of the gendered body in popular autobiography», στο Josselson R. and Lieblich R. (eds), *The Narrative studies of life*, vol. 1., Thousand Oaks, CA, Sage.
- Hebdige D., 1988, «Object as Image: The Italian Scooter Cycle», στο Hebdige D., *Hiding in the light: On images and things*, London, New York, Routledge, pp. 45-77.
- Hesterlé-Hédibel M., 2003, «La bande, le risque et l'accident», στο Le Breton D. (ed.), *L'adolescence à risque*, Paris, Hachette, pp. 188-199.
- Joans B., 2001, *Bike Lust: Harleys, women and American society*, University of Wisconsin Press.
- Le Breton D., 2000, *Passions du risque*, Paris, Métailié.
- Roster C., 2007, «“Girl power” and participation in macho recreation: the case of female Harley riders», *Leisure Sciences*, vol. 29, no 5, pp. 443-461.
- Steel Hostetler J., 2002, «Women and motorcycles: A study of the social and ergonomic characteristics of the female motorcyclist and the relationship with company and market performance», *Masters of engineering in engineering management*, College of Engineering and Applied Science, Boulder, University of Colorado.
- Völker F., 2002, «L'existence sociale des motards. Introduction à une sociologie des motards en France», *Mémoire de Maîtrise de Sociologie*, Université de Provence Aix-Marseille.
- Zuckerman M., 1979, *Sensation seeking. Beyond the optimal level of arousal*, Hillsdale, Laurence Erlbaum.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

*Όνομα, ηλικία, οικογενειακή κατάσταση και επάγγελμα
των μοτοσιζλετιστριών του δείγματος:*

Αλεξάνδρα, 31 ετών, άγαμη, γραφίστρια
Άννα, 32 ετών, άγαμη, συντηρήτρια έργων τέχνης
Βάσω, 25 ετών, άγαμη, αεροσυνοδός
Γιούλη, 29 ετών, άγαμη, κομμώτρια
Ελεονώρα, 30 ετών, άγαμη, γραφίστρια
Ελπίδα, 27 ετών, άγαμη, ιδιωτική υπάλληλος
Ευτυχία, 29 ετών, έγγαμη, ηλεκτρονικός αυτοματισμών
Θεοδώρα, 26 ετών, άγαμη, ιδιωτική υπάλληλος
Ιόλη, 27 ετών, άγαμη, μηχανολόγος
Ιουλιέττα, 27 ετών, άγαμη, νηπιαγωγός
Κατερίνα, 36 ετών, άγαμη, ιδιωτική υπάλληλος
Μάρα, 42 ετών, άγαμη, ανεπάγγελτη
Μαρία, 41 ετών, άγαμη, γυμνάστρια (δημόσιος υπάλληλος)
Νεφέλη, 24 ετών, άγαμη, ανεπάγγελτη (φοιτήτρια)
Νότα, 33 ετών, άγαμη, ιδιωτική υπάλληλος
Πατρίτσια, 40 ετών, άγαμη, λογίστρια
Ράνια, 25 ετών, άγαμη, ιδιωτική υπάλληλος
Σάντρα, 29 ετών, έγγαμη, μουσικός
Σταυρούλα, 31 ετών, άγαμη, προγραμματίστρια Η/Υ
Τασούλα, 30 ετών, άγαμη, κομμώτρια