

**BİSİKLET KULLANICISI KADINLARIN GİYİM TERCİHLERİNİN
BELİRLENMESİ VE BİR KOLEKSİYON ÖNERİSİ**

Didem SARIÇİÇEK

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Endüstriyel Sanatlar Anabilim Dalı
Moda Tasarımı Tezli Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Esra VAROL**

**Eskişehir
Eskişehir Teknik Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü**

ARALIK 2019

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Didem SARIÇİÇEK' in "BİSİKLET KULLANICISI KADINLARIN GİYİM TERCİHLERİNİN BELİRLENMESİ VE BİR KOLEKSİYON ÖNERİSİ" başlıklı tezi 20/12/2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Eskişehir Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği"nin ilgili maddeleri uyarınca, Endüstriyel Sanatlar Anabilim dalında Yüksek Lisans/Doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Unvanı Adı Soyadı

İmza

Üye (Tez Danışmanı):

Dr. Öğr. Üyesi Esra VAROL

Üye:

Doç. Dr. Nilay ERTÜRK

Üye:

Dr. Öğr. Üyesi Irmak BAYBURTLU

Prof. Dr. Murat TANIŞLI
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ÖZET

BİSİKLET KULLANICISI KADINLARIN GİYİM TERCİHLERİNİN BELİRLENMESİ VE BİR KOLEKSİYON ÖNERİSİ

Didem SARIÇİÇEK

Endüstriyel Sanatlar Anabilim Dalı

Eskişehir Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Aralık 2019

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Esra VAROL

Bisiklet kullanımının fiziksel performans gerektiren bir açık hava etkinliği olması bisiklet kullanımında giyimin önemini arttırmaktadır. Eskişehir'in; barındırdığı genç ve aktif nüfus ile sosyokültürel konumu ve sahip olduğu bisiklet kullanımına uygun arazi koşullarıyla bisiklet kullanımı için elverişli bir şehir olduğu söylenebilir. Eskişehir'de bisiklet kullanıcısı kadınların giyim tercihlerini belirlemek ve olası sorunlara çözüm bulmak ya da mevcut giyim tercihlerine alternatif getirmek amacıyla yapılan bu araştırmada, pilot görüşmeler sonrası Eskişehir'de aktif bisiklet kullanan yirmi kadınla birebir görüşmeler yapılmıştır. Betimsel analiz yöntemiyle bisiklet giyiminde yaşanan sorunlar ve çözüm yöntemlerine yönelik beklentiler tespit edilerek FEA modeli ile öneri bir koleksiyon hazırlanmıştır. Fonksiyonel, estetik ve etkileyici alt başlıklarında kullanıcıların cevapları ayrıştırılarak tasarımlar şekillendirilmiştir.

On görünümünden oluşan koleksiyon, Eskişehir'in iklim özellikleri göz önünde bulundurularak ve kullanıcıların daha yoğun bisiklet kullanım dönemi olarak belirttiği İlkbahar/Yaz dönemine göre çalışılmıştır. Oluşturulan eskizler dijital ortamda Adobe Illustrator programı kullanılarak artistik ve teknik çizimleriyle sunulmuştur.

Anahtar Sözcükler: Bisiklet, Kadın, Giyim, Koleksiyon, Tasarım.

ABSTRACT

DETERMINATION OF CLOTHING PREFERENCES OF WOMAN BICYCLE USERS AND A COLLECTION PROPOSAL

Didem SARIÇİÇEK

Department of Industrial Arts

Eskisehir Technical University, Institute of Graduate Programs, December 2019

Supervisor: Asst. Prof. Dr. Esra VAROL

The fact that cycling is an outdoor activity requiring physical performance increases the importance of clothing for cycle sport. It can be stated that, with its young and active population, Eskişehir is a quite suitable urban for cycling specifically with its social-cultural position and terrain conditions. In this study, which was conducted in order to determine the clothing preferences of bicycle users in Eskişehir and to find solutions for possible problems and to bring alternatives to existing clothing preferences, one-on-one interviews were conducted with twenty women who actively cycles in Eskişehir. By using the descriptive analysis method, the problems encountered in cycling wear and the expectations for solution methods were identified and a prototype collection was prepared by using FEA model. Users' responses were divided into "functional", "aesthetic" and "expressive" subheadings. The collection, which consists of ten looks in total, has been studied according to the climatic characteristics of Eskişehir and according to the Spring / Summer period, which is defined as the most intensive cycling period by the users. Created sketches for looks were presented in digital media drawing software Adobe Illustrator by artistic and technical drawings.

Keywords: Bicycle, Woman, Garment, Collection, Design.

TEŞEKKÜR

Tez yazım süreci boyunca desteğini benden esirgemeyen, her iletişimimizde pozitif yaklaşımıyla beni motive eden, saygıdeğer danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Esra VAROL'a, değerli yorum ve katkılarıyla tez savunma jürime katılım gösteren saygıdeğer hocalarım Doç. Dr. Nilay ERTÜRK ve Dr. Öğr. Üyesi Irmak BAYBURTLU'ya, yüksek lisans ders sürecinde bilgileriyle aydınlatan saygıdeğer hocalarım Prof. Yüksel ŞAHİN ve Doç. Dilek Alkan ÖZDEMİR'e,

Yardımlarını esirgemeyen sevgili arkadaşlarım Şeyma SELMAN, Dila GÜMÜRÇİNLER ve Araş. Gör. Ülker TATLIDİL'e,

Tez yazım ve röportaj sürecinde yadsınmaz desteği ve yardımları için saygıdeğer Yıldız ATICI'ya,

Araştırmalarım sırasında bana yardımcı olup röportaj veren, tüm sorularımı içtenlikle yanıtlayan tüm görüşmecilere,

Varlıklarıyla bana güç ve destek veren, bugüne gelmemde emekleri büyük olan ve hep iyi ki dedirten biricik annem Zülfiye KIRMIZIDAĞ ve babam Ali Hıdır KIRMIZIDAĞ, kardeşleri olduğum için kendimi hep şanslı hissettiren abim Deniz KIRMIZIDAĞ ve ablam Çiğdem AÇIL'a,

Yol arkadaşım sevgili eşim Murat SARIÇİÇEK ve Ocak 2019'da hayatımıza giren, tez yazımının her aşamasında hemen yanı başımda olan, tüm minikliğiyle bana sonsuz bir yardım içinde olan, minik kızım Nil'ime,

Sonsuz teşekkürlerimle,

Didem SARIÇİÇEK

Aralık 2019

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Eskişehir Teknik Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit programıyla tarandığını ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

.....
Didem SARIÇİÇEK

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
BAŞLIK SAYFASI.....	i
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ.....	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
TABLolar DİZİNİ.....	x
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xi
GÖRSELLER DİZİNİ.....	xii
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Problem Cümlesi.....	2
1.1.1 Alt problemler.....	2
1.2. Amaç.....	2
1.3. Önem.....	2
1.4. Sayıtlar.....	3
1.5. Sınırlılıklar.....	3
1.6. Tanımlar.....	3
2. BİSİKLET.....	5
2.1. Bisikletin Bölümleri.....	5
2.2. Bisikletin Tarihi.....	7
2.2.1. Drezin.....	8
2.2.2. Vespit.....	8
2.2.3. Güvenlik bisikletleri.....	9
2.3. Türkiye’de Bisiklet Tarihi.....	10
2.4. Bisikletçi Giyim Tarihi.....	11
2.5. Bisiklet Çeşitleri.....	11

	<u>Sayfa</u>
2.5.1. Yol ve stil bisikletleri.....	12
2.5.2. Banliyö ve şehir bisikletleri.....	13
2.5.3. Yol spor bisikletleri.....	13
2.5.4. Dağ bisikletleri	15
2.5.5. Katlanır bisikletler.....	17
3. KADIN VE BİSİKLET.....	18
3.1. Kadın Bisiklet Kullanıcısı	18
3.2. Bisikletli Kadın Giyimi	19
3.3. Bisiklet İçin Anatomi ve Anatomiye Göre Giyim Tercihleri.....	21
3.3.1. Omuz, kollar ve dirsek eklemi.....	22
3.3.2. Kalça.....	23
3.3.3. Diz.....	23
3.4. Günümüz Kadın Bisiklet Kullanıcısı ve Giyimi.....	24
3.5. Türkiye’de Kadın Bisiklet Kullanıcısı.....	27
4. GİYSİ TASARIMI.....	28
4.1. Giyim ve Giysi.....	28
4.2. Giyim Çeşitleri.....	29
4.2.1. Spor giyim.....	29
4.3. Giyim Konforu.....	30
4.3.1. Estetik konfor.....	31
5. GİYİM KOLEKSİYONU GELİŞTİRME.....	32
5.1. Koleksiyon.....	32
5.1.1. Araştırma.....	32
5.1.2. Tasarım.....	33
5.1.2.1. <i>Tasarım Öğeleri</i>	33
5.1.2.2. <i>Tasarım İlkeleri</i>	36
5.1.3. Geliştirme.....	38
5.1.4. Düzenleme.....	38
5.1.5. Sunum.....	38
6. BİSİKLET VE ÇEVRE: ESKİŞEHİR.....	39
6.1. Eskişehir’de Bisiklet Kullanıcısı.....	39

	<u>Sayfa</u>
6.2. Eskişehir’de Bisiklet Yollarının Durumu.....	40
6.3. Bisiklet Kullanımı Yönünden Eskişehir’in İklim Özellikleri.....	40
7. YÖNTEM.....	42
7.1. Araştırma deseni.....	42
7.2. Evren ve Örneklem.....	44
7.3. Araştırma Verilerinin Toplanması.....	44
7.4. Pilot Görüşme.....	45
7.5. Görüşme Formu.....	45
7.6. Demografik Özellikler.....	46
7.7. Verilerin Analizi.....	48
7.8. Tasarım Süreci.....	48
7.8.1. Hedef kitle.....	49
7.8.2. Kültür.....	50
7.8.3. Tasarım kriterleri.....	50
8. BULGULAR VE YORUM.....	51
8.1. Kadın Bisiklet Kullanıcılarının Bisiklet Kullanımında Tercih Ettikleri Giyim Ürünleri ve Özellikleri.....	51
8.2. Kadın Bisiklet Kullanıcılarının Bisiklet Giyiminden Beklentileri.....	55
8.3. Kadın Bisiklet Giyimi Piyasası Hakkında Görüşler.....	58
9. SONUÇ VE KOLEKSİYON ÖNERİSİ.....	61
9.1. Sonuç.....	61
KAYNAKÇA.....	65
EKLER	
ÖZGEÇMİŞ	

TABLÖLAR DİZİNİ

Sayfa

Tablo 7.1. Görüşme yapılan bisiklet kullanıcılarının demografik özellikleri	47
--	-----------



ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa

Şekil 1.1. Bisikletin bölümleri	5
Şekil 1.2. Drezin'den modern bisiklete, bisiklet tarihi	7
Şekil 2.1. Dağ bisikleti türleri	16
Şekil 3.1. Pedal çevrilmesi sırasında bacakta kasılan kaslar	24
Şekil 5.1. Renk Çemberi	35
Şekil 7.1. Araştırma basamakları.....	43
Şekil 7.2. Görüşmecilerin tercih ettiği bisiklet kullanım alanı	48
Şekil 7.3. FEA Modeli	50

GÖRSELLER DİZİNİ

	<u>Sayfa</u>
Görsel 1.1. Hobi Atı, The Science Museum, Londra.....	8
Görsel 2.3. Yol bisikletinde ideal vücut duruşu, (Burt, 2014).....	15
Görsel 3.1. Bloomer tarzı pantolon, 1851, V&A Museum	19
Görsel 3.2. 1896-1898 yıllarına ait kadın bisiklet kıyafeti. Brooklyn Museum	20
Görsel 3.3. Karpuz kol ceket ve büzgülenen pantolon etek, (<i>Voorhis,E. 1897, Cycling Skirt, U.S. Patent, No:584,909</i>).....	21
Görsel 3.4. Hava basıncı temas edilen yüzeye doğru orantılıdır, (Burt, 2014).....	22
Görsel 3.5. Anatomik duruş (Paulsen, Waschke 2013).	22
Görsel 3.6. Türkiye’de satışa sunulan “Giant” marka bisikletçi forması ve taytı ...	25
Görsel 3.7. “Iva Jean” adlı markaya ait bisiklet dostu yağmurluk tasarımı	26
Görsel 3.8. “Betabrand” markasına ait bisiklet dostu pantolon tasarımı	26
Görsel 6.1. Eskişehir Şeker Fabrikası işçileri iş çıkışı bisikletle, Ayhan, E.D.,2006....	39

1. GİRİŞ

Modern bisiklet 19. yy 'da (Wilson S.S., 1973; 81) bir ulaşım alternatifi olarak kullanıma girmiştir. Tarihte yenilikler ihtiyaçlara göre şekillenmektedir fakat bisiklet örneğinde olduğu gibi bazen mevcut seçenek daha yakın zamanda ortaya çıkmış olan sorunlara çözüm olarak kendini güncellemektedir. Doğayı koruma gereksinimi, trafikte harcanan uzun zaman ve spor yapmaya daha fazla ihtiyaç duyacak hareketsiz hayat tarzı, bisikletin ilk kullanıma girdiği zamanlarda bireyin ve toplumun öncelikleri arasında değildi. Günümüzde ise alternatif ulaşım aracı olarak bisiklet doğaya, topluma ve bireye oldukça kazanç sağlamaktadır.

Giyim tarihi boyunca ihtiyaçlara yönelik kullanım seçenekleri öncelik taşımıştır. Bisiklet kullanıcıları ise giyim tercihlerinde bisiklet kullanırken sahip olunan duruş, kol ve bacak hareketleri ile bisikletin dış mekân aktivitesi olmasından gelen ihtiyaçlara göre seçenekler belirlemişlerdir. Fonksiyonel giyim ürünü tasarımında kadın bedeninin erkek bedeninden farklı bir orana sahip olması ve kadınların beden imajı ile görünüm kaygılarına daha fazla önem vermesi göz önünde bulundurulmalıdır (Janov 2005, Kaiser 2005). Aynı zamanda bisiklet kullanımı sırasındaki hava sıcaklığı, yağış durumu, arazi şartları ve kullanım mesafesi de tercihleri belirleyen etkenlerdendir. Giyim tercihi insanın var oluşunu, içinde bulunduğu duyuşsal durumu, kendisine ve çevresine yansıtmak istediği karakterini de oluşturur. Kadın bisiklet kullanıcısının giyim tercihlerinde yaşadığı sorunların başında rahatlık, performans ve görünüm ile ilgili ek sorunlara sahip olması gelir (Sani, 2006, s. 6). Bisiklet; kullanıma girdiği tarihten itibaren ulaşım aracı olmanın ötesindeki özelliklerini üzerinde taşımıştır. Kadın için bu anlam her zaman daha belirgin olarak görülmüştür. Kadının sosyal hayattaki konumu, özgürlük mücadelesi ve hak arayışlarının başladığı süreç, bisiklet kullanım tarihiyle eş zamana rastlamaktadır. Bisiklet, toplumun baskı ve süregelen erkek egemen istikrarından kaçış ve eşit, varlığı kabul görülen özgür kadına varış aracı da olmuştur. Günümüzde dahi bisiklet kullanımında ulaşım seçenekleri, yol durumu ve çevresel şartlar dışında sosyokültürel yapıda kullanım tercihlerini belirlemektedir.

Eskişehir, içinde üç adet devlet üniversitesi barındıran genç nüfus oranı yüksek bir şehirdir. TÜİK verilerine göre Eskişehir'de her üç kişiye bir motorlu taşıt düşmektedir (TÜİK, http-1). Kara yolu, hafif tramvay ile toplu taşımada şehir içi

ulaşımda etkin alternatifler sunan, öğrenci sayısı yüksek bir şehirde bisiklet kullanımının bireysel motorlu araç kullanımına göre daha tercih edilebilir olması beklenmektedir. Eskişehir'in coğrafi yapısı ve şehir merkezinin düz bir arazide yer alması bisiklet kullanımı açısından çevresel problemleri minimale indirmektedir.

Kadın, bisiklet ve giyim tercihi arasındaki tarihsel ve anlamsal bağ, bisiklet kullanıcısı kadınların giyim tercihlerinin belirlenmesi ve olası sorunlara çözüm sunma gereksinimini doğurmuştur. Eskişehir ise bu çalışmaya sosyal, kültürel ve coğrafik olarak ev sahipliği yapmak için uygun bir şehir olarak tespit edilmiştir.

1.1. Problem Cümlesi

Eskişehir'de bisiklet kullanıcısı kadınların giyim tercihleri nelerdir ve bu tercihlere yönelik bir giyim koleksiyonu nasıl geliştirilir?

1.1.1. Alt Problemler

- a- Bisiklet sürüşünde tercih edilen kıyafetler nelerdir?
- b- Bisiklet kullanırken tercih edilen giysilerin tasarım özellikleri nelerdir?
- c- Bisiklet kullanırken tercih edilen giysilerin fonksiyonel özellikleri nelerdir?
- d- Bisiklet giyiminden beklentiler ve karşılaşılan problemler nelerdir?
- e- Bisiklet giyimi için yeni giysiler almada kullanıcıların motivasyon kaynağı nelerdir?
- f- Kadınlara yönelik bisiklet giysisi pazarı/piyasası nasıl değerlendiriliyor?
- g- Yeni bir koleksiyon oluşturulması hakkındaki görüşler nelerdir?

1.2. Amaç

Çalışmanın amacı kadın bisiklet kullanıcılarının giyim tercihlerinin günlük hayata entegre edilmesine katkıda bulunmak için mevcut tercihleri belirlemek ve daha kullanışlı seçenekler sunabilmektir.

1.3. Önem

Bisiklet kullanımının beden ile doğrudan ilişkisi, fonksiyonel giyim ürünlerini kullanma ihtiyacı oluşturmaktadır. Ön görüşmeler sonucunda kadın bisiklet giyim sektöründe kullanıcıların ihtiyaçlarına yönelik giyim ürünlerini bulamadıkları tespit

edilmiştir. Bu çalışmada kadın bisiklet kullanıcılarının giyim tercihlerinin belirlenmesi, eksiklik duydukları durumların tespit edilmesi ve çözüm önerileri sunarak yaşanan sorunların giderilmesini amaçlamıştır. Bu amaç bisiklet kullanımında fonksiyonellik, estetik görüntü ve rahatlığa hizmet edeceği düşünülmektedir.

1.4. Sayıtlar

- 1- Araştırmada kullanılan görüşme formu araştırma temel probleminin çözümünde yeterlidir.
- 2- Örnekleme yer alan görüşmeciler, görüşme sorularına içtenlikle ve objektif yanıtlar vermiştir.

1.5. Sınırlılıklar

Çalışma Eskişehir’de bisiklet kullanıcısı kadınların giyim tercihlerinin belirlenip mevcut durum analizi sonrasında bir koleksiyon önerisi ile tespit edilen sorunlara bir çözüm önerisi sunmaktadır. Bu doğrultuda araştırma sınırlılıkları şunlardır:

- 1- Bu çalışma örneklem grubunu karşılayan, Eskişehir’de bisiklet kullanan kadınların bisiklet giyim tercihi ile ilgili kanaatleri temelinde oluşup, bu özelliklere sahip bisiklet kullanıcıları ile sınırlıdır.
- 2- Çalışmaya dahil edilen görüşmeciler 60 yaş altı ve haftada en az bir saat bisiklet kullanan kadınlarla sınırlıdır.
- 3- Görüşme ile veri toplama bir standart sorun tespit yöntemi sağlamayıp probleme sübjektif yaklaşımlar sunmaktadır.
- 4- Görüşmeler yapılmış olan üç adet pilot görüşme sonrası yirmi adet bisiklet kullanıcısı ile yapıldığı için çalışma bu görüşmecilerle sınırlıdır.
- 5- Üretim maliyetleri dolayısıyla koleksiyon hazırlığı artistik ve teknik çizimlerle sınırlandırılmıştır.

1.6. Tanımlar

Bisiklet kullanıcısı: Ulaşım, spor ya da sosyal aktivite olarak günlük hayatta bisiklet kullanan kişidir.

Bisiklet giyimi: Bisiklet kullanımının gerektirdiği fonksiyonel özellikleri barındırması beklenen kıyafet.

Şehir içi bisiklet kullanımı: Şehir yaşantısı ve motorlu taşıt trafiği içerisinde çevresel katkının daha fazla hissedildiği bisiklet kullanımı.

Fonksiyonel giyim ürünü: Kullanım amacına uygun olmanın ön planda tutulduğu giyim seçenekleri.



2. BİSİKLET

Bisiklet; hafif, iki tekerlekli, sürücüsü tarafından hareket ettirilen ve yönlendirilen araç, insan enerjisini itme gücüne dönüştürmek amacı ile, bugüne değin geliştirilen araçların en verimlisi olarak kabul edilmektedir (İşçi, 2006, s. 41). Bisiklet kullanmak birey için ucuz ve sağlıklı bir ulaşım yöntemidir. Karbondioksit, gürültü ve kirletici madde oluşturmaması, dolayısıyla çevresel sürdürülebilirliğinin olması önemli kazanımlarındandır (Olde Kalter, 2007). Aynı zamanda toplum için çevre dostu olmasının yanında şehir içinde trafik sıkışıklığını azaltmakta da faydacıl olduğu söylenebilir (Olde Kalter 2007). Özellikle işe gidip gelme gibi zaman ve mekânın belirlenmiş olduğu ve sadece isteğe bağlı olmadan da yapılan eylemlerde bisiklet kullanımının, toplumda obezite ile mücadele konusunda önemli etkilerinin olduğu gösterilmiştir (Lawlor vd, 2003, s: 98). Diğer taraftan harcanması gereken fiziksel güç ve buna bağlı olarak kat edilebilecek mesafenin kısıtlı olması, doğa şartlarından kolay etkilenir olması bisiklet kullanımının olumsuz yönleridir.

2.1. Bisikletin Bölümleri:

Bisikletin kullanım alanını genel olarak bileşenlerindeki amaca yönelik farklılıklar belirlemektedir. Kullanıcı konforu ve seçimi, hız ya da sağlamlık gibi çevresel şartlardan etkilenen unsurlar bisikletin bölümlerindeki fonksiyonel farklılıklar aracılığıyla sağlanır. Genel olarak bisikletin temel bölümleri kadro, tekerlekler, gidon, pedal, fren ve seledir (Bkz. Şekil 1.1.).



Şekil 1.1. Bisikletin bölümleri.

Kadro

İki tekerleği birbirine bağlayan ve bisikletin bütün bileşenlerinin üzerine eklendiği bölümdür. Hafiflik ve dayanıklılık kadroda olması beklenen özelliklerdir. Eski bisikletlerde kadro çelikten yapılmaktaydı fakat oldukça ağır olması nedeniyle daha hafif maddeler kullanılmaya başlandı. Titanyumdan yapılan kadrolar oldukça hafif ve dayanıklıdır fakat pahalı bir seçenek olmaktadır (The Bicycle Book The Definitive Visual History 2016:237). Kadro boyu bisikletin kullanıcısı ile uyumlu olmasında ve bisikletin kişiselleşmesinde önemli bir unsurdur.

Tekerlek

Yansıtılan eforu maksimum kinetik enerjiye çevirecek şekilde ortasında göbek kısmı jant ve jant tellerinde oluşun, dışı kauçuk benzeri malzemeye kaplı malzemelerdir. Tekerlekler yolla teması sağladığı için çevresel koşullara en çok maruz kalan bölümdür ve seçimlerinde çevre koşulları gözötilmesi gerekmektedir. Bisikletin kullanım alanı ve bisikletin türüne göre değişik modelleri mevcuttur (The Bicycle Book The Definitive Visual History, 2016: 242).

Gidon

Fransızca kelime olan “Guidon”, Türkçede yönelteç anlamına gelir. Bisiklette sürücünün yön tayini yaptığı, tutunduğu, fren ve vites gibi fonksiyonları yönetebildiği alandır (TDK, Sözlük). Denge sağlaması açısından omuz genişliğinden biraz geniş olup bisikletin kullanım amacı ve sürücünün tercihlerine göre farklılıklar göstermektedir. Dağ bisikletinde öncelik sağlam bir tutunma ihtiyacı olduğu için daha düz ve az tutunma şekli seçeneği bulunan gidonlar tercih edilir. Gidon üzerinde tekerleklerden ve bisikletin hareketinden doğun titreşimin sürücünün vücuduna en az şekilde yansımaları için koruyucu kauçuk ya da başka izole edici maddelerden oluşun materyaller bulunur (The Bicycle Book The Definitive Visual History, 2016: 241).

Pedal

Velespit ile bisiklet arasında evrimin temel basamağını oluşturan pedal; bisiklete sürücünün uyguladığı efor ile yol alınmasını sağlayan mekanizmadır. Pedala aktarılan güç, tekerleklerdeki aynakollara zincir aracılığıyla aktarılıp bisikletin hareket etmesini sağlar. Pedalda da kullanım amacı ve bisikletin türüne göre kullanıcının tercihleri ve çevresel şartların yönlendirdiği pedal seçenekleri bulunmaktadır (The Bicycle Book The Definitive Visual History, 2016: 241).

Frenler

Bisiklet tarihi boyunca bisikletin güvenli bir şekilde durdurulabilmesi en az hareketi kadar önemli olmuştur. İlkel bisikletlerde fren işlevi arka tekerleğe ayakkabıyı sürtmek suretiyle karşılanıyordu. Bu dönemde fren amaçlı kauçuktan tekerleğe sürtmeye uygun tabanlıkları bulunan özel ayakkabılar kullanılmaktaydı. Modern bisikletlerde gidondan kontrol edilebilir disk fren, V fren gibi seçenekler mekanik ve hidrolik seçenekleriyle mevcuttur (The Bicycle Book The Definitive Visual History, 2016: 242)

Sele

Gidon ve pedalların yanında sele vücudun bisiklete temas ettiği üç unsurdan biri olup yükün büyük bir kısmını alması nedeniyle en önemlileridir. Sele seçiminde rahatlık ve fonksiyonellik ön planda olmaktadır. Şehir bisikletlerinde konfor ön planda iken yarış bisikletlerinde fonksiyonel olması daha önemli olmaktadır. Bütün bisiklet türlerinde optimal sürüş pozisyonunu sağlamak amacıyla sele ön – arka yönünde ayarlanabilir olarak bulunmaktadır (The Bicycle Book The Definitive Visual History, 2016: 242)

2.2. Bisikletin Tarihi

İki tekerlekli taşıma araçlarından günümüz modern bisikletine, bisiklet tarihinin başlangıcı koşma araçlarıdır. Sonrasında bisikletin modern hayat gereksinimine göre değişimi başlamıştır (Bkz. Şekil 1.2).

2.2.1. Drezin



Görsel 1.1. *Hobi atı. (The Science Museum, Londra)*

İlk iki tekerlekli taşıma aracı Karl Von Drais tarafından 1817 yılında icat edilmiştir. 1818 yılında Denis Johnson adlı İngiliz girişimci Drais tarafından bulunmuş olan Drezin'in patentini alarak daha hafif ve kullanışlı bir şekli olan "Hobi atını" üretime sokmuştur (Bkz. Görsel 1.1). Elit çevrelerde kullanımı yaygınlaşmıştır ve Londra'da bir sürücü okulu açılmıştır (Clayton, 2016, s:16). Hobi atı ile Drezin bir miktar hafiflemiş ve daha şık tasarım hatlarına kavuşmuştur. Tanıtımı ve pazarlaması başarılı bir şekilde yapıldığı için dünyanın dört bir yanına yayılmıştır. Drezin'in bir bisiklet olduğunu söylemek mümkün değildir, sadece insanın yüksek hızlara ulaşmasını sağlayan iki tekerlekli bir koşma aracı olarak kullanılmıştır (Clayton 2016:17).

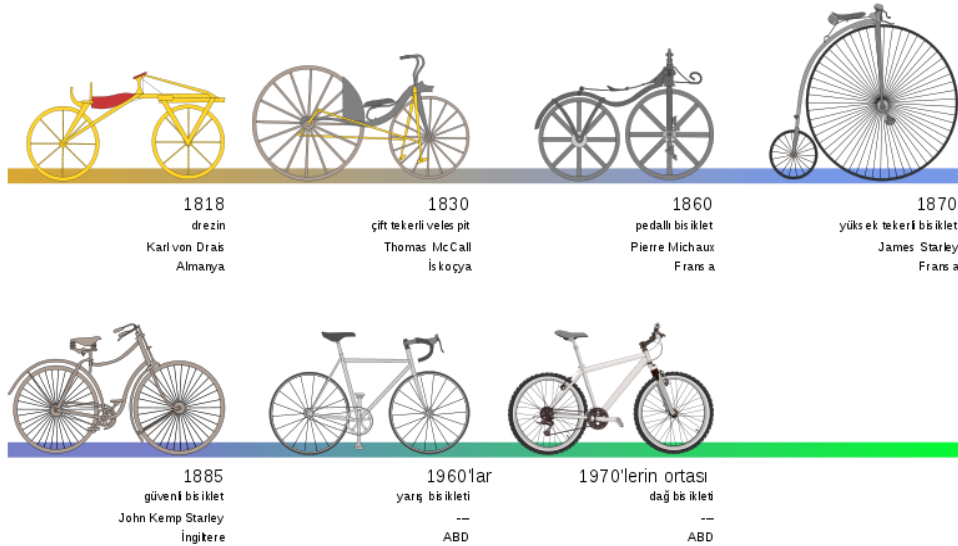
2.2.2. Vespit:

Drezin modern bisikletin atası kabul edilmemektedir. Modern bisiklet pedal çevirerek hareket ederken drezinde hareket sürücünün ayaklarının yere basarak, bir nevi koşmanın daha hızlı halde yapılmasıyla sağlanmaktadır. Tekerleklerin pedal hareketleriyle dönmesiyle koşu aracından farklı olarak modern bisikletin ilk versiyonu vespit olarak kabul edilir. Tarihte ilk modern bisiklet olan vespit 1863 yılında Fransız at arabası tamircisi Pierre Michaux tarafından bulunmuştur (Wilson S. 1973, s: 81). İlk üç tekerlekli arabanın patenti alınırken yapılan başvuruda ürün ismi "üç tekerlekli vespit" tir (un velocipede triycle). İki tekerlekli vespit için kullanılan 'un

velocipede bicycle' terimi ise bisiklet isminin ilk kullanışı olmuştur. 1869 yılında Paris'te ilk velespit yarışı yapılmıştır. Yarışların başlamasıyla birlikte artan rekabet ile bisiklette özellikle hız konusunda yenilikler başlamıştır. Ön tekerleğin boyu pedal çevirirken az mesafede pedal çevirmek ile kat edilen yolu artırmak için büyümüş ve arka tekerlek küçülmüştür (Çeyrek peni). Bu haliyle velespitte denge ve konfor azalmış oluyordu. Amerika ve İngiltere'de ilerleyen yıllarda 'Boneshaker' ismi de velespit yerine kullanılmıştır.

2.2.3. Güvenlik bisikletleri

Hız verimini artırmak için ön tekerleği büyütülmüş olan velespitlerin güvensiz sürüşleri ve yapılan kazalar nedeniyle bisikletteki gelişmeler güvenlik bisikletlerini ortaya çıkarmıştır. Velespite uyarlanan birkaç değişiklikten sonra 1885'te Starley ve Sutton günümüz bisikletinin ilk versiyonu olan Rover Safety olarak adlandırılan daha alçak ve daha güvenli sürüş sağlayan bisikletler üretmeye başlamıştır (Smethurst, 2015, s:25). Güvenlik bisikletlerinde tekerlek boyları tekrar Drezin gibi küçülmüş fakat pedal çeviren çarktaki büyük çap ve arka tekerleği döndüren çarktaki küçük çap tıpkı ön tekerleği büyük 'çeyrek peni' gibi hız açısından avantaj sunmuştur. Velespite entegre edilen fren sistemi de güvenlik bisikletlerinde devam etmiştir.



Şekil 1.2. Drezin'den modern bisiklete bisiklet tarihi (http-2).

2.3. Türkiye’de Bisiklet Tarihi

Bisikletin dünyada kullanıma girmesinin üzerinden çok zaman geçmeden Osmanlı Devleti’ne ilk bisiklet girmiştir. Tomas İstefanis isimli bir A.B.D vatandaşı bisikletiyle birlikte İstanbul’a gelmiş, İzmit üzerinden beş günlük bir yolculukla Ankara’ya ulaşmış; oradan da Yozgat’a ve Sivas’a gitmiştir. Bu durumdan Tarik gazetesinin 31 Ağustos 1885 tarihli haberinde şu şekilde bahsedilmektedir:

“Mösyö İstefanis adında bir Amerikalının velespit ile seyahat ve Dersâa’det’e muvasalatıyla buradan dahi hareket ettiğini yazmış idik. Ankara’dan yazıldığına göre mûmâ-ileyh İzmit’ten 5 günde şehr-i mezkûra muvasalat ve Vali Paşa hazretleri ile memûrin-i vilâyet ve binlerce ahali merkûmun hareketini temaşa etmişler ve merkûm kendisine yapılan rica üzerine 3 defa şose üzerinde velospid ile yürüyüp 1200 yarda mesafeyi 2 dakika 14 saniyede kat etmiştir. Merkûm bilahare vali paşa hazretleri ile memûrin-i vilâyetten veda idüp Yozgat’a mütevecciyeye-i azimet olmuş andan dahi Sivas’a azimet etmiştir” (Tarik, 31 Ağustos 1885).

“Velespit ile Bir Cevelan (Hüdavendigâr Vilayeti Dâhilinde)” isimli eser Ahmet Tevfik tarafından 1900 yılında yazılmıştır. Bisikletin yararları, sıhhatle olan ilişkileri ve adabı konusunda bilgiler verdikten sonra 266 kilometre 760 metre süren İstanbul- Bursa bisiklet gezisinden bahsetmektedir (Akçura, Gökhan, 2003:35).

1904’te Mülazım Ali İhsan Efendi tarafından Osmanlı Devleti’nde ilk defa bir bisiklet kullanım kılavuzu niteliğinde olan kitap, “Bisiklet Meraklılarına Yadigâr” yayımlanmıştır.

“Bu kitapta;

1- Şeraiti sıhhiye iktisa edilecek (giyilecek) elbise,

2. Binmek nasıl öğrenilir,

3. Makinenin mürekkebatı (aksamı),

4. İyi bir makinede bulunması gereken şerait,

5. Bir makine nasıl satın alınır,

6. Makinede ufak tefek tamirat nasıl yapılır, konuları yer almaktadır” (Akçura Gökhan, 2003: 39-40).

1900 – 1910 yılları arasında Osmanlı Devleti’nde posta, polis ve ordu teşkilatlarında bisiklet alınarak kullanılmaya başlamıştır. 1923’ te ise Cumhuriyet ile birlikte ilk bisiklet federasyonu kurulmuştur.1924’te Türk milli bisiklet takımı Paris’te olimpiyatlara katılmış ancak teknik nedenler dolayısıyla yarışı tamamlayamamıştır. İkinci dünya savaşı döneminde 1948 olimpiyatlarında da durum aynı şekilde sonuçlanmıştır. (Süme, Özsoy 2010).

Cumhuriyet sonrası Türkiye toplumu tarafından daha çok kullanılmış olan bisiklet günlük hayata entegre olmuş ve uluslararası camiada da Türkiye Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu gibi saygın etkinlikler yapılmaya başlanmıştır.

2.4. Bisikletçi Giyimi Tarihi

İlk bisikletçi giyim ürünleri yünden yapılıyordu ve yünün tabiatı dolayısıyla teri absorbe ettikçe biçim değiştirip sarkmalar yaşıyor aynı zamanda kullanım sıklığına bağlı koku oluşuyordu. 1940'lı yıllarda İtalyan terzi Armando Castelli ilk ipek bisikletçi formasını üretmiştir. İpek kumaş daha hafif ve soğuktu üstelik mürekkeple boyanabiliyordu. Büyük bir yarışçıyı canlı reklam panolarına dönüştürmenin değerini keşfettiği için mürekkebin profesyonel bisiklet sporunun gelişimi için oldukça önemli olduğu ortaya çıkmıştır. İkinci Dünya savaşı sonrası bilim insanları polyester, naylon ve spandeks icatlarıyla bisikletçi giyiminin seyrini değiştirmeye başladı. Bin dokuz yüz yetmişli yıllarda DuPont polyester ve elastik karışımı olarak lycra kumaşı buldu. Lycra; yünün ter tutma performansı, ipek kumaşın inceliği ve boyanabilirliği gibi özelliklerin yanı sıra elastikiyetiyle bisikletçi giyimi için büyük bir buluş olmuştur (<http-3:History Of Cycling Clothing>).

Gelişen teknoloji ile bisiklet bir ulaşım aracı olma özelliğini eskisi kadar koruyamamış, spor amaçlı kullanımının artması ile giysilerde de önemli bir değişim yaşanmıştır. Bisiklet endüstrisi bisikletin popüler bir spor haline gelmesiyle bisikletin çeşitli bileşenlerinin yanı sıra günlük bisikletçiler ve bisiklet tutkunları tarafından tercih edilen kıyafetleri sürekli geliştirmektedir (Okajima, 2006 s:1). Sporcu bisiklet giyiminde; etkili nem yönetimi, nefes alabilirlik, çabuk kuruma, hafiflik, yüksek aerodinamik performans, ultraviyole koruması ve anti bakteriyel beklenen özellikler arasında sayılabilir (Oğlakçıoğlu vd, 2013, s:34). Günümüzde ise bisiklet kent içindeki kısa ve orta uzunluktaki yolculuklarda ekonomik, kullanıcıya ve çevreye faydalı bir ulaşım aracı olarak ön plana çıkmıştır (Uz ve Karaşahin, s: 41).

2.5. Bisiklet Çeşitleri

Başlangıçta bisiklet çeşitleri spor, yol bisikleti ve şehir içinde hafif yük taşıma gibi işlevleri olan cruiser bisiklet olmak üzere üç sınıfa ayrılmaktaydı. Spor bisikletlerde gidon kenarları aşağı doğru eğimli olup vites değiştirici dişliler mevcuttu, yol bisikletleri düz gidonlu olması ve düz, göbek vitesli olması ile ayırt edilmekteydi,

cruiser bisikletler ise sağlam olup sabit hıza sahipti. Spor bisikletler yarış bisikletleri ve tur bisikletlerine evrilmiştir. Yarış bisikletleri hafif olmalarıyla tur bisikletleri ise sağlam olmalarıyla ön plana çıkmıştır. Yol bisikletleri ağır olmaktadır zincir koruyucu ve taşıma bölmesi bulundurlardı. Cruiserler ise oldukça ağırdı ve tek pedalla kontrol edilebilen kızak freni mevcuttu. Günümüzde ise ana tip bisikletler alt sınıflara ayrılmış, bu alt sınıfların bazı özellikleri hedef kitleye uygun olarak birleştirilerek melez bisikletler ortaya çıkmıştır (Kocabıyık, 2004, s:118). Vespiten gelişime uğrayarak günümüze gelen 'güvenli bisiklet' te tiplerin belirlenmesinde en önemli unsur bisikletin kullanım amacı ve kullanım alanıdır. Kullanım amacı ve kullanım alanı belirlenen bisiklette ise bisikletin ağırlığı ve vites yapısı önem kazanmaktadır. Sonrasında sürüş sırasında gidon tutuş şekli, bisiklet ile hız yaparken oluşturulan hava basıncını ile engeli azaltmak için pozisyon ayarlanmasını kolaylaştıran sele ve gidon açısı gibi unsurlar devreye girer ve ihtiyaca yönelik bisiklet şekillenmektedir.

Güvenli bisiklet dört ana gruba ayrılır; 1- Yol ve stil bisikleti, 2- Banliyö ve şehir bisikleti, 3- Yol spor bisikleti, 4- Dağ bisikleti (Ballentine 2001:31). Bu dört ana grubun da alt kümesi olan katlanır bisiklet de ayrı bir sınıflamada ele alınacaktır.

2.5.1. Yol ve stil bisikletleri

Ağır yol bisikleti, 26 veya 28 inç çelik jantlar ve 3,8 cm genişliğinde tekerlekleri ile göbek vites seçeneği bulunmakta olup 22 kg kadar ağırlığa sahiptir. Tamamen koruyuculu zincirleri, bisiklet tutucu ayağı ve arka taşıyıcısı ve çamurlukla aksesuar açısından da zenginlik sunmaktadır ve güzel görünüm ön plandadır. Hollanda gibi ülkelerdeki düz arazi koşullarında konforlu ve güvenli bir sürüş sunmaktadır.

Hafif yol bisikletinde; 26 inç jantlar, 3,5 cm genişliğinde tekerlekler mevcuttur. Yaklaşık 15 kg ağırlığa sahip olup yarım zincir koruyucu, çelik veya plastik çamurluklara sahiptir.

Modern yol bisikleti oldukça ağırdır, ancak diğer yol bisikletlerine göre daha rahat kullanılır. Bu bisiklette geleneksel hafif yol bisikletlerinin aksine daha güvenilir V frenler bulunmaktadır.

2.5.2. Banliyö ve şehir bisikletleri:

Banliyö ve şehir bisikletleri ortalama 10-15 kg ağırlığında olup günlük sürüşler ya da 40-50 km'lik turların üstesinden gelebilecek yapıya sahiptir. Ayrıca, krom ya da alüminyum kadro, 26 ya da 28 inç tekerlekler, düz gidon ve yarı yatay sele içerirler.

Şehir bisikletlerinde tekerlek genişliği 3,8-4,4 cm'dir. Banliyö bisikletlerinde ise tekerlek genişliği 2,8 cm olup daha incedir. Banliyö bisikletlerinde tekerlek çapı 28 inçtir, şehir bisikletlerinde ise daha küçük olup 26 inçtir. Banliyö bisikletleri dayanıklıdır. Şehir bisikletleri ise şehir sokaklarının ve sokak aksesuarlarının (mazgallar gibi) koşullarına daha uygundur. Şehir bisikletleri düzgün lastikleri ve sıkı oturan çamurluklarıyla, dağ bisikletleri gibi engebeli arazi şartlarında kullanıma uygun değildir. Ancak bu bisikletler patika yollarda ve zor şartlar içermeyen kırsal bölgelerde biraz daha fazla eforla kullanıma uygundur.

Hibrid bisikletler ise yol bisikleti ile dağ bisikleti karışımıdır. 28 inç tekerlekler ve düz gidondan oluşurlar. Tekerleklerinin daha büyük olması özellikle uzun mesafeler için daha hızlı yol almayı ifade eder ancak şehir içi ulaşımında bu önemli bir mesafe ifade etmez. İhtiyaç ve talep edilen fonksiyona göre istenen özellikler birleştirilmektedir.

2.5.3. Yol ve spor bisikletleri:

Spor bisikleti

Spor bisiklet, hafif bir kadro, 28 inç tekerlekler, vites değiştirici dişliler ve dar sele içerir. Ağırlıkları 12-13 kg civarındadır. Alaşımli bileşenlere sahip daha iyi olan modeller genel sürüş, işe gidiş, hafif yolculuk ve orta derece engebeli arazi için sürüşe uygundur (Kocabıyık, E., 2004)

Tur bisikleti

Tur bisikletleri, spor bisikletinin genel hatlarını taşımakla birlikte daha fazla taşınabilecek yük içeriğini daha konforlu bir sürüş sağlayarak gerçekleştirme amacı taşımaktadır. Tur bisikletlerinde yük taşıyacak bölmeler, sürücünün dengesini bozmasını engellemek için birbirlerinden ve sürücüdenden uzak yerleşim göstermektedir. Genellikle ön ve arka taşıma bölmeleri vardır. Tam kaplı çamurluklar, sağlam bir V fren ve genellikle 28 inç tekerlekler mevcuttur. Vites konusunda yokuş yukarı daha rahat ilerlemek için düşük vites seçenekleri sunmaktadırlar. Genellikle ekipmanlarla beraber

13- 14 kg kadar ağırlıkları olmaktadır. Bisikletin fonksiyonlarının amaçladığı sürüş şekli 80-160 km aralığında günlük tur yapmaktır (Kocabıyık, E., 2004).

Hızlı tur bisikleti

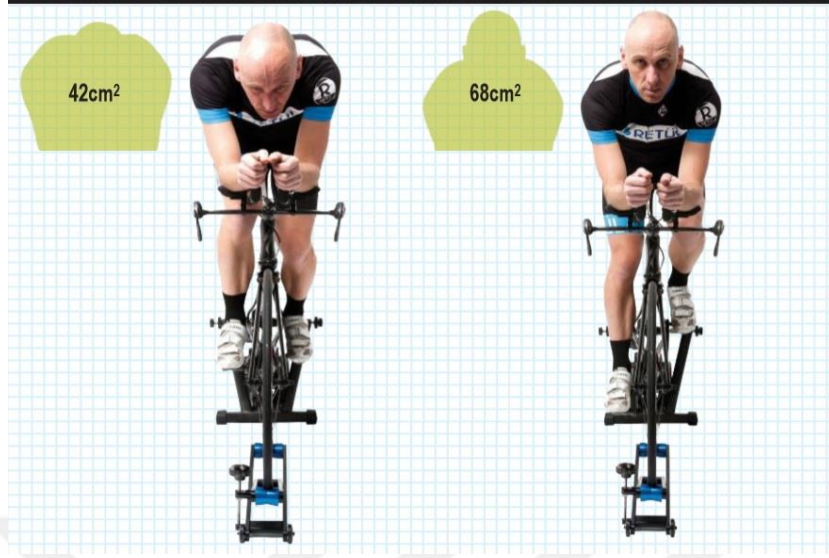
Tur bisikletlerine göre daha hafif ve ince tekerleklere sahiptir (2,5- 3,1 cm genişliğinde). Bu bisikletlerde daha hafif ve dengeli bir kadro ve yüklerin miktarı azalmıştır, genellikle sadece arkada yük bölmesi bulunur. Yokuş yukarı çıkmayı kolaylaştıran düşük vitesler yanında hızlı sürüşü sağlayan yüksek vitesler de göz önünde bulundurulmuştur. Düşük vites ve yavaş sürüşün engebeli arazi dışında bir başka gerekçesi ise grup sürüşlerinde iki etraftaki bisikletlerle olan kısa mesafenin korunmasıdır. Çamurluklar daha incedir. Ağırlık ise 10-12 kg arasındadır (Kocabıyık, E., 2004).

Hızlı yol bisikleti/ eğitim bisikleti

Hızlı tur bisikleti turlarda ve eşya taşımakta kullanılır. Hızlı yol bisikletinde ise hedeflenen amaç performanstır. Çamurluklar bulunmaz. Hızlı ivmelenmelere uygun yapısı vardır. Tekerlek genişliği 2,5- 3,1 cm olup dardır, hızlı bir sürüş sağlar (Kocabıyık, E., 2004).

Triatlon bisikleti

Triatlon; sırasıyla yüzme, koşu ve bisiklet kullanımının bir atlet tarafından peşi sıra yapıldığı bir spordur. Triatlon sırasında kullanılan bisiklette, hız özelliği yanında yoğun efor ile sporcunun daha az yorulması önemli olmaktadır. Triatlon bisikletleri hızlı yol bisikletlerine benzer fakat pedaldaki gücü tekerleklere daha çabuk ve sürücüyü daha az yorarak aktarmak amacıyla kadrosunun arka tarafı daha dik ya da tercihen dar aralıktır. Ayrıca hızın önemli olduğu tüm bisikletlerde olduğu gibi triatlon bisikletlerinde de hıza bağlı hava basıncı önemli bir engeldir. Hava basıncı, temas edilen yüzeyle doğru orantılıdır ve yüzey arttıkça hızın artmasını engeller. Kafanın toplam temas alanı içerisinde kalması engellenerek gövdenin önüne doğru eğilmesi temas edilen yüzeyin %50 den fazla artmasını engeller (Bkz. Görsel 2.1, Burt, 2014, s. 125). Saatte 34 km/h hızla giden bisikletçi, gücünün %80 'ini hava direncinin üstesinden gelmek için harcar (Sidwells, 2013, s. 52). Triatlon bisikletlerde de bu pozisyonda kalmayı sporcu için kolaylaştıracak gidon ve sele yapısı mevcuttur.



Görsel 2.1. Hava basıncı temas edilen yüzeyle doğru orantılıdır (Burt, 2014, s:125).

Zamana karşı bisikleti

Zamana karşı bisikleti yol yarış bisikletine benzer ancak daha hafif yapıdadır. Amaç mümkün olduğu kadar çabuk ilerlemektir. Hava direnci bu durumda en önemli etken olduğu için sürücünün olabildiğince öne doğru eğilebilmesi için ucu kesik gidon barı ile küçük ve alçak ön yapıya sahiptir. Bu şekilde aerodinamik yapı hız ön planda olarak şekillenmektedir (The Bicycle Book The Definitive Visual History, 2016: 158).

Pist bisikleti

Ahşap pistlerde yarışmak üzere tasarlanmış vitessiz, frensiz yaklaşık 7-8 kg ağırlığında bisikletlerdir (Kocabıyık, E., 2004).

2.5.4. Dağ bisikletleri:

Dağ bisikletleri, ilk olarak yokuş aşağı olan yarışlar için üretilmiş makinalar olarak tasarlanmıştır. Sonrasında çok çeşitli fonksiyonları kapsayan farklı formlarda hızla gelişim göstermiştir. Dağ bisikletleri fren, gidon, sele ve kadroda birçok seçenek sunmaktadır. Bunların nasıl eşleştirildiği ve karıştırıldığı bisikletin özellikleri için belirleyici olmaktadır. Bu fonksiyonların yanında; neredeyse dağ bisikletlerine özel olan, ön veya arka tekerlek ya da her ikisinde olabilen amortisör; zorlu arazi şartlarında

bisikletin kontrolünü ve sürücünün konforunu arttırmaktadır. Bununla birlikte amortisör; bisiklete ağırlık kazandırır (Kocabıyık, E., 2004).

Cross country dağ bisikleti

Bu bisiklet arazide hem yokuş yukarı hem yokuş aşağı kullanım için tasarlanmış bisiklettir. Ağırlıktan tasarruf ve yokuş yukarı sürüşü kolaylaştırmak için genellikle sadece ön tarafta amortisör bulunur. Hafif amortisörlerin üretilmeye başlamasıyla birlikte arkada da amortisör bulunan modeller artmaya başlamıştır (Kocabıyık, E., 2004).

Teknik dağ bisikleti

Teknik ve akrobatik amaçlı kullanılan şehir içinde de kullanımı yaygın olan dağ bisikletidir. Zorlu arazi ve engellerde kullanmak için tasarlanmıştır. Yüksek atlayışlar ve yerle teması daha kolay engellemek için kadro daha yüksekte yapılandırılmıştır. Bu bisikletlerde genellikle amortisör bulunmaz (Kocabıyık, E., 2004).

Serbest sürüş dağ bisikleti

Serbest sürüş dağ bisikletleri de performans sürüşleri için kullanılır. Amortisör bulunması ve daha az hantal olması teknik dağ bisikletinden farklılıklarıdır (Kocabıyık, E., 2004).

Yokuş aşağı dağ bisikleti

Engelibeli arazide yokuş aşağı sürüş için çift amortisör bulunması ve neredeyse motosikleti andıran kalın tekerlekleri bu bisikletlerin ayırt edici özelliklerindedir. Çok ağır olması nedeniyle bu bisikletlerle arazide eğim çıkılması çok zordur (Kocabıyık, E., 2004).



Şekil 2.1. Dağ bisikleti türleri (<http-4>)

2.5.5. Katlanır bisikletler

Bisiklet kullanımında kullanıcı, yol ve coğrafi faktörler gibi göz önünde bulundurulması gereken ve bisiklet tercihini belirleyen bir faktör de bisikletin şehir içerisindeki konutlarda saklanması, toplu taşıma ile kombine kullanım özelliği ve gerektiğinde kompakt bir yapıya sahip olabilmesidir. Katlanır bisiklet bu özellikleri ifade eder ve tercih edilen donanım ve özellikte bisiklet türü ya da birkaç türün karışımıyla ihtiyaca cevap verir. Tekerleklerin küçük olması genellikle ortak özellikleridir çünkü tekerlek katlanamadığı için bisikletin alabileceği minimal hacimde belirleyici özelliktedir. Küçük tekerlekler daha sert bir sürüş sağlar. Amortisörlerin eklenmesiyle bisiklet kullanımında ve sürücü konforunda gelişmeler sağlanmıştır (The Bicycle Book The Definitive Visual History, 2016: 234).

3. KADIN VE BİSİKLET

Bu bölümde kadın bisiklet kullanıcıları ve giyimlerine yönelik konular ilgili başlıklar halinde aşağıda ele alınmaktadır.

3.1. Kadın Bisiklet Kullanıcısı

1870 yılında kraliçe Elizabeth'in kendisi ve kızları için bisiklet koleksiyonu siparişi vermesinden sonra üç tekerlekli bisikletler dönem kadınları arasında popüler olmaya başlamıştır (Macrae, 2015, s. 78). On dokuzuncu yüzyılın son on yılında "diamond frame safety" adında kadınlara güvenli bir sürüş imkânı tanıyan bisikletlerin piyasaya sürülmesiyle birlikte kadınlar bisiklet kullanımında gözle görülür bir artış göstermiş, İngiliz kadınları için bu durum "bisiklet çılgınlığı" olarak adlandırılmıştır (Macrae, 2015 s. 70).

Güvenli bisiklet, çıktığı dönemde her sınıftan kadının ihtiyaçlarını karşılayıp, sınıf farklılığı dinlemeksizin kadınların hayatlarında popüler ve sağlıklı bir egzersiz olarak yer almıştır (Ambrose ve Haris, 2012, s.160).

Kadınlar arasında yaygınlaşan bisiklet kullanımı toplumun kimi kesimi tarafından yadırganmış ve engellenmek istenmiştir. Bu kitleye dönemin doktorları da dahil olmuş, kadının bisiklet kullanmasının beden sağlığı için sınırlandırılması gerektiğini söyleyen ılımlı görüşlerin yanı sıra kimi doktorlar bisiklet sürüşün kadın tabiatına aykırı olduğunu ve kadın üreme sistemine zarar verdiğini belirtmişlerdir (Fleming,2015, s.15).

Kadınlara oy verilmesi için yapılan girişimlerin öncülerinden sosyal reformist Elizabeth Cady Stanton'a göre de bisiklet, kadınlar üzerinde benzer biçimde devrimci bir etkiye sahip olmuştur. Bununla birlikte bisiklet, kadını güçlü olmaya ve toplum içinde daha büyük roller almaya sevk etmiştir (Vivanco, 2013, s.32-34).

On dokuzuncu yüzyılda kadın hakları aktivisti Susan B. Anthony;

"Kadınları dünyadaki her şeyden daha özgür kılmak için daha çok şey yaptı, bir kadına özgürlük ve kendine güven duygusu veriyor. Oturduğun an, bisikletinden çıkmadıkça zarar gelmeyeceğini biliyorsun. Ve uzaklaştıkça özgürlüğün resmi, kadının dokunulmazlığı ortaya çıkıyor."

cümleleriyle kadın özgürlüğüyle bisiklet ilişkisi hakkındaki görüşlerini paylaşmıştır (http-6).

Kadınların hayatına giren bisiklet giyim tarzlarında da yeniliklere neden olmuş; hareket kabiliyetlerini kısıtlayan ve sadece görsellik barındıran dar korselerden ve tarlatan eteklerden özgür giyim tarzına geçişte de ön ayak olmuştur (Christie-Robin vd, 2012).

3.2. Bisikletli Kadın Giyimi

Bin sekiz yüzlü yılların ilk yarısında ABD’li kadın hakları savunucusu aktivist Amelia Bloomer, bisiklet kullanımında kendi adını taşıyan Bloomer tarzı pantolonlar ile kadın pantolon giyiminde öncü olmuştur (Bkz. Görsel 3.1, Christie-Robin vd, 2012).



Görsel 3.1. Bloomer tarzı pantolon, 1851.

Bloomer tarzı pantolonlarda rahat bisiklet kullanımı amacıyla geniş şalvar kesim pantolon seçilmiş, paçaların bisikletin mekanizmasına kapılmaması amacıyla da bileklerde lastikli büzgü tercih edilmiştir. Şalvar kesim pantolon üstünde etek kullanımının, dönem giyim tercihleri ile bağdaştığı söylenebilir (Hennesy, 2012, s.192).

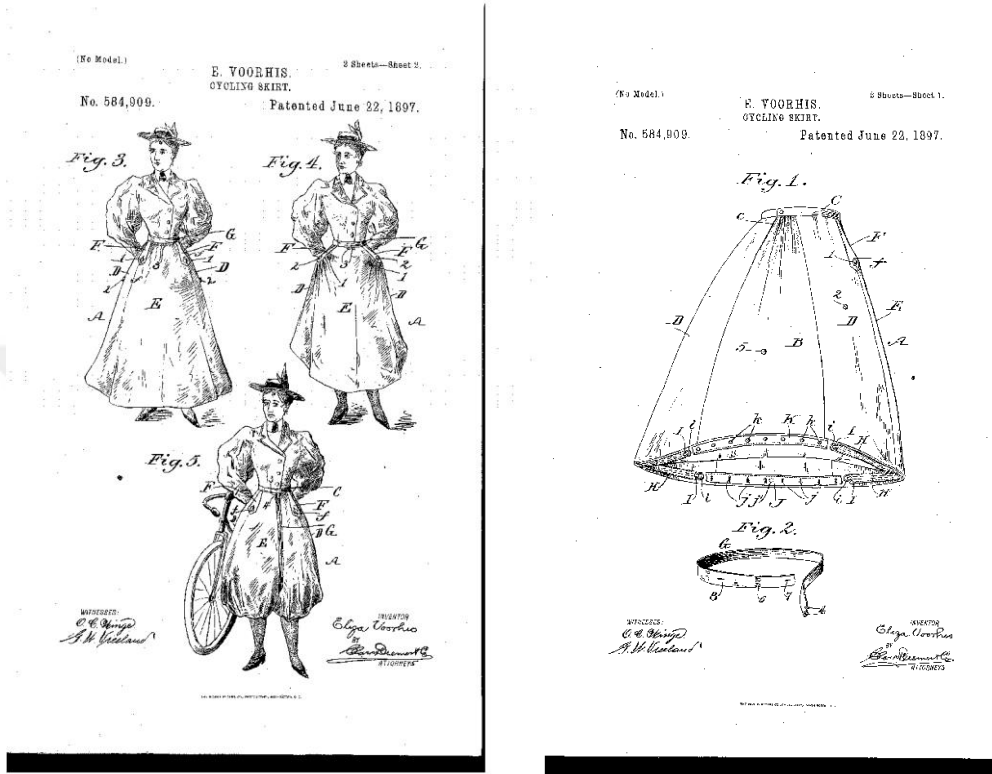
Bin sekiz yüzlü yılların sonlarında çift düğmeli ve bisiklete binmeyi kolaylaştıran çatal etek ve koyun budu kollu yün ceket, görünümü bütünleyen tozluk ile dönem bisiklet kullanıcısı için işlevsel bir giyim olmuştur (Bkz. Görsel 3.2.).



Görsel 3.2. 1896-1898 yıllarına ait kadın bisiklet kıyafeti (Brooklyn Museum)

Görsel 3.2.'deki kadın bisiklet kıyafeti incelendiğinde şu yorumlar yapılabilir; etek arkasında ve ceketin etek bölümünde bırakılan pililer ile vücudun bisiklette oturma pozisyonuna uyum sağlaması sağlanmıştır. Kolların gidonu tutma hareketini rahatlıkla yapması amacıyla kol evlerinde kumaş fazlalığı verilmiştir. Ön etekte bulunan düğmeler ile istenildiğinde etek önu 3 parçaya ayrılabilmekte ve bu da bisiklette kolay bir sürüş imkânı sağlamaktadır. Eteğin görece kısa boyda olması uzun eteklerin bisikletin mekanik sistemine sıkışması problemine çözüm amacıyla yapıldığı söylenebilir.

Bin dokuz yüzlü yıllarla beraber dizin altında büzgülünen pantolon etekler ve karpuz kol ceketler bisiklet giyiminin tercih edilen giyim ürünleri olmaya başlamıştır (Bkz.Görsel 3.3, Hennesy, 2012, s.230).

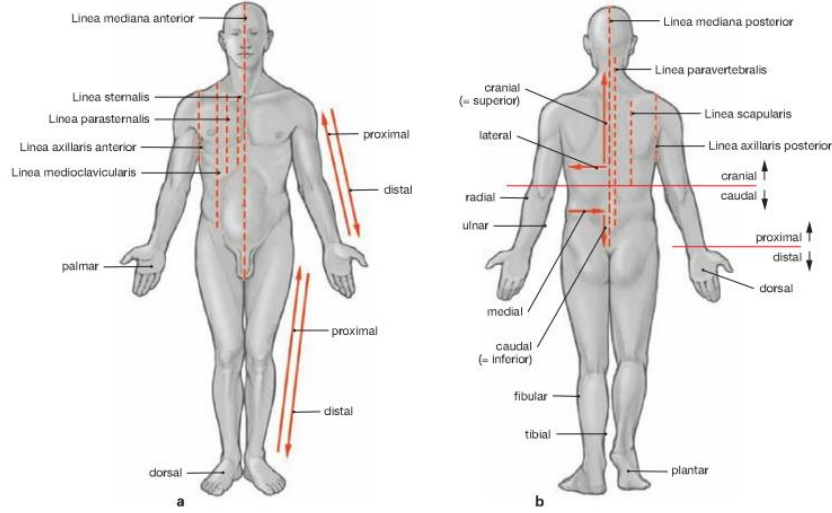


Görsel 3.3. 1897 yılına ait patentli bisiklet eteği.

3.3. Bisiklet İçin Anatomi ve Anatomiye Göre Giyim Tercihleri

Bisiklet kullanılırken fiziksel olarak gerek kazalara karşı korunma gerekse vücut anatomisine göre uygunluk ve kas-eklem ağrılarının oluşmasını engellemek için sağlanması gereken bisiklet kullanım açıları mevcuttur (Burt, 2014, s.40). Aynı zamanda bisiklet hareketi sırasında olası kaza ve düşmelerde hasar görmeye daha açık olup bu nedenle önlem alınması gereken vücut bölgeleri de giyim planlanırken dikkate alınmalıdır. Bu noktaların bilinmesi bisiklet giyimi seçerken gerek kumaş özellikleri ve esneklik tercihlerini belirlemekte, gerekse dayanıklılık ve yaralanmaya açık lokalizasyonlara güvenlik önlemi sağlamakta fayda sağlayacaktır. Anatomik duruş; insan anatomisinde lokalizasyonları ve yönleri belirlerken kabul edilen nötr duruştur (Bkz. Görsel 3.4). Modada anatomik duruşun önemi ise giyim ürünü tasarlanırken ölçü alımında kullanılan pozisyonlardan birisi olmasıdır. Sporcu giysilerinde; spor sırasında yapılan hareketlerin anatomik duruştan farklılığı, giyim ürününün sahip olması gereken

esneklik, dayanıklılık gibi özelliklerin gereksinimini tanımlar. Omuz, dirsek, kalça ve diz açıları bisiklet kullanıcısı için bisiklet sürüş tipine göre güvenli aralıkları belirlenmiş açılardır (Bkz. Görsel 3.5., Burt, 2014 s.40).



Görsel 3.4. Anatomik duruş (Paulsen, Waschke 2013).



Görsel 3.5. Yol bisikletinde ideal vücut duruşu (Burt, 2014, s.42)

3.3.1. Omuz, kollar ve dirsek ekleminin giyim tercihine etkisi

Yol bisikletinde sürücünün dirsek açısı 150°- 170° arasında olmalıdır. (Burt, 2014 s.42). Daha dar ya da geniş açı kol kaslarına binecek yükü artırıp ağırlı

yaratabilecektir. Bu açı vücudun anatomik duruşunda dirsek açısı olan yaklaşık 180 °'ye çok yakındır, bu nedenle sürüş sırasında dirsekte esneklik gereksinimi minimumdur (Paulsen, Waschke 2013).

İki bin on iki yılında Münih, Almanya'da 2250 bisiklet kazası araştırılarak yapılan çalışmada bisiklet kazalarında yaralanma %36,8 ile en sık kollarda yaralanma şeklinde gerçekleşmektedir (Juhra, Wieskötter 2012, s. 2030). Bu nedenle bisiklet kullanıcısı giyim ürünlerinde kollar için güvenlik, esneklikten daha önemlidir. Omuzda da dirsek gibi çoğunlukla sabit bir açı olup gövde ile kollar arasındaki açı yaklaşık 90 °dir. Açının sabit olmasına karşın bisiklet sürüş pozisyonundaki omuz açısı ile anatomik duruş sırasında olan omuz açısı arasında 90 ° kadar fark vardır (Paulsen, Waschke 2013). Omuz bölgesindeki giyim ürününün bu açı farkını tolere edecek kadar esnek olması giyim kalitesini artırmaktadır.

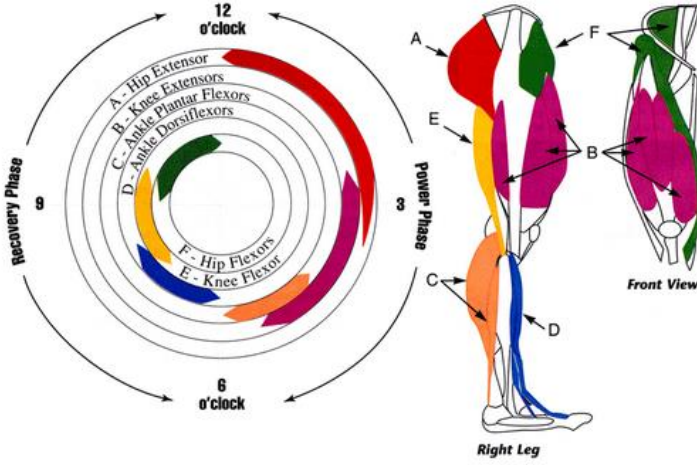
3.3.2. Kalçanın giyim tercihine etkisi

Kalça açısı; omurga ve üst gövde ile bacaklar arasında kalan açı olup yol bisikletlerinde bisiklet sürücüsünün kalça açısı minimum 55°-60° olmalıdır (Bike Fit 2014: 42). Anatomik duruşta kalça açısı yaklaşık 180 ° olup, bu fark bacağın gövdeden en fazla 120° olmak üzere öne doğru hareketi anlamına gelir. Yapılmış olan çalışmada bisiklet kazaları içinde kalça yaralanmaları oranı %5 olarak saptanmıştır. Bu sonuçlara göre kalça bölgesinde kumaşın esneklik düzeyi bisiklet kullanıcısı için önemli bir etkidir. Kalça bölgesi, travma ve yaralanma konusunda ise diğer lokalizasyonlara göre daha az riskli bir bölgedir (Juhra, Wieskötter 2012, s. 2030).

3.3.3. Dizin giyim tercihine etkisi

Diz açısı, uyluk kemiği ile kaval kemiği arasında bulunan açı olup, yol bisikletlerinde açı, pedal saat 6 lokalizasyonunda çevriliyken yaklaşık 110, pedal saat 12 lokalizasyonunda çevriliyken yaklaşık 40°'dir. Anatomik duruşta diz açısı yaklaşık 180 derecedir. Pedal çevirme işlemine başlandığında diz eklemi yaklaşık 140 ° menteşe şeklinde hareket ederek bisiklet kullanımı süresince sürekli 80 derecelik hareketine devam eder (Bkz.Şekil 3.1.). Juhra ve arkadaşlarının yaptığı çalışmada bacaklar yaklaşık %29,9 oranında ikinci sırada yaralanmaya ve travmaya maruz kalan bölgedir (Juhra, Wieskötter 2012). Bahsedilen bilgilere bakılarak giyimde, özellikle diz bölgesinde kullanılacak materyal seçiminde, hareket açısı yüksek olan diz için,

esnek ve yaralanmalara açık bir bölge olduğu için güvenli ürünlerin kullanımının uygun olacağı söylenebilir.



Şekil 3.1. Pedal çevrilmesi sırasında bacakta kasılan kaslar (<http> -5)

3.4. Günümüz Kadın Bisiklet Kullanıcısı ve Giyim Özellikleri

Bisiklet dostu ülkelerde, bisiklet; kadınları, erkekleri, çocukları genç ve yaşlı ayrımı yapmadan kapsayan bir aktiviteyken yoğun motorlu araç kullanımının bulunduğu ülkelerde bisiklet genç ila orta yaş erkeklerin daha çok katılımında bulunduğu bir aktivitedir. Bu durum bisiklet ile ulaşımda gözle görülür fark yaratmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri ve Avustralya'da kadınlar rekreasyonel bisikletçilerin üçte birini oluştururken şehir içi ulaşım amaçlı bisiklet sürücülerinin yalnızca dörtte birini oluşturmaktadır (Garrard ve diğerleri, 2012, s.211). Bu belirgin fark için nedenler genel olarak; faaliyet tercihleri (kadınların bisiklet sevmemesi gibi), kadınların çocuklu yolculukları, kişisel güvenlik ve trafik riskleridir. Oysa bisiklet kullanımı sağlık, çevre, toplum gibi değerlere faydalarıyla bilinmektedir. Bisiklet ile işe giden kadınlarla ilgili yapılan araştırmalarda bisiklet kullanımının kilo kontrolü sağladığı (Lusk ve diğerleri, 2010) fiziksel performansı arttırdığı ve ölüm riskini azalttığı gözlemlenmiştir. Gatersleben ve Haddad'ın 2010'da İngiltere'de yaptıkları bisiklet kullanıcılarını tanımladığı çalışmaya katılan 224 katılımcı arasında erkek ve kadın katılımcı sayısı hemen hemen eşittir. Bu araştırmada ayrıca bisiklete binme amacı açısından kadın ve erkek arasında belirgin fark tespit edilmemiştir (Gatersleben ve Haddad,2010, s. 42).

Çoğunluğu aktif giyim markalarında bulunan bisikletçi giyiminin daha çok spor amaçlı kullanıma uygun kumaş, renk ve desenlerden oluştuğu söylenebilir. Vücuda oturan esnek, vücut ısıl dengesini sağlayan, kimi zaman su geçirmez veya UV korumalı bu kıyafetler genellikle tayt, dar atlet ya da bralet, önden fermuarlı kapüşonlu dar ceket gibi parçalardan oluşmaktadır (Bkz. Görsel 3.6).

Kadınlara yönelik aktif giyim pazarında performans, kalite, estetik ve tasarımlarda feminen çizgi kıyafetlerin değerlendirilmesinde önemli unsurlardır. Aktif giyim ürünlerinin kullanıcının fonksiyonel ihtiyaçlarını yerine getirmesi dışında grup üyeliği duyguları, atletik yeterlilik ve beden imajı üzerinde de büyük bir psikolojik etkisi olduğu söylenebilir (Wheat ve Dickson, 1999).



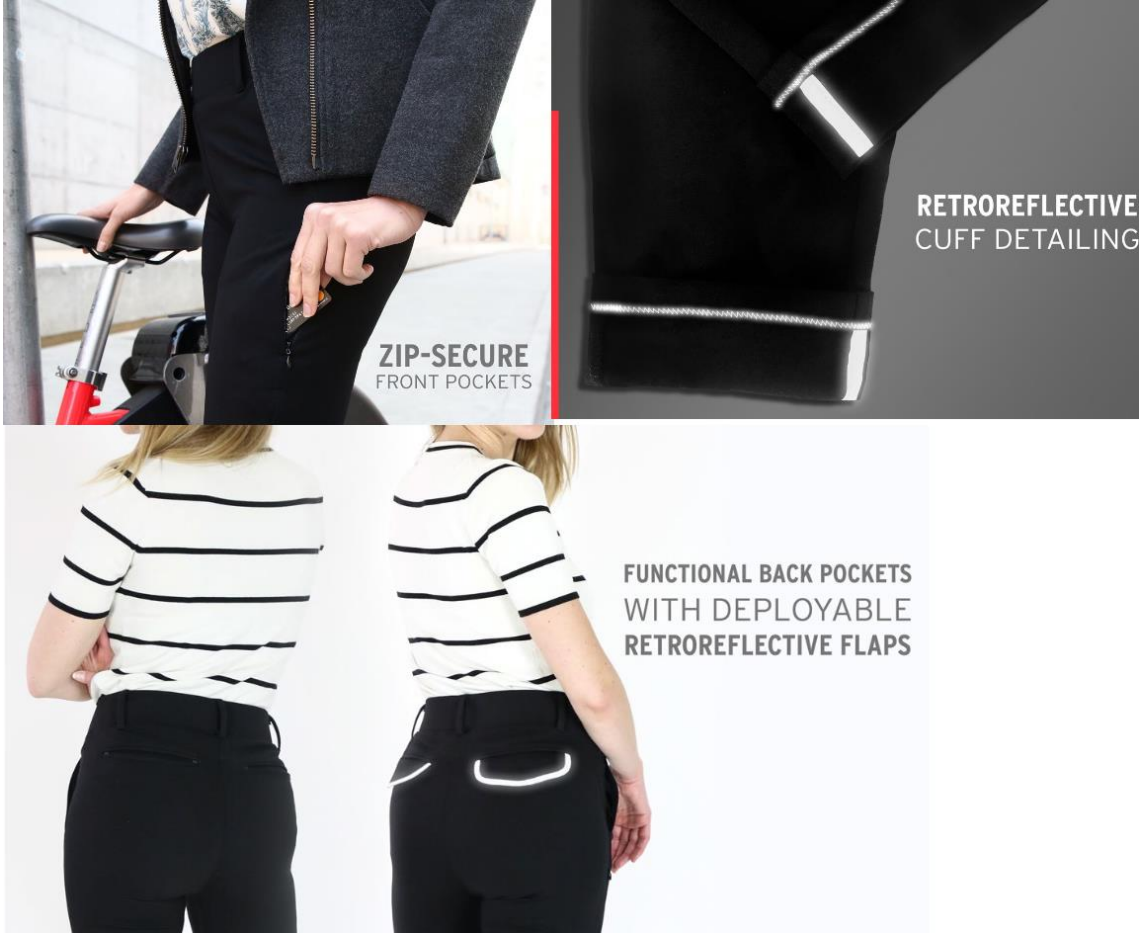
Görsel 3.6. Türkiye’de satışa sunulan “Giant” marka kadın bisikletçi forması ve taytı.

Bisiklet giyim ürünlerinde kullanılan kumaşlar genellikle polyester, pamuk, spandeks ve naylon karışımı ile imal edilmektedir (http-7).

Bisiklet kullanımının son dönemde yaygınlaşması markaların bisiklet dostu koleksiyonlar oluşturmasına neden olmuştur. Bu koleksiyonlar günlük giyimi bisiklet kullanımına uygun hale getirme amacıyla şehir içi bisiklet kullanımını destekleyen çizgide oluşturulmuştur (Bkz. Görsel 3.5 ve Görsel 3.6.)



Görsel 3.7. “Iva Jean” adlı markaya ait bisiklet dostu yağmurluk tasarımı. (<http-8>)



Görsel 3.8. “Betabrand” markasına ait bisiklet dostu pantolon tasarımı (<http-9>)

Görsellerde örnekleri bulunan markaların çalışmaları gibi bisiklet kullanımını günlük hayata uyumlu hale getirmek adına ufak detaylarla zenginleştirilmiş günlük giyim ürünlerinin kullanıcılara sunulduğu söylenebilir. İlgili literatür araştırıldığında Türk hazır giyim sektöründe benzer bir oluşuma rastlanmamıştır. Görsellerden yola çıkarak reflektör kullanımının iki farklı markanın iki farklı ürününde de yer alması, güvenlik önlemi olarak bisikletçi kıyafetlerinin önemli bir detayı olduğunu göstermektedir. Rahatlık ve fonksiyonellik bu koleksiyonların kilit noktaları olarak görülebilir.

3.5. Türkiye’de Kadın Bisiklet Kullanıcısı

Bisikletin modern yapısının oluşturulup ticari bir metaya dönmesiyle Anadolu’da ilk bisiklet 1855 yılında görülmüştür; Thomas Stefance isminde bir gezgin bisiklet tanıtımı yapmak amacıyla İstanbul’a gelip, buradan da beş günlük bir bisiklet yolculuğuyla Ankara’ya seyahat etmiştir (Tarık Gazetesi,1885). Osmanlı Devleti’nde toplumun sahip olduğu sosyal yapı nedeniyle kadınların bisikleti bir ulaşım aracı olarak kullanması Avrupa ve ABD’de yaşayan kadınlardan çok daha geç olmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında artan bisiklet kullanımı ikinci dünya savaşının ekonomik sıkıntılarında alım zorluğu nedeniyle mesafe kat edemediyse de sonrasında özellikle büyük şehirlerde otomobil sayısından fazla kullanıcısı ile sürekli talep edilen bir ulaşım aracı olmuştur. Özellikle levanterlerin yoğun yaşadığı semtlerde başlamakla birlikte kadınlarda da kullanım oranı artmıştır (Suman, 1998). 1949’da kadın bisikletçiler varlıklarını göstermiş, kadın bisikletçilerin katılımıyla gerçekleştirdikleri “Kadın Şampiyonası” İstanbul’da Bostancı Kadıköy arasında gerçekleşmiştir (Hiçyılmaz, 2012, s.33) Küresel teknolojik gelişmeler ile 2000 yıllarından itibaren Türkiye’de kadın bisiklet sürücülerini gerek bisiklet teknolojisi gerekse donanım ve giyim hususunda global standartları yakından takip etme fırsatı bulmuşlardır.

4. GİYSİ TASARIMI

Bu bölümde giyim ve giysinin tanımı, giyim çeşitlerinden spor giyim ve giyim konforu çeşitleri hakkında konular ilgili başlıklar altında ele alınmaktadır.

4.1. Giyim ve Giysi

İnsanoğlunun çeşitli değişimlere uğratarak geçmişten günümüze getirdiği giyinmek; nefes almak, uyumak, beslenmek gibi başlıca gereksinimlerden biridir. Örtünme, ısınma, korunma gibi gereksinimlerle başlayan giyinme, zamanla kişinin benliği hakkında bir kimlik, toplumların kültürleri hakkında bilgiler veren sosyolojik bir unsur olmuştur. Giyimin birincil nesnesi olan giysi, insanların ihtiyaçları doğrultusunda bedenlerine giyindiği eşyadır. İlk giyim ürünleri insanoğlunun doğada bulduklarıyla sınırlıydı fakat bu ürünler yeterince kullanışlı değildi. Bu ürünlere alternatif malzeme arayışı sonucunda dokuma kumaşlar bulunmuştur (Şahin, 2017, s. 3-4).

Waquet ve Laporte, giysinin 4 bileşenden oluştuğunu belirtmiştir. Bunlar kumaşlar, renkler, biçimler ve süsleme ile motiflerdir (2002, s. 68-71).

“Giysiler, bireyin psikolojik durumu, sosyolojik eğilimleri, taşıdığı toplumsal değerler ve hiyerarşiyi, toplum içinde bulunduğu sosyal durumu, ideolojiyi, cinsel kimliği, mesleği, politik eğilimi, yaşam biçimi, seçimleri ve kökeni hakkında fikir yürütmemizi sağlarlar” (Ercivan ve Meydan, 2009, s. 76)

Toplumların kültürleri hakkında bilgi veren giyim daha küçük ölçekli topluluklar, gruplarda da benzer özellik göstermektedir. Ortak kullanım ve anlam içeren giysiler, bir grubun üyeleri arasında birbirine bağlılık duygusunu güçlendirebilir (Kaiser, 1990, s.351). Spor takımlarında ortak giyilen formalar ya da işyerlerinde uygulanan giyim kuralları giyimin grup üzerindeki etkisine örnek gösterilebilir.

Giysinin zaman karşısındaki gelişimi ona tekstil ürünü olmanın yanında vasıflar da yüklemiştir. Günümüzde giysi “giyilebilir” kavramı olarak da karşımıza çıkmaktadır; giyilebilir sanat, giyilebilir teknoloji gibi (Dereci, 2013, s.52). Giyimin ihtiyaç özelliğini zamanla kaybetmesi “moda” kavramının giyim endüstrisine kazandıran nedenlerden birisi olduğu söylenebilir.

Oluşmayan sınır anlamına gelen latince kelime “modus”; modanın isim kaynağıdır (Barbarasoğlu, 2013, s. 27). Hakkı'nun Le Petite Robert sözlüğünden aktarımıyla moda: “Belirli bir toplumda uygun görülen ortak zevkler, geçici yaşama,

hissetme biçimleri” dir (1983, s.15). Tungate’in akademisyen Bruno Remaury’dan aktarımıyla moda, olmayan gereksinimi var eden, arzu üreten bir fabrikadır (2006, s. 20). Tunalı’nın tanımında moda; İnsan tabiatına ait, kültür ve uygarlığın oluşmasında payı olan aynı hareketi yapma eğilimi ile yine insan tabiatına özgü bıkkınlık duygusu, yenilik isteği ve bu isteğin duyarlık yenilenmesi biçiminde ortaya çıkışıdır (2009, s.105). Özüdoğru ise moda ve giyimin farklarını Kawamura’dan şöyle aktarmıştır;

“Giyim maddi bir üretimken moda sembolik bir üretilerdir. Giyim bir gerekliliktir, moda ise aşırılıktır. Giyimin yararlılık işlevi varken, moda statü işlevi görmektedir. Her toplumda ve kültürde o toplumun kültürünü yansıtan giyim örnekleri vardır. Moda hem olgu olarak hem de sistem olarak giyim kültürünün konularından keskin bir ayrılık gösterir. Ancak, “moda” maddi kültürün konuları arasında yer alan ve giyim kültürü başlığı altında irdelenen geleneksel giyim kuşam örgelerinin gereksinimlere dayalı üretim halinden farklı olarak, bir sistem içinde yer alır.” (Özüdoğru,2016, s. 78)

4.2. Giyim Çeşitleri

Giyim ürünleri kullanım alanları, tasarım özellikleri, fonksiyonel özellikleri gibi pek çok değişkenle farklı sınıflara ayrılmıştır. Bunlar; gündelik giyim, dış giyim, kot giyim, spor giyim, plaj giyim, iç giyim, gece giysisi, haute couture , moda gösteri giysisi, triko ve aksesuarlardır (Sorger ve Udale,2012,s. 162-167).

4.2.1. Spor Giyim

1950’lerde bowling, eskrim, tenis, futbol ve golf gibi sporların popüler olmasıyla spor giyim yayılmaya başlamıştır. Sporla ilgilenmeyen kişiler bile bu sağlıklı görünüme sahip olma amacıyla spor giyim ürünlerini giyiminin parçası haline getirmiştir. Katharine Hepburn’un 1950 yılında oynadığı bir filmde sporcu bir kadını canlandırması spor giyim akımında kitleleri etkileyen nedenlerden biri olmuştur. 1980’ler spor giyimin ivme kazandığı dönem olmuş, zinde olma kaygısı tasarımcıların koleksiyonlarına yansımıştır. Dönemin popüler isimlerinin giydiği spor giyim ürünleri kısa zaman içinde gençler tarafından taklit edilmiştir (Hennessy, 2012, s.346, 347, 388, 389).

Spor giyim diğer giyim ürünlerinden farklı tasarım süreçlerine sahiptir. Önceliği işlevsellik olan spor giyim; bir spor dalına ya da etkinliğe uygun performans göstermesi amacıyla üretime geçmektedir. Spor giyim sadece işlevsellik amacıyla kalmamış değişik tarzı ve teknoloji ile gelişen kumaşlarıyla moda kabul edilip günlük yaşantımıza da girmiştir. Ünlü moda tasarımcıları da spor giyim markalarıyla ortak işler yürütmüş,

koleksiyonlar çıkartmışlardır. Bu spor giyim genel moda eğilimini de etkileyen kendi eğilimine de sahip olduğunun göstergesidir (Sorger ve Udale,2012, 163).

Aktif giyim pazarı önceleri spor giyim pazarının, sonraları ise zamanla giyim endüstrisinin büyük pazarlarından biri haline gelmiştir. Aktif giyim spor yapma amacıyla kullanılan özellikli giyim ürünlerini kapsamaktadır. Bisikletçi taytları, spor sütyenler, eşorfanlar, yürüyüş pantolonları gibi ürünler bu pazarın ürettiği ürünlerden bazılarıdır (Diamond ve Diamond, 2002, s.224).

4.3. Giyim Konforu

Gelişen teknoloji ile yükselen yaşam standartları sonucu insanların giyimden beklentileri de değişmiştir. Sağlık, tasarım ve moda uygunluk beklentilerinin yanında giysi konforu tüketicinin seçimlerini etkileyen önemli faktörlerden biri olmuştur (Marmaralı ve diğerleri, 2006).

Giysi insan vücuduyla doğrudan temas halindedir. Bunun sonucu olarak durağan ya da hareket halindeyken vücut giysiyle mekanik, termal ve görsel duyuyla etkileşim içindedir. Slater (1985) tarafından konfor “vücut ve çevre arasındaki fizyolojik, psikolojik ve fiziksel uyumun sonucu ortaya çıkan memnuniyet duygusu” olarak tanımlanmış olup fizyolojik, psikolojik ve fiziksel olmak üzere üç başlık altında incelenmiştir;

“Fizyolojik konfor; insanın yaşamını rahat sürdürebilmesi ile alakalıdır

Psikolojik konfor; zihnin içten yardım almadan tatmin edici bir şekilde çalışmasını sağlamasıdır

Fiziksel konfor; Dış çevrenin vücut üzerindeki etkisidir” (Slater,1985).

Hatch (1993)’e göre giysi konforu; “kişilerin giydikleri giysilerin fizyolojik ve psikolojik olarak farkında olmaması” durumudur (Yüksel ve Okur, 2011, s. 39). Nötr hissiyat durumu olarak Hatch (1993) giyim konforunu 4 maddede sıralamıştır;

a- Termofizyolojik Konfor

Vücudun oluşturduğu ısı ve nemin kumaş aracılığıyla vücuda zarar vermeden transfer edilmesini içerir.

b- Duyusal Konfor

Giyim ürününün vücut yüzeyine teması ile oluşan sinirsel duyuları (kaşıntı, batma vs.) içerir.

c- Vücut Hareket Konforu

Giyim ürününün hareket özgürlüğüne izin verme kapasitesi, hafiflik ve esneklik gibi tanımları içerir.

d- Estetik Konfor

Giyim ürününün duyu organları tarafından güzel algılanma durumunu içerir [Li (2001) aktarımıyla Hatch (1993)].

4.3.1 Estetik konfor

Bu konfor giyim ürünün giyen kişinin estetik değer algılarına hitap etmesi olarak tanımlanabilir. Psikolojik konfor diye de adlandırılan bu konfor çeşidinde kişinin somut ve soyut duyularına hitap edip kişide özgüven, mutluluk, çekici hissetme gibi duygular oluşturur. Estetik konfor düşünülünce ilk akla gelen ise görsel duyulardır (Li, 2001, s. 3).

Son modaaya uygun elbiseler kullanıcıya zihinsel rahatlık ve iyi görünme hissi verirken özel kalıplı, yüksek fiyatlı kıyafetler kullanıcının sosyal statüsünü değiştirmektedir (Song, 2011, s.18)

Giyimin vücudu dış etmenlerden koruma özelliğinin yanı sıra kimlik özelliği de taşıması özellikle kadınların beklentileri arasındadır. Kaplan ve Okur'un 2008'deki araştırması kadınların giysilerin işlevsel olmayan dışsal özelliklere (estetik özellikler) daha fazla önem verdiği sonucunu göstermiştir (Kaplan ve Okur,2008:698)

5. GİYİM KOLEKSİYONU GELİŞTİRME

Bu bölümde giyim koleksiyonunun tanımı ve hazırlanma süreci hakkında bölümler yer almaktadır.

5.1. Koleksiyon

Koleksiyon, genellikle belirli bir sezon veya özel etkinlik için tasarlanan, tasarımcının veya tasarım ekibinin en iyi çalışmalarından oluşan ortak tema, kumaş, doku ve renkleri taşıyan seçkidir (Ambrose ve Gavin,2012, s. 160).

Küçük ya da büyük ölçekli bir tasarım organizasyonunda koleksiyon geliştirmede koleksiyon aynı aşamalardan geçerek oluşur: Araştırma, tasarım, geliştirme, düzenleme ve sunum (Renfrew ve Renfrew, 2009, s.11). Colin & Elinor Renfrew'in 2009 basımlı "Developing A Collection" kitabında ünlü tasarımcılara yöneltilen şu sorular koleksiyon geliştirme sürecinin aşamaları hakkında daha aydınlatıcı bilgiler verebilir:

- Koleksiyon başlangıçlarınız nasıl oluyor?
- Kaç koleksiyon tasarlıyorsunuz
- Renk paleti oluşturuyor musunuz? Evetse, nasıl?
- Kumaşlarınızı nereden ve nasıl temin ediyorsunuz?
- Şekil ve silüetleri nasıl geliştiriyorsunuz?
- İlk numuneleri nerede hazırlıyorsunuz? Kaç adet?
- Her koleksiyonda kaç görünüm (look) var?
- Koleksiyonlarınızı müşterilerinizle nasıl buluşturuyorsunuz?
- Koleksiyonlarınızı nerede satıyorsunuz?

5.1.1. Araştırma

Koleksiyonun iskelet aşamasında tasarımcının ihtiyacı olan verileri toplama dönemi denilebilir. Bunlar tasarımın ilham kaynağı, renkler, eğilim (trend) analizleri, biçimler, tema olabileceği gibi pazar araştırması, kitle gibi araştırmaları da içerebilir.

"Satışa sunulacak koleksiyonun hangi alıcı grubuna hitap edeceğinin belirlenmesinde aşağıdaki etkenler göz önünde bulundurulmalıdır:

- Yaş grubu
- Yaşam biçimi
- Ekonomik yapı
- Fiziksel ve sosyal çevre

- Düşünce biçimleri ve kültürleri
- İnançları
- Vücut yapıları/ ırksal özellikleri” (Alpan, 2005, s.26)

5.1.2. Tasarım

“Tasarım görsel öğeleri, belirli yöntemlerle bir araya getirerek, bir düzen kurma ve bir bütün oluşturmaktır. Başka bir deyişle bir fikirden estetik bir ürün yaratma sürecidir” (Atalayer, 2001, s.51).

“Bir tasarım başlıca 3 öge içerir: Silüet, detay ve kumaş- renk- doku (Sorger & Udale, 2013, s.38). Tasarımcı tasarım aşamasında koleksiyondaki parçaların genel görünümü hakkında çizimler yaparak tasarımın silüet aşamasını oluşturur. Tasarlanan ürünlerin ayrıntı/detay aşamasında her ürünün en ufak ayrıntısı düşünülerek çizimlerin son hali oluşturulur. Sonrasında kumaş fuarları gibi tedarikçilerden koleksiyonun iskelet aşamasında elde edilmiş kumaşlar ve dokular koleksiyonun renk seçimiyle beraber çizimlerle buluşur (Jones, 2009, s.134).

5.1.2.1. Tasarım Öğeleri

Silüet

Bir giyim ürününün vücutta yarattığı görünüm, form, biçimdir (Renfrew ve Renfrew, 2009, s.32, 33). Stone (2006, s.12) ise form tanımını kumaşın vücut üzerinde aldığı 3 boyutlu halinin dış konturu olarak tanımlamıştır. Bir başka ifadeyle “Bir giysi ya da koleksiyonun dış hatları” anlamına gelmektedir (Sorger ve Udale,2013, s.195).

Fazla kumaş kullanımıyla daha hacimli bir beden ya da dar kalıp çalışmasıyla beden hatlarını vurgulamak mümkündür (Sorger ve Udale,201, s. 44).

“Kadın Beden Tipleri Boya Göre:

- Kısa beden tipi
- Uzun beden tipi
- Normal beden tipi

Vücut Tipine Göre:

- Dar basenli bedenler
- Normal basenli bedenler
- Geniş basenli bedenler”

Kadın bedeni erkek beden özellikleriyle kıyaslandığında; boy daha kısa, göğüs kafesi ve omuzlar dar, leğen kemikleri geniş, üst beden uzun ve genel hatlar daha yuvarlaktır (Çivitçi, 2013, s. 6).

Detay

Giyim ürününün form aşamasından sonra genel çizgisinin belirlenmesi ve şekillenmesi için detay tasarımları gerçekleştirilir. Giyim ürünü etkileyici bir silüete ya da orantılı hatlara sahip olsa da özenle düşünülmüş detayları olmazsa tamamlanmış sayılmamaktadır. Moda gösterilerinde kendini belli etmeyen detay eksikliği mağazada müşterilerin yakın takibi ile fark edilebilir. Özellikle erkek giyim gibi standart kalıplardan çok uzaklaşmayan giyim türlerinde detaylar oldukça önemlidir. Cep şekli, aksesuarlar, işlemler, baskılar giyim ürünlerinin detaylarıdır (Sorger ve Udale;2012, s.52).

“Giysi tasarımlarında detay ve süslemelere, kemerler, düğmeler, fermuarlar, aplikeler, farklı renklerdeki şeritler, danteller, el yapımı çiçekler, boncuklar, pullar fonksiyonel ve süsleme amaçlı kullanılan malzemelere örnek olarak verilebilir” (Varol,2004, s. 25)

Kumaş

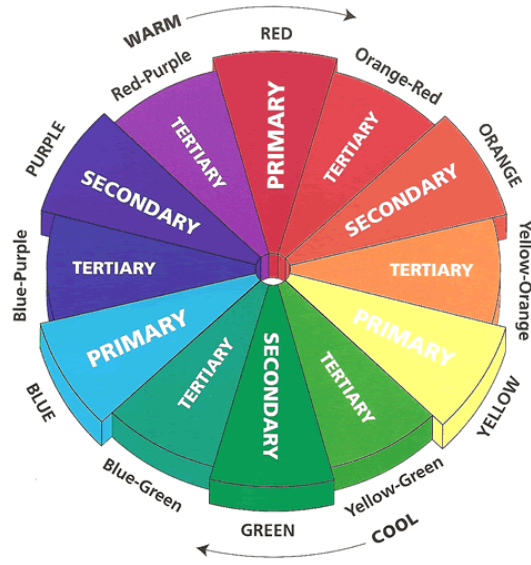
Jones kumaşı, moda tasarımcısının “yaratıcı ifadeyi iletme aracı” olarak tanımlamıştır (2009, s. 122) . Bir tasarımı planlarken hangi kumaşın kullanılacağı önemli bir detaydır. Kumaşların kendine has özellikleri sayesinde kalıp ile uyumlu hatlar oluşturulabilir. Her kumaşla drape yapılamayabilir ya da daha keskin bir görünüm için ipek kumaş elverişli olmayabilir.

Kumaşlar aynı zamanda mevsim özelliklerine göre de sınıflandırılır. İlkbahar/Yaz sezonunda hafif, hava geçirgenliği olan kumaşlar kullanılırken Sonbahar/Kış sezonunda daha kalın dış giyime uygun kumaşlar kullanılır (Sorger ve Udale, 2012, s. 54).

Kumaş teknolojisindeki modern gelişmelerin bir çoğu askeri ve uzay araştırmalarında ortaya çıkmıştır. Günümüzde fonksiyonel özellikleri sayesinde kumaşları spor ve dış giyimde kullanılan Gora-TEX markası ilk defa Neil Armstrong’un uzay yolculuğunda kablo yalıtımı olarak kullanılıp, 1976’da vücut ısı dengesini sağlayan, nefes alan ve su geçirmeyen bir kumaş olarak tescillenmiştir (Sorger ve Udale, 2012, s. 88).

Renk

Bilimsel tanımıyla renk; değişik dalga boylarında ışık ışınlarının yansımadır. Ton değişimleri ise dalga boyunun sayısına ve uzunluğuna göre oluşmaktadır (Kamışkan, 2013, s. 75).



Şekil 5.1. Renk Çemberi (http-10)

Ana Renkler: Kırmızı, sarı ve mavi.

İkincil Renkler: Turuncu, yeşil, mor.

Üçüncül Renkler: Turuncu-kırmızı, sarı-turuncu, sarı-yeşil, mavi-yeşil, mavi-mor, kırmızı-mordur.

Renk bir tasarımda ilgi çeken ilk detaylardan biridir. Tasarımın rengi, karakteri hakkında bilgi vermektedir. Renklerin bireyler üzerinde psikolojik bazen de fizyolojik etkileri olduğu söylenebilir.

Mavi ve yeşil doğayı çağrıştırırken kırmızı ve diğer parlak renklerin kalp atışlarımızı hızlandırdığı bilinmektedir. Renk tercihleri mevsimsel özelliklere göre değişmektedir (Jones,2009, s. 112).

Kadınların giyim ürünlerinde renk seçimini etkileyen faktörler kişisel renk beğenisi, yaşı, vücut yapısı, ten rengi, kültür düzeyi, içinde bulunulan dönemin estetik değerleridir (Kanişkan,2013, s. 87).

Doku

Doku bir yüzey üzerinde tekrarlardan oluşan biçimsel bir düzendir. Görme ve dokunma yoluyla anlaşılması dolayısıyla dokular; dokunsal ve görsel diye sınıflandırılabilir (Ertürk, 2017, s. 98).

Ertürk'ün anlatımıyla Güngör (2005) dokuları ikiye ayırarak; dokunulabilen üç boyutlu dokuları doğal doku, görme yoluyla algılanan iki boyutlu dokuları yapay doku olarak adlandırmıştır. Doğal dokulara deniz süngeri, istiridye kabuğu örnek olabilirken yapay dokulara 3 boyutlu desenli kumaş baskıları örnek verilebilir (Ertürk, 2017, s. 98).

Giysilerde kullanılan dokular özgün yüzeyler yaratmanın yanı sıra yerinde kullanım ile beden kusurlarını da gizleyebilmektedir (Ertürk, 2017, s. 98). Çoğu tasarımcı eskiz aşamasına geçmeden önce kumaşları ve dokuları netleştirir (Jones, 2009, s. 103).

5.1.2.2. Tasarım İlkeleri

Tasarım ilkeleri tasarımcılar tarafından kullanılan, ve tamamının aynı anda kullanımı zorunlu olmayan prensiplerdir (Jones, 2009, s. 103).

Özsoy ve Ayaydın'ın (2016, s. 4) Dow'dan (1899) aktarımıyla;

“Bu biçimci görüşte sanatçı veya tasarımcı çizgiyle, ışık ve gölge dengesiyle (Japonca notan) ve renkle çalışır; armonik ilişkilere ulaşmak için, kontrol edilebilen bu öğeleri simetri, tekrar, bütünlük, geçiş ve ikincillik oluşturmak için kompoze eder.”

“Giysi tasarımında dikkate alınması gereken tasanın prensipleri denge, vurgu, oran, ritim ve uyumdur” (Varol, 2004, s. 27).

Denge

Vücudumuzun dikey ekseninde simetrik olmasından kaynaklı giyim ürünlerimizde gözümüz simetrik bir denge aramaktadır. Giyim ürünlerindeki cep, yaka, düğme aralığı gibi detaylar bu denge unsuru göz önünde bulundurulup çoğunlukla simetrik ya da biz düzen içerisinde. Aksi bir durum olan asimetri de bilinçle işlendiği zaman modanın içinde var olmaktadır (Jones, 2009, s. 108).

Vurgu

“Vurgu; ön plana çıkması gereken unsurlar ile ikinci planda kalması gereken unsurlar arasında gerçekleştirilecek bir yön, boyut, biçim, doku, renk, ton ya da çizgi kontrastı ile sağlanabilmektedir” (Ertürk, 2017, s.108).

Tasarımda birden çok vurgu kullanılması gözü yorar ve dikkati dağıtır. Vurgu çoğunlukla renklendirme, çizgiler, alışılmadık desenlerle baskı yapılmasıyla olacağı gibi kontrast kumaşlarla da sağlanabilir (Diamond ve Diamond, 2002, s. 400).

Kontrast özellikler görüş açısının merkezinde yer alacağı için yerleştirilmesi özen gerektirir, başarılı bir tasarımcı vurguyu nasıl elde edeceğini bilmelidir (Jones,2009, s. 108, Diamond ve Diamond, 2002, s. 400).

Oran

“Oran, ölçüler arasındaki, uyum-denetim-gereklik işlevlerine bağlı ilişkidir.” (Atalayer, 1994, s. 205). Tasarımı oluşturan unsurlar, tasarımın genel oranına uyacak şekilde boyutlandırılmalıdır (Diamond ve Diamond, 2002, s. 400).

Oran bir tasarımın estetik ifadesini güçlü veya sönük yapabilir. Yanlış yerleştirilmiş aksesuarlar kullanıcının silüetinde deforme görüntüler yaratabilir (Jones,2009;109, Diamond ve Diamond, 2002, s. 401).

Ritim

Atalayer’in (1994) Hodgden’den aktarımıyla ritim; “Öğelerin, düzenlenmiş ahenkli bütünlüğüdür” (Atalayer, 1994, s. 116).

Ritim, temelinde tekrar kavramı olan, tasarıma hareketlilik ve görsel algı oluşturan biçim, renk, doku, yön gibi tasarım elemanlarıyla oluşturulan bir tasarım prensibidir (Ertürk, 2017, s. 109).

Ritim, tasarımda başarılı süsleme ve detay yerleştirmeleriyle tüketiciye tasarımın odak noktası haricindeki bölümleri de gösterebilir. Ritim; değişkenlik, radyasyon, ilerleme, tekrar, süreklilik gibi teknikler kullanılarak oluşturulabilir (Diamond & Diamond, 2002, s. 401).

Uyum

Uyum, bütünü oluşturan parçaların benzeşiklik göstermesi, yan yana gelen öğelerin net zıtlıklar göstermemesidir. Öğeler arasındaki uyuşum, bütünselliktir (Atalayer, 1994, s. 123).

Kumaş, renk, doku, detay gibi tasarımı oluşturan öğelerin kendi arasında uyumlu olması tasarım prensibi olan uyuma örnek verilebilir. Uyum tasarımcıların güvenli bölgesi olsa da bu her zaman iyi bir tasarım çıkacağı anlamına gelmez. Tasarımı donukluktan çıkarmak sürpriz unsurlar kullanarak mümkündür (Diamond ve Diamond, 2002, s.402).

5.1.3. Geliştirme

Koleksiyonun toparlanma aşamasında tasarımcının kontrolünde diğer uzman görüşlerin de yer aldığı bölümdür. Hazırlanan eskizlerin ve kumaş/doku/renk ile buluşmasıyla genel görünüş ve temaya uygunluğu hakkında görüşmeler yapılır. Oran/orantı problemleri gerçekleştirilerek yeniden boyutlandırmalar düzenlenir. Nakış, boncuk işleme, baskı vs. gibi detay görüşmeleri yapıp bu hizmetlerin tedarik edilmesi planlanır (Fujiwara ve diğerleri, 1994).

5.1.4. Düzenleme

Koleksiyona son bakış aşamasıdır. Değişiklik, iptal gibi unsurları içerir ve bu durum moda endüstrisinde yaratıcı sürecin bir parçasıdır (Kaplan ve Okur, 2008).

5.1.5. Sunum

Birçok koleksiyon hazırlanma aşamasında İlkbahar/Yaz ya da Sonbahar/Kış gibi genel geçer kabul gören sezonları baz almaktadır. Tasarımcılar hazırladıkları koleksiyonları defile, sergi gibi sunumlarla alıcıya veya pazara ulaştırabildikleri gibi günümüzde online sunumlarla da geniş kitlelere tasarımlarını ulaştırabilmektedir (Nystrom, 1928).

6. BİSİKLET VE ÇEVRE: ESKİŞEHİR

Bisiklet kullanımında coğrafi, sosyal, kültürel, ekonomik ve ergonomik etmenler bisiklet kullanımı ve bisiklet sürücüsünün konforunda belirleyici olmaktadır. Türkiye’de trafik uygulamalarında bisiklet kullanıcısının konumu net olarak belli edilmiş olsa da uygulamada özellikle bisiklet yollarının yeterli olmaması pratikte bisiklet sürücüsünün kullanımını kısıtlamakta olup bu şartlar; güvenli ve yaygın bisiklet kullanımı için en temel şarttır (Elbeyli, 2012). Bu araştırma kapsamında olan Eskişehir’de düzenli bisiklet kullanıcısı için mevcut çevresel faktörler başlıklar altında aşağıda sıralanmaktadır.

6.1. Eskişehir’de bisiklet kullanıcısı

Eskişehir’de Cumhuriyet sonrasında kurulan şeker fabrikası, baskı fabrikası ve demiryolu fabrikasının şehrin merkezi dışında konumlandırılmasıyla bu fabrikalarda çalışan işçiler için bisiklet kullanışlı bir ulaşım aracı olmuştur (Bkz. Görsel 6.1., Öztürk, 2012).



Görsel 6.1. Eskişehir Şeker Fabrikası işçileri iş çıkışı bisikletleriyle.

Günümüzde Eskişehir üç üniversitesi ile bir öğrenci şehridir. Yüksek Öğretim Kurumu istatistiklerine göre 2016-2017 yılında örgün öğretim ile eğitim gören 69,153

öğrenci bulunmaktadır (http-11). Bu da şehrin nüfusunun %11'ine karşılık gelmektedir. Bisikletin öğrencilerin günlük ulaşımında ekonomik, çevre dostu ve kolay ulaşılabilir olması kullanımını arttırmaktadır. Üniversite ve gençlik profili şehrin sosyokültürel yaşantısını da doğrudan etkilemekte olup, Elbeyli ve arkadaşlarının 2012'de yaptığı çalışma Eskişehir'in; çalışma yapılmış diğer şehirlerden daha yüksek bir kadın bisiklet kullanıcısı oranına sahip olduğunu göstermektedir. Bu çalışmada Eskişehir'de 706 bisiklet kullanıcısının yüzde 13'ünü kadın sürücüler oluşturmuştur (Elbeyli, 2012).

6.2. Eskişehir'de Bisiklet Yollarının Durumu

Eskişehir, topografik yapısı ve genç nüfusu ile bisiklet kullanımında önemli bir potansiyele sahiptir. Kentin coğrafi özellikleri bisiklet sürüşünü kolaylaştırırsa da henüz kapsamlı bir bisiklet yoluna sahip olmaması nedeniyle şehir trafiği içinde bisiklet kullanımı kullanıcılar için problemler oluşturmaktadır (Tanrıverdi, 2010, s. 97). İç Anadolu bölgesinin düz ve eğimsiz yollarına sahip olan Eskişehir; Atatürk Bulvarında 6 km'lik bisiklet yoluna sahip olup, Eskişehir Belediyesi 2016 çalıştay raporlarına göre 13 km'lik bisiklet yolu projesi mevcut olup bisiklet kullanımının 3 kat artırılıp kazaların ise %25 oranında azaltılması hedeflenmektedir (Seber, 2016). Bunun dışında yeni yapılacak tramvay hatlarının bisiklet yoluyla birlikte inşası planlanmaktadır.

6.3. Bisiklet Kullanımı Yönünden Eskişehir'in İklim Özellikleri

Eskişehir'de düzenli bisiklet kullanımına engel olan etkenlerden birisi bisiklet yollarının yetersizliğinin yanında şehrin iklimi ve mevsimsel yağış oranlarıdır. Karasal iklim kuşağı içerisinde yer alan Eskişehir; bir ayda ortalama yağışlı gün sayısının yaklaşık on gün olduğu bir şehirdir. Aralık, Ocak ve Şubat aylarında ise yağış rüzgar sıcaklık gibi iklimsel nedenler bu şehirde bisiklet kullanımını kısıtlamaktadır. İklimin bisiklet kullanımı üzerinde olan etkileri konusunda Kuzey Avrupa'nın yağışlı fakat bisiklet kullanımını destekleyen ülkelerinde çok sayıda çalışma yapılmıştır (Hepkinson ve diğerleri, 1989, s.20). Fakat yağış oranı Eskişehir'den daha yüksek olup yılın her ayı ortalama ayda on üzeri gün yağış alan Kopenhag'da sürekli düzenli bisiklet kullanıcısına iklim daha az engel olmaktadır (http-12). Bunun nedeni düzenli yapılmış olup kullanımında da düzenin olduğu bisiklet yollarının yanında bisikletin şehir hayatında bir organizma gibi görülmesi ve devletin teşvik edici politikaları olmaktadır.

İklim ve bisiklet birbiriyle etkileşimi karşılıklı olan etmenlerdir. 2013 yılında yayınlanan Türkiye İklim Değişikliği 6. Ulusal Bildirimine göre Türkiye’de CO salınımının %12’si ulaştırma sektöründen; bunun da %85’i ise kara yolu taşımacılığında kaynaklanmaktadır ([http- 13](http://www.tccb.gov.tr)). Yukarıda belirtildiği gibi bisiklet ve iklim etkileşim içindedir ve bu etkileşimde bisikletin iklime fayda sağlayan unsur olarak varlığını sürdürdüğü söylenebilir.



7. YÖNTEM

Bu bölümde tezin yöntemi; araştırma modeli, evren ve örnekleme, veri toplama tekniği ve araçları ve veri analizi başlıkları altında incelenmiştir.

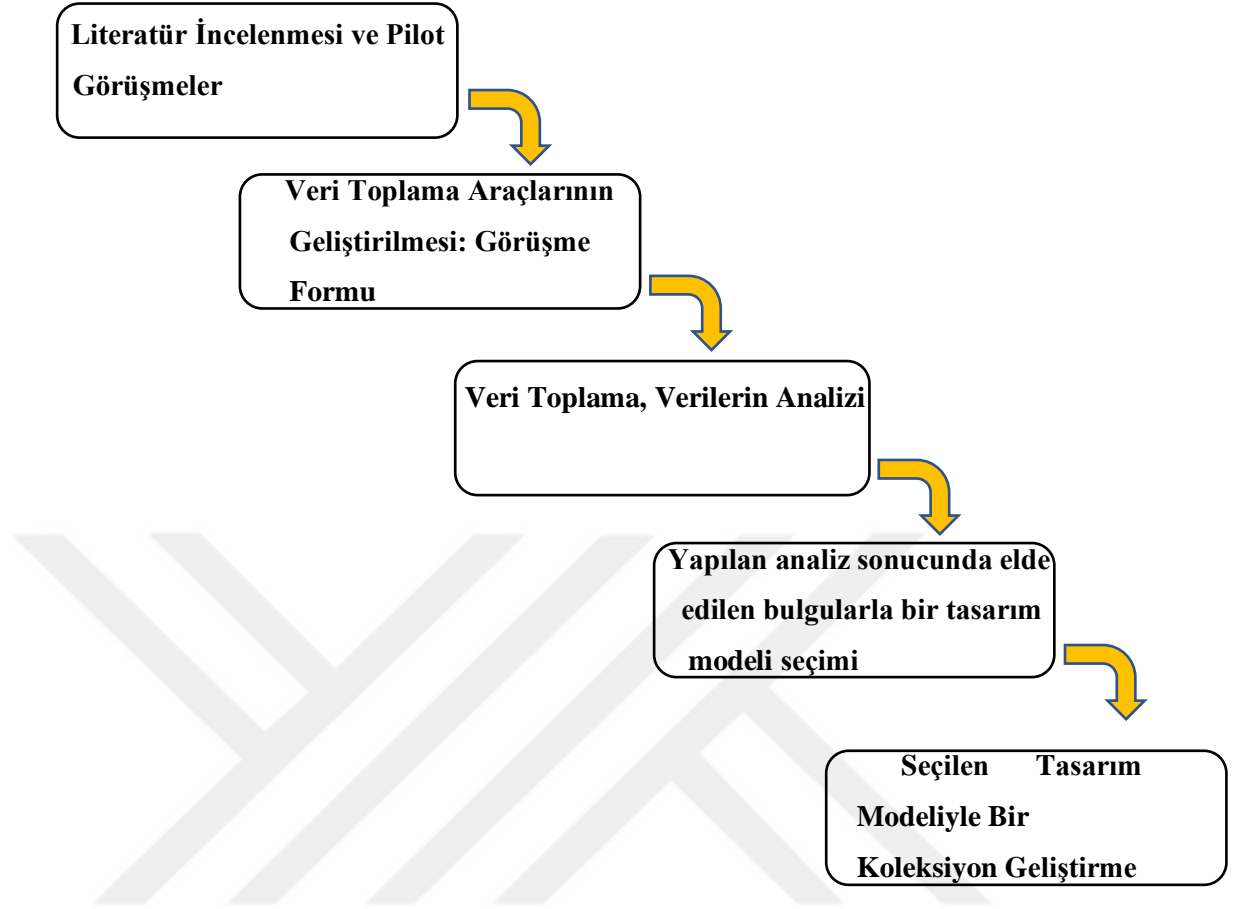
7.1. Araştırma Deseni

Araştırmanın yöntemi niteldir. “Nitel araştırma, disiplinler arası bütüncül bir bakış açısını esas alarak, araştırma problemini yorumlayıcı bir yaklaşımla incelemeyi benimseyen bir yöntemdir. Üzerinde araştırma yapılan olgu ve olaylar kendi bağlamında ele alınarak, insanların onlara yükledikleri anlamlar açısından yorumlanır” (Altunışık ve Diğerleri, 2010: 302).

İnsan ve çevresini konu alan nitel araştırmalar; yaşam tarzı, öyküleri, davranışları, örgütsel yapı ve toplumsal değişim gibi insana yönelik kavramları anlamaya yönelik bilgi üretim süreçlerinden biridir (Strauss ve Corbin, 1990).

Araştırma sürecinin ilk aşamasında konu ile ilgili literatür incelemesi yapılmış, araştırma konusu ile alakalı bireylerle online görüşmeler yapılmış ve ulaşılan kaynaklar ile temel bilgiler edinilmiştir. Edinilen bilgiler ile görüşme formu şekillendirilmiş ve ilk görüşme formu ile pilot görüşmeler yapılmıştır.

İkinci aşamada yüz yüze yapılan pilot görüşmeler değerlendirilerek görüşme formu üzerinde incelemeye gidilmiş, eksikler ve yanlışlar düzeltilerek yeni bir görüşme formu oluşturulmuştur. Görüşmenin ilerlemesi adına sonda sorular belirlenip görüşme formuna dahil edilmiştir. Görüşme formu araştırmaya en uygun veri toplama aracı haline getirilmiştir.



Şekil 7.1. Araştırma basamakları.

Üçüncü aşamada geliştirilen görüşme formu ile katılımcılarla görüşmeler yapılmış, bu görüşmeler ses kayıtları halinde toplanmıştır. Katılımcılar bisiklet grupları, toplu bisiklet organizasyonları ya da ölçütleri karşılayanlarla spontane olarak bulunmuştur. Yapılan görüşmeler yazılı metin haline getirilip alt problemler belirlenmiştir. Betimsel analiz yöntemiyle verilerin analizi yapılmıştır.

Dördüncü aşamada elde edilen bulgularla kullanıcıların istek ve ihtiyaçları belirlenmiştir. Tasarım aşaması için araştırmaya uygun bir tasarım modeli seçilmiştir.

Beşinci aşamada seçilen tasarım modeli eşliğinde öneri koleksiyonu oluşturma süreci başlamıştır.

7.2. Evren ve Örneklem

Araştırma evrenini Eskişehir’de yaşayan bisiklet kullanan kadın sürücüler oluşturmaktadır.

Araştırma örneklemini ölçüt örnekleme yöntemine göre belirlenmiştir., Bu yöntem, “önceden belirlenmiş bir dizi ölçütü karşılayan bütün durumların çalışılmasıdır. Burada sözü edilen ölçüt veya ölçütler araştırmacı tarafından oluşturulabilir ya da daha önceden hazırlanmış bir ölçüt listesi kullanılabilir” (Yıldırım ve Şimşek,2008,112).

Araştırma örneklemini Eskişehir’de yaşayan bisiklet kullanıcısı kadınlar oluşturmaktadır. Ölçüt Örnekleme Yöntemine göre araştırma örnekleminin belirlenmesinde kullanılan ölçütler şöyledir:

- Örneklem grubunun 60 yaş altı kadınlardan oluşması.
- Örneklem grubunun Eskişehir’de ikamet etmesi.
- Örneklem grubunun haftada en az 1 saat bisiklet kullanıyor olması.
- Örneklem grubunun araştırma verilerinin toplanmasında, görüşmeler için gönüllü olması.
- Görüşme sorularına yanlı, sorunun içeriğine aykırı veya eksik bilgi verilmemesi.

7.3. Araştırma Verilerinin Toplanması

Araştırmada, örneklemin ulaşım, spor ve sosyalleşme aracı olarak bisiklet kullandığı süreçteki giyim tercihleri birebir görüşme yöntemiyle tespit edilerek olası sorunlara çözüm önerileri giysi koleksiyon tasarımı olarak sunulmuştur. “Görüşme sözlü iletişim yoluyla veri toplama tekniğidir” (Karasar,2016, s. 210). Yüz yüze, telefonla ya da uzaktan görüntülü iletişim yollarıyla yapılabilen görüşmeler aynı zamanda duyma ve konuşma engelli bireyler için hareketli (simgesel) olarak da gerçekleştirilebilir (Karasar, 2016, s.210)

Görüşmeler, kimlik gizliliği, gönüllülük ve örneklem seçim ölçütlerine uygunluk esasları doğrultusunda yüz yüze yapıp, yarı yapılandırılmış görüşme formu ve içerdiği sorularla elde edilen veriler ise ses kaydı altına alınmıştır. Görüşme soruları pilot görüşmelerle şekillendirilip son halini almıştır. Görüşmelerde bisiklet kullanıcılarının kimlik bilgileri olmadan kendilerini tanıtmaları, yaş, meslek ve gelir durumları öğrenilmek istenerek çalışma yapılan örneklemin sosyokültürel ve bisikletin kullanıcının günlük hayatındaki konumu hakkında yüzeysel bilgi edinilip sonrasında bisiklet kullanımı ve kullanım detayları sorgulanmaktadır. Ne zamandır bisiklet

kullanıldığı ve kullanılan bisiklet özellikleri öğrenilip giyim seçenekleri başta olmak üzere kullanılan aksesuarın ihtiyaç ve yeterlilik konusunda fikirleri alınmıştır. Günlük bisiklet kullanım süresi ve bisiklet kullanım amaçları giyim tercihlerinin belirlenmesinde önemli bir unsur olarak belirlenmiştir. Bisiklet kullanım alanları kullanılan yolun konforu ve hava koşulları kullanılan giyim seçeneklerini etkileyen koşullardır ve bu konulardaki seçimler araştırılmıştır. Bisiklet kullanımını tercih etme nedenleri ve iyi sürücü tanımı istenilmiştir. Bisiklet ve bisiklet kullanımı ile ilgili kullanıcının genel özellikleri öğrenildikten sonra giyim tercihlerinin ve bisiklet kullanımında giyim gereksinimlerinin belirlenmesini amaçlayan sorular sorulmuştur. Kullanıcıların tercih ettikleri giyim ürünlerinin fonksiyonel ve tasarım özellikleri sorulmuş bu özelliklerde beklentinin ne olduğu, herhangi bir problem yaşanıp yaşanmadığı, istek ve görüşleri hakkında bilgi edinilmiştir. Son olarak kullanıcılara konu hakkında mevcut cevaplara eklemek istedikleri olup olmadığı sorulmuş ve görüşme onam formu doldurulması ile görüşme sonlandırılmıştır.

7.4. Pilot Görüşme

Eskişehir’de kadın bisiklet sürücülerinin giyim tercihlerini belirlemek ve yaşanan giyim problemlerini tespit etmek amacıyla görüşme soruları hazırlandı ve bisiklet kullanımında beş yıldan fazla düzenli bisiklet kullanımı olan; profesyonel bisikletçi olmayıp daha çok günlük hayatta bisiklet kullanan üç bisiklet kullanıcısı kadın ile görüşme yapılmıştır. Görüşme sonrasında belirlenen sorunların açığa çıkarılmasında soruların etkisi değerlendirilip hedefe yönelik cevaplara, yönlendirmeden uzak olarak ulaşabilecek görüşme soruları metni hazırlanmıştır.

7.5. Görüşme Formu

Görüşme formu (EK1), araştırma örnekleminde yer alan kadın bisiklet kullanıcılarının demografik özellikleri, kullandıkları bisikletin özellikleri, bisiklet kullanma sıklıkları, bisiklet giyiminde tercih ettikleri ürünler, giyim ürünlerinden beklentileri ve bisiklet giysisi pazarı/piyasası hakkında bilgiler edinmeyi amaçlayan sorular içermektedir

Görüşme formu oluşturulurken konu ile ilgili literatür taranmış ve bisiklet topluluklarındaki tanınmış kadın bisikletçilerle yazılı yoldan iletişime geçilip giyim tercihleri hakkında yüzeysel görüşmeler yapılmıştır.

Pilot çalışma olarak Eskişehir’de yaşayan kadın bisiklet kullanıcıları ile yüz yüze görüşmeler yapıp görüşme formu soruları son halini almıştır. Yapılan görüşmeler sonucunda görüşmenin yarı yapılandırılmış görüşme olması konusunda karara varılmıştır.

7.6. Demografik Özellikler

Günlük hayatında ve profesyonel olmayacak şekilde Eskişehir’de bisiklet kullanan kadınların giyim gereksinimlerini belirlemek amacıyla oluşturulan görüşme metinleri, birebir görüşme yapılan bisiklet kullanıcılarına iletilmiştir. Görüşmenin başlangıcında alınan kişisel veriler çerçevesinde görüşmecilerin demografik yapıları belirlenmiştir. Örnekleme yer alan bireylerin yaş ve bisiklet kullanım bilgileri Tablo 7.1’de görülmektedir.

Aktif bisiklet kullanım geçmişi yönünde sorulan sorulara verilen cevaplar sonucunda en uzun aktif bisiklet kullanım geçmişi olan görüşmeciler yaklaşık 360 aydır olan kullanımları ile iki görüşmeci olmuştur. En kısa düzenli bisiklet kullanımı süresi ise üç ay olup tek görüşmeciye aittir. Görüşmecilerin ortalama aktif olarak bisiklet kullanım süresi ise 116,7 aydır.

Görüşmeye katılan yirmi görüşmeci içerisinde üç kişi yaşını belirtmemiştir. En genç görüşmeci 26 yaşında, en yaşlı görüşmeci ise 53 yaşında olup ortalama yaş 37,3 olarak belirlenmiştir.

Tablo 7.1. Görüşme yapılan bisiklet kullanıcılarının demografik özellikleri

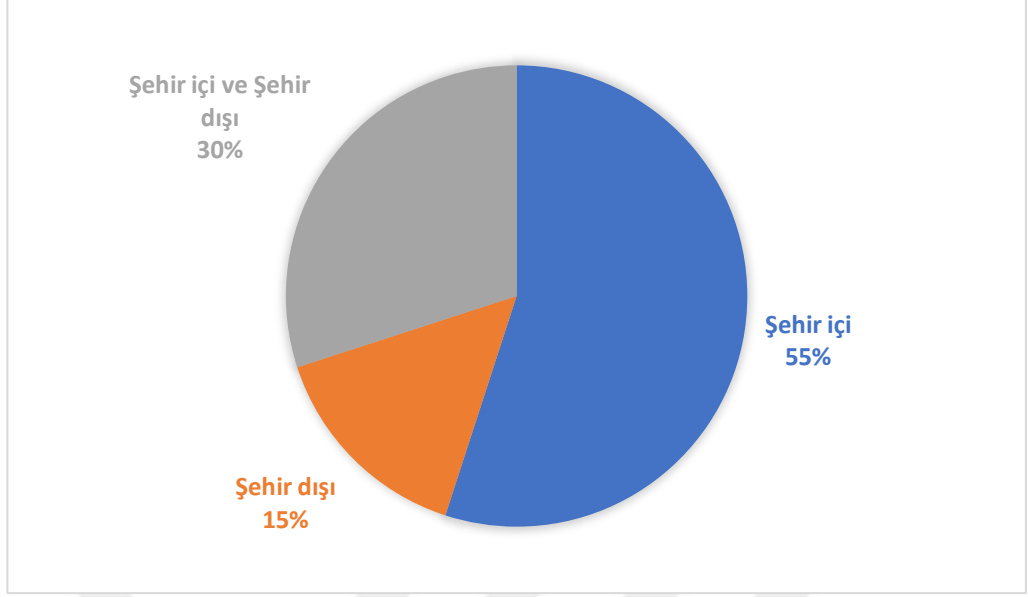
GÖRÜŞMECİ	YAŞ	AKTİF BİSİKLET KULLANMA SÜRESİ (AY)	BİSİKLET KULLANILAN GÜN SAYISI (7 GÜNDE)	BİSİKLET KULLANIM ALANI
1	42	24	2,5	Şİ + ŞD
2	*	3	*	Şİ
3	45	360 **	7	Şİ
4	*	240	7	Şİ
5	33	72	7	Şİ + ŞD
6	26	8	2	Şİ + ŞD
7	32	120	3	ŞD
8	27	48	1	Şİ
9	48	24	7	ŞD
10	47	60	2	ŞD
11	*	18	7	Şİ + ŞD
12	42	360**	3,5	Şİ
13	39	120	7	Şİ + ŞD
14	53	24	7	Şİ + ŞD
15	48	12	2,5	Şİ
16	33	*	2	Şİ
17	26	18	*	Şİ
18	38	240**	2	Şİ
19	26	228	*	Şİ
20	30	240**	7	Şİ
ORTALAMA	37,3	116,7	4,5	

*: Belirtmedi. **: Tahmini belirtilen zaman Şİ: Şehir içi ŞD: Şehir dışı

Aktif bisiklet kullanım geçmişi yönünde sorulan sorulara verilen cevaplar sonucunda en uzun aktif bisiklet kullanım geçmişi olan görüşmeciler yaklaşık 360 aydır olan kullanımları ile iki görüşmeci olmuştur. En kısa düzenli bisiklet kullanımı süresi ise üç ay olup tek görüşmeciye aittir. Görüşmecilerin ortalama aktif olarak bisiklet kullanım süresi ise 116,7 aydır.

Görüşmecilerin %40' ı haftanın yedi günü bisikletini kullanırken, üç görüşmeci haftada sadece iki gün bisiklet kullanmaktadır. Hafta sonları en sık bisiklet kullanılan günler olarak görülmüştür. Ortalama haftada bisiklet kullanılan gün sayısı ise 4,5'tir.

Günlük hayatında bisiklet kullanan ve görüşme yapılan kadınların %55'i bisiklet kullanım alanı olarak sadece şehir içini tercih etmekte olup, %15'i ise sadece şehir dışını tercih etmektedir. %30 bisiklet kullanıcısı ise hem şehir içinde hem de şehir dışında bisiklet kullanmayı tercih etmektedir (Bkz. Şekil 7.2.)



Şekil 7.2. Görüşmecilerin tercih ettiği bisiklet kullanım alanı.

7.7. Verilerin Analizi

Kayıt altına alınan görüşmelerin analizi için “betimsel analiz” yöntemi kullanılmıştır. Bu yaklaşıma göre elde edilen veriler, daha önceden belirlenen temalara göre özetlenmekte ve yorumlanmaktadır. “Veriler araştırma alt problemlerinin ortaya koyduğu temalara göre düzenlenebileceği gibi görüşme ve gözlem süreçlerinde kullanılan sorular ya da boyutlar dikkate alınarak da sunulabilir” (Yıldırım ve Şimşek,2006,224). Bu doğrultuda öncelikle ses kayıtları raporlaştırılmış ve araştırma alt problemlerine göre gruplandırılmıştır. Bu gruplama ile elde edilen bulgular ise tanımlanıp, yorumlanarak araştırma sonuçlarına ulaşılmıştır.

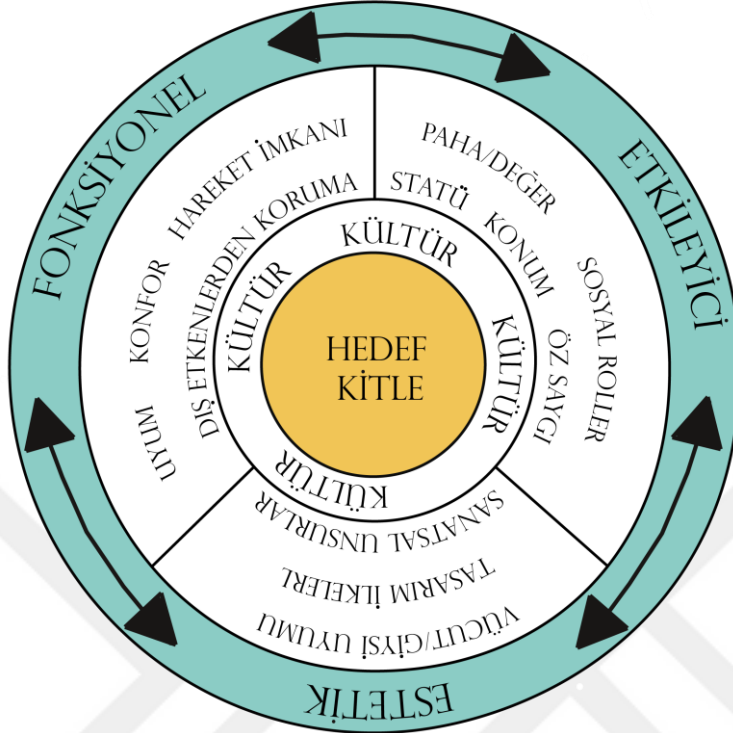
7.8. Tasarım Süreci

Araştırmada kadınlar için fonksiyonel bisiklet giyim tasarımı sürecinde Bye ve Hakala'nın “Sailing Apparel For Women: A Design Development Case Study” çalışmasında kullandığı; Watkin(1995)'in 7 basamaklı süreciyle Lamb ve Kallal'ın “FEA” modeli birleştirilerek kullanılmıştır. Watkin'in tanımladığı 7 aşamalı süreç; “kabul et, analiz et, tanımla, düşün, seç, uygula ve değerlendir” aşamalarından bu araştırma için analiz, tanımlama, fikir üretme ve seçim basamakları seçilmiştir. Analiz basamağı çalışma başlangıcında tanımlanan tasarım problemi ve çözümüne yönelik literatür araştırması yapılmış sonrasında, görüşme kayıtları metin haline çevrilip problem başlıkları altında incelenerek temel bulgulara ulaşılmıştır. Tanımlama

basamağında, tasarım problemine ilişkin kadın bisiklet kullanıcılarının, giyim tercihleri, giyimlerinde önem verdikleri özellikler, giyim ürünlerinin tasarım ve fonksiyonel özellikleri, mevcut giyim ürünleriyle yaşadıkları problemler gibi önemli noktalar temel konular olarak ele alınmıştır. Bu doğrultuda elde edinilen bulgular kadın bisiklet kullanıcılarına öneri koleksiyon tasarımında kullanılmıştır. Fikir üretme aşamasında ise kadın bisiklet kullanıcıları için koleksiyon eskizleri yapılmıştır. Seçim aşamasında mevcut eskiz çizimleri tasarım ölçütleri ile kritik edilerek, ölçütler ile aynı doğrultuda hazırlanan tasarımlardan 10 look (görünüm) seçilmiştir. Seçilen tasarımların çizimleri dijital platformda Adobe Illustrator programı ile yapılmıştır.

7.8.1. Hedef kitle

Hedef tüketici (ulaşılması amaçlanan kullanıcı) FEA (fonksiyonel, estetik, etkileyici) modelinin merkezinde yer almaktadır (Bkz. Şekil 7.3.). Hedef kitlenin ihtiyaçları belirlenmeden önce kullanıcı profili geliştirilmelidir. Bu profil kullanıcıların demografik ve psikografik bilgileri, fiziksel özellikleri, aktiviteleri ve tercihlerinden oluşabilmektedir. Hedef kitleyi belirlemek ayrıca kullanıcıların istekleri ve ihtiyaçlarının analizi aşamasında yardımcı olmaktadır. Bununla birlikte hedef kitle bir birey ya da grup olabilmektedir (Lamb ve Kallal, 1992; s. 42,43). Bu araştırmada hedef kitle aynı zamanda araştırmanın evrenini oluşturan Eskişehir’de bisiklet kullanan kadınlardır.



Şekil 7.3. FEA Modeli, (Lamb ve Kallal, 1992)

7.8.2. Kültür

Lamb ve Kallal'ın Kaiser'den(1990) aktarımıyla “Giysiyi içeren insan davranışı kültürel bağlamda gerçekleşir”. Bu yüzden model oluşumunda kültür hedef kitleyi çevrelemektedir (Lamb ve Kallal,1992 s.43). Yüksel ise giyim kültürünü şöyle tanımlamıştır;

“kültürlerin giysiye nasıl yansıdığı ve giysi etrafında gelişen uygulamalar, inançlar, inanışlar, semboller, kültürel kimlik, sosyal statü, kültürel kodlar gibi konuları kapsar”(Yüksel,2017;3).

7.8.3. Tasarım kriterleri

Tasarım ölçütlerini belirlemede kullanıcı ihtiyaç ve istekleri önemlidir. Lamb ve Kallal'ın modelinde bunlar fonksiyonel, anlamı ve estetik olarak sınıflandırılmıştır. Giyim ürününün işlevsel olması, kullanıcıya anlam ifade etmesi ve estetik yönleriyle göz doldurabilmesi gerekmektedir. Tasarım kriterlerinin öğeleri aynı zamanda birbirleriyle de etkileşim halindedir.

8. BULGULAR VE YORUM

Bu bölümde, araştırmanın temel problemi olan kadın bisiklet kullanıcılarının giyim tercihlerinin belirlenmesi konusunda örnekleme yapılan görüşmelerle oluşturulan alt problemler, betimsel analiz yöntemi ile çözümlenerek ulaşılan bulgular ve bu bulgulara ait yorumlar yer almaktadır.

Araştırma bulguları ve bu bulgulara ait yorumlar alt problemler doğrultusunda 3 ana bölümde sunulmuştur:

- Kadın bisiklet kullanıcılarının bisiklet kullanımında tercih ettikleri giyim ürünleri ve özellikleri.
- Kadın bisiklet kullanıcılarının bisiklet giyiminden beklentileri.
- Kadın bisiklet giyimi piyasası hakkında görüşler.

8.1. Kadın Bisiklet Kullanıcılarının Bisiklet Kullanımında Tercih Ettikleri Giyim Ürünleri ve Özellikleri

Alt Problem 1: Bisiklet sürüşünde tercih edilen giysiler nelerdir?

Bisiklet sürüşü kimi zaman ulaşım kimi zaman da rekreatif etkinlik olarak insanların yaşamında yer almaktadır. Bisikletin kullanım amacı ise kullanıcıların giyim tercihleri üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Yarı yapılandırılmış görüşme sonucunda görüşmeye katılan kadın bisiklet kullanıcılarının “bisiklet kullanırken vazgeçilmez olduğunu düşündüğünüz giyim ürünleri nelerdir” sorusuna verdikleri cevaplar ise şöyledir:

Kullanıcıların %20’si “kask” gibi korumaya yönelik aksesuarları vazgeçilmez olarak nitelendirirken diğer görüşmecilerden en sık alınan cevaplar tayt, tişört, sweatshirt gibi rahat, sportif kıyafetlerdir. Kullanıcılar kıyafet tercihlerini; giyim ürünü formunun çok dar ya da çok bol olmaması, esnek vücudun hareketini kısıtlamayan kumaş özelliklerine sahip olması, hava koşullarına karşı kullanıcıya konfor sağlaması gibi niteliklerle tanımlamışlardır. Bol alt giyim ürünlerinin bisiklet sürüşü esnasında bisikletin hareket mekanizmasına takılma olasılığı sürüş güvenliğini tehlikeye sokacağı için kullanıcılar dar kıyafetleri daha çok tercih etmektedir.

Spor ayakkabı, eldiven, yağmurluk, rüzgarlık gibi ürünler de kullanıcıların tercih ettiği ürünler arasında yer almıştır.

“...normalde mesela üstümdeki gibi normal kıyafetle de kullanabiliyorum ama turlara giderken daha uzun süre kullanacağım için özellikle haftasonunda falan kolay kuruyan quick-dry diyorlar galiba o tarzda kıyafetler yine tayt giyiyorum mı o tarzda tişörtler giyiyorum mı terletmeyecek terlesem de teri dışarı verecek. Ama normal çarşıya inerken normal kıyafetlerimle de inebiliyorum.”

“Rahat bir alt sanıyorum, mesela dar bir kot çok rahat olmuyor, gene binebilirsiniz ama daha kısa süreli, rahat işte eşofman, tayt, şort gibi. Etek normal hayatımda da giymiyorum ama, eteğin de rahat olabileceğini düşünüyorum, hani bir görünme ya da hani öyle bir rahatsız yoksa, yani bol olduğu için rahat olabileceğini düşünüyorum.”

“Bisiklet formam! En çok sevdiğim bir bisiklet formam var, böyle kuru kafalı falan X markasından almıştım. Onu çok seviyorum. Hani onu giymediğimde böyle sanki ben bisikletçi miyim diye düşündüğüm oluyor. Altıma da tayt. En rahatı tayt bence. Çünkü öbür türlü eşofman giydiğinde paçan takılıyor. Paça bandı kullanıyoruz ama yine de takılma ihtimali var, kayabiliyor.”

“Kask en önemlisi, kaskla eldiven, onun haricinde ter tutmayan ince kıyafetler tabi ki, ya da kısım ona nazaran gene ince ama şey olan bu termal kıyafetler. Akıllı kumaşlar.”

“Tayt tarzı kotlar filan giyilebilir belki daha hem günlük yaşama uygun olsun işe gidip gelirken daha uyumlu olsun diye. Onun haricinde de taytlar zaten genelde her yere uyum sağlıyor bir şekilde. Daha klasik de kullanabiliyorsun daha spor da kullanabiliyorsun. Ekstra olarak aklıma gelen ceket demiştim az önce ceketlerle alakalı belki bir şeyler yapılabilir. Daha spor giymek zorunda hissediyorsun ama onu nasıl daha normal yaşama... Normal yaşamında spor giyinen bir insana göre çok fazla fark etmese de yani daha günlük hayata adapte edilebilir, bisiklet kullanırken de giyilebilir ceket olabilir.”

Alt Problem 2: Bisiklet kullanırken tercih edilen giysilerin tasarım özellikleri nelerdir?

Bisiklet kullanımında tercih edilen giyim ürünlerinin tasarım özellikleri konusunda örneklemin yorumları şöyledir; Örnekleme yer alan kadınların giysilerinde öncelikli form tercihleri bisiklet kullanımında konforlu sürüşün sağlanması odaklıdır. Ayrıca mevsim özelliklerine göre de dar veya bol formda giysi kullanımı değişiklik göstermektedir. Renk seçimi hakkında yorum yapan 14 kişiden 3’ü ise renk seçeneği olmadığını, giyim ürününün konforunun öncelikli olduğunu belirtmiştir. 3 kişi renk tercihlerini kişisel estetik değerleri doğrultusunda seçtiğini sadece görünür olma kaygısı

duydıkları zamanlarda fosforlu ya da dikkat çekici renkler kullandığını söylemiştir. 8 kişi ise bisiklet kullanımında görünür olma gerekliliği ve kullandıkları bisikletlerin renk çeşitliliğinden dolayı renkli/fosforlu ürünler tercih ettiklerini belirtmiştir.

Örneklemin %15'i kıyafetlerinde reflektör kullanımının özellikle gece sürüşlerinde görünürlüğü arttırdığına değinmiştir. Ayrıca, kumaş özelliği konusunda rahat hareket olanağı sağlayan ve hava geçirgenliğine sahip kumaşların tercih edildiği belirtilmiştir.

“...Ama dar bir tayt hani üzerinizde yokmuş gibi. Bol Bir şey girdiğinizde paçanızın işte oradaki zincire takılma ihtimali var, ya paça bandı kullanmanız gerekebiliyor ya da zincir koruma olması gerekiyor bisiklette. O yüzden bol bir paça rahatsız edebilir. Daha dar bir form rahat ettiriyor. Ve rahat bir kumaş. Renk görünür bisiklet formunda genel olarak da görünürlük amaç olduğu için, daha renkli fosforlu görünür renkler aslında kullanılıyor. Hem de hoş geliyor bisikletin yapısına, tarzına ve kişiliğine uygun...”

“...biraz bisikletimde de görüyorsunuz ben böyle biraz daha ıı soft renkleri seviyorum. Renkli seviyorum ama mesela yine de çok abartmadan. Kendimi iyi hissettiğim elbise ya da nasıl diyeyim hmm sempatik şeyleri seviyorum hani tarz olarak da. Daha rahat hissediyorum, kendim gibi hissediyorum...”

“Var. Bisikletim yeşil olduğu için genellikle yeşil giyiniyorum. ıı dediğim gibi taytı tercih ediyorum. Daha rahat olduğu için, bunlar.”

“Ya genelde insanlar canlı renkler giymeye çalışıyorlar daha görünür olmak için. Ben de çok sevmiyorum öyle fosfor yeşili bilmem ne genelde benim gridir. Bir tane turuncu aldım biraz daha hani renkli olabilsin diye. ıı siyah, gri, beyaz o tonları gene ben kullanırken giyiyorum. Onları alıyorum sevdiğim için. ıı reflektörlü tişörtüm yok baskı-yama da kullanmıyorum, tercih etmiyorum. Ama çabuk kuruyan, teri dışarı atan kumaşlardan giymeye çalışıyoruz.”

Alt Problem 3: Bisiklet kullanırken tercih edilen giysilerin fonksiyonel özellikleri nelerdir?

Bisiklet kullanımı açık havada yapılan bir spor ya da ulaşım etkinliği olduğu için giyim ürünü tercihlerinde mevsim önemli bir yere sahiptir. Yaz mevsiminde hava sıcaklığıyla artan vücut ısısını dengelemek için yüksek hava geçirgenliği beklenirken, kış mevsiminde mevcut vücut sıcaklığının hava koşullarından etkilenmemesi için düşük hava geçirgenliği beklenmektedir (Oğlakçioğlu ve diğerleri., 2013, s. 40). Bisiklet

kullanımında tercih edilen giyim ürünlerinin fonksiyonel özellikleri konusunda görüşmecilerin yorumları ise şöyledir:

Kadın bisiklet kullanıcıları, giyimlerinin mevsim özelliklerinden etkilenmeden onlara konforlu bir sürüş sağlaması beklentisindedir. Yağmurluk ve rüzgarlık Eskişehir hava koşullarında tercih edilmektedir. Eskişehir’de gün içinde değişen hava koşulları nedeniyle özellikle birden fazla kıyafet giyilmesi katılımcıların genelini tercih ettiği kullanım şeklidir. Kişisel eşyaların yanında taşınabilmesi adına kıyafetlerde cep bulunması katılımcıların beklentileri arasındadır. Giyim ürünlerinin hava geçirgenliğinin olması, esnek kumaş özelliklerine sahip olması ise katılımcıların ortak değindikleri noktalardır. Pedli tayt gibi kullanımı kolaylaştıran ürünler tercih edilse de günlük giyime adaptasyonu konusunda sıkıntılar yaşanabilmektedir. Reflektör kullanımı özellikle gece sürüşlerinde istenilen bir özellik olarak tanımlanmıştır. Kask kullanımı konusunda katılımcılar kullanımının gerekli olduğunu söyleseler de katılımcıların yalnızca %25’i düzenli kask kullanmaktadır.

Güneşli havalarda kullanımda UV koruması seçilen giyim ürünlerinde seçim kriterleri arasında yer almaktadır. Bazı bisikletçi formalarının yarım kollu olması estetik görünmeyen güneş yanıklarına sebep olduğu nedeniyle kullanıcılar tarafından eleştirilmiştir. Eldiven, kolluk, buff, paça bandı gibi ürünler ise kullanıcılar tarafından tercih edilen fonksiyonel ürünler arasında yer almaktadır.

Ayrıca kullanıcılar uzun süreli sürüşlerde oturma bölgesinin rahatsız hissettirdiğini belirtmiştir.

“...bisiklet çantası takmıyorsan arkada havalandırması yoksa sırtın direkt sırsıklam oluyor. Havalandırmalı tişört bile giysen sırtın sırsıklam oluyor. O yüzden u arkada cep olması işte telefonunu zaten çantaya koyuyorsun işte ceketini oraya koyuyorsun cüzdanı oraya koyuyorsun daha rahat kullanıyorsun, sürüyorsun...”

“...şey denir ya hep kötü hava yoktur, kötü kıyafet vardır. Kıyafetin şeye uygun olması lazım kesinlikle, mesela kar yağarken de tura çıkan arkadaşlarımız vardır. 365 gün bisikleti hiç bırakmayan arkadaşlarımız var, uygun bir kıyafetle hepsini her koşulda bisiklete binebiliyorsunuz. Öncelikle terletmemesi herhalde en önemlisi benim hissettiğim. Hem rüzgarı Ya da havayı geçirmesi hem de nasıl denir naylon tarzı şeyler biraz daha terletir, daha çok şu bölge (koltuk altları) oturduğunuz bölgeler işte özellikle terden, bazen hani şey olur, görünür terlediğiniz bölgeler falan. Bazen de Birkaç kat falan giymeyi tercih ediyorum. İşte bir tişört işte yanına bir şey daha olursa ince bir yağmurluk, biraz havanın durumuna göre birkaç kat giymek gerekebiliyor. Kask kesinlikle kullanılması gerekebiliyor...”

8.2. Kadın Bisiklet Kullanıcılarının Bisiklet Giyiminden Beklentileri

Alt Problem 4: Bisiklet giyiminden beklentiler ve karşılaşılan problemler nelerdir?

Örnekleme, “Bisiklet kullanırken kendinizi iyi ve çekici hissedebileceğiniz giysi/giysiler sizce nasıl olmalı? Özelliklerini tarif edebilir misiniz?” sorusu yöneltilmiştir. Bisiklet giyiminde kadın bisiklet kullanıcılarının giyim ürünlerinden beklentileri ve yaşadıkları problemlere ilişkin katılımcıların yorumları ise şu şekilde olmuştur; katılımcıların %20’si soru kalıbında bulunan “çekici” kavramını bisiklet giyimiyle bağdaştıramamış, böyle bir beklenti içinde olmadıklarını dile getirmiştir. Bu katılımcılar giyimden beklentilerinin görsellikten ziyade rahatlık ve fonksiyonellik olduğunu söylemiştir.

Katılımcıların %30’u bisiklet giyim sektöründe kadın giyiminin çok kısıtlı olduğundan, istedikleri renk, desen ve formda ürünler bulamadıklarından bahsetmiştir. Bu kitle aynı zamanda uygun ürün bulamadıkları dönemlerde erkek reyonlarından alışveriş yaptıklarını ve vücutlarına uygun kesimde olmayan bu ürünleri kullandıklarını belirtmiştir.

Örnekleme katılımcılarının %20’si etek kullanımı hakkında yorumlarda bulunmuş; etekle bisiklet kullanımının toplum ahlak yapısı tarafından hoş karşılanmadığını ancak, uygun düzenlemelerle, bisiklet kullanımına uygun etekler kullanılabileceği görüşünü bildirmiştir.

Bisiklet giyiminde karşılaşılan problemlerden birkaçı ise; aktif giyimde kullanılan spor taytların kumaşlarının inceliği ve bunun sonucu olarak şeffaf yapıda olması, pedli bisiklet taytlarının yürüyüşü kısıtlayan etkisi, desen ve renk eksiklikleri, bisikletçi formalarının kalıplarında kadınsı çizgilerin olmamasıdır.

“...Bir kadın olarak bunu düşünmem mümkün değil. Sıfır yaka. Ya yüzücü olacak arkası formu ya da 11 omuzlardan daha fazla şöyle biraz daha açık sıfır kol ve dar bir şey olacak. Şurada bir fermuar olabilir (yaka bölgesinde) çok aşağıya inmesine gerek yok evet yaka bölgesinden göğse doğru. Ama çok aşağıya inmesine gerek yok tekrar söylüyorum. Onun dışında çok uzun olmasın. Bir de bir şeyi bunu paylaşmak zorundayım taytların içinden iç çamaşırımız belli oluyor. Tayt kumaşını bunu nasıl çözeceğiz bilmiyorum. Bu tayt kumaşı ya bedeniniz de gözüküyor güneşte hele içinizde ne tip bir çamaşır var korkunç bir şekilde bunu kendim ilk defa bana bu olduğunda o kadar utanmıştım ki bilmiyordum...”

“...çok fazla erkek forması olduğu için bazen erkek forması da giymek durumunda kalıyoruz. Xs filan da olsa. Tabi onun kesimi erkek küt kesimi, kadın kesimleri, kadın forması bulabildiğim zaman o şu şekil siz dahi iyi biliyorsunuzdur, daha vücuda oturan, kadınsı hatları olan. Dolayısıyla daha rahat da hissettiriyor aslında, hani dönerken sağa sola. Aynı şekilde eğer full zipli bir şeyse ince bir zipli olsun, fermuarı...”

“Terletmemesi teri tutmaması daha doğrusu. Havalandırılmalı ıı hava alabilen bir kumaş olmalı. Bu kumaş aynı zamanda teri de tutmuyor. Dolayısıyla koku da yapmıyor. Benim için önemli olan bisiklette rahat olmak. Yani Allah göstermesin düşe de bilirsiniz. Ya da ne bileyim çok fazla efor harcamanız gerekebilir. O sırada sıkı bir şey çok rahatsız edebilir. Bol bir şey de çok rahatsız edebilir. Allah göstermesin o da zincire takılabilir, pedala takılabilir. Allah göstermesin her şey olabilir. Dolayısıyla ne bol ne dar ama mümkün olduğu kadar sizi koruyacak yazın güneşten kışın soğuktan bence bu yeterli.”

“Hava geçirgen özelliği olması çok önemli. Kalıp olarak da soğukta vücudu sarmış olması çok önemli. Bir de rüzgarlık çok önemli. Yani kapüşonlu olanları daha çok tercih ediyorum hani üşüdüğüm için. Yüzüne de çok vuruyor. Onun dışında şey bu ışığa karşı, reflektör mü diyorduk ona, öyle bir özelliği olan şeyleri kullandığımda, gece kullandığımda da onlara dikkat ediyorum reflektörlü olmasına...”

“Yağmurluklarım var benim özellikle. Yani komple bisikletimi kapatan yağmurluklar var görmüşsünüzdür onları çok yağmurda seviyorum. Ama daha az yağmurda o zaman normal bir yağmurluk giymeyi tercih ediyorum. Ama mutlaka yağmurluk giyiyorum böyle havalarda. ...Reflektör evet okey ama lambanın çok çok çok önemli olduğunu görüyorum. Ön lamba da arka lamba da. Arka lambada kendimi daha emniyette hissediyorum çünkü arkadan gelen beni gördüğünü düşünüyorum ön lamba da benim için önemli çünkü o zaman da önümü görüyorum. Hani mesela biraz daha aydınlık bir yolda hadi önü belki kurtarırım desem çünkü kendi dikkatime güveniyorum o zaman ama arkama hiç güvenmiyorum. Dolayısıyla arkamda lamba yoksa asla dışarıya çıkmamayı tercih ediyorum. Arka lamba çok önemli.”

Alt Problem 5: Bisiklet giyimi için yeni giysiler almada kullanıcıların motivasyon kaynağı nelerdir?

Alışveriş davranışlarında moda söz konusu olduğunda tüketicilerin tek kaygısı temel ihtiyaçlar olmayabilir (Kipöz,2013:139) Tüketiciler var olma, tanınırlık ve farkındalık yaratma, karşı cinsle iletişim kurma, bir gruba ait olma, estetik görünme, yaratıcı olma gibi dürtülerle alışveriş seçimlerini gerçekleştirebilmektedir (Nystrom,1928)

Örnekleme yer alan kadınlara, bisiklet giyimi için kıyafet almalarında motivasyon kaynakları sorulmuştur. Bu soru hakkında katılımcıların yaptıkları yorumlar şöyledir:

Katılımcıların 4'ü bu soru hakkında yorum yapmamıştır. Yorumda bulunan katılımcılar alışverişlerinde başka bir bisiklet kullanıcısının giyimi ya da önerileri, ihtiyaçlar ve trendleri motivasyon kaynağı olarak gördüğünü ifade etmişlerdir.

Bisiklet kıyafetlerinden beklenen özellikler kıyafet alımında da önemli bir yere sahip olmakla birlikte, sık görülmeyen desen, renk ve tasarım da kullanıcıları ihtiyaç dahilinde alışverişe yönelttiği nedenler arasındadır.

Sosyal medyada moda için yeni pazarlama alanı olarak “influencer”lık bisiklet giyim sektöründe de faaliyet göstermekte, kullanıcıların bir kısmı bu sosyal medya hesaplarında gördükleri giyim trendlerini yakından takip etmeye çalışmaktadır.

“...ama genel olarak sosyal medyadan takip ettiğim kadın bisiklet yarışçıları var. Antrenman sırasında giydiği kıyafetleri görüyorum onlar diyebilirim ilham kaynağım. Aslında bisikletin trend belirleyicileri gibi bir şey oluyor...”

“Eee öncelikle ihtiyaç duymam tabii, bir şeye ihtiyacım olduğunda gidip alıyorum, bazen de şey oluyor, karşınıza çıkar mesela, bazı arkadaşlarımızın var mesela, bir yağmurluk bulmuş bir yerden, işte bisiklete çok uygun, işte bol bir yağmurluk, işte ellerini içerden kullanabiliyor, gidonun içinden kullanabiliyor, işte üzerindeki desenleri güzel falan ama böyle bir şey gördüğümde kesinlikle alırım...”

“Özellikle bir kıyafet almıyorum... Eee beni yönlendirecek dediğim gibi rahatlığına dikkat ederim ben yani. Kendimi iyi hissedeceğim rahat hissedeceğim buna dikkat ederim. Çünkü zaten bisiklet kullanırken bir enerji sarfınız oluyor. Bence rahat olmam lazım yani rahat olayım ben bu tarz bunlara dikkat ediyorum.”

“Genelde ya eskimişse ya da zarar gelmişse bir şey almayı tercih ediyorum. Bir de şey var mesela giysilerde eli saran parmak geçirildiği bir şey oluyor öyle üstler almayı seviyorum benim rüzgarlığım da var mesela. Fonksiyonel ve rahat olması benim için önemli öyle çok süslü olmasına da gerek yok.”

“(Gülüş) İşi daha iyi bilen biri. Çünkü ne zaman bir şey önerse doğru öneride bulunuyor. O zaman alıyorum yani. Mesela şunu öyle aldım yani (üstündeki ceketini gösterir). Böyle bir şey şu anda ihtiyacım yok diyordum ama çok işime yaradı. Hem kapüşonlu olması, takılıyor olması, el geçiriliyor olması.”

8.3. Kadın Bisiklet Giyimi Piyasası Hakkında Görüşler

Alt Problem 6: Kadınlara yönelik bisiklet giysisi pazarı/piyasası nasıl değerlendiriliyor?

Örneklemin kadınlara yönelik bisiklet giysisi pazarı/piyasası hakkında değerlendirmeleri şöyledir; katılımcıların %35'i bisiklet giysisi pazarı/piyasası hakkında olumlu görüşlerde bulunup mağaza sayısı ve kalitesinin yeterliliğinden bahsetmiştir. Katılımcıların %35'i ise bisiklet giysisi pazarı/piyasası hakkında olumsuz görüşlerde bulunmuş mağaza ve ürün çeşitliliğinin kullanıcıların taleplerini karşılamadığı yönünde yorumlar yapmıştır. Kalan katılımcılar soru hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarını söyleyip yanıtlamamışlardır. Mağazaların yeterli olduğunu söyleyen kullanıcılar ürün fiyatlarının yüksekliğinden ulaşılabilir olması konusunda sıkıntılar yaşadıklarından bahsetmişlerdir. Bisiklet giyimi üzerine ürünlerin aktif giyim mağazalarında bulunması da kullanıcıların günlük giyimlerini bisiklet sürüşlerine entegre etmelerine olanak sağlamamaktadır.

Mağaza sayısı ve çeşitliliğini yetersiz bulan katılımcılardan kimi bu yetersizliği Eskişehir ile sınırlandırırken, Türkiye genelinde özellikle büyük şehirlerde çeşitliliğin daha fazla olduğunu söylemiştir. Aktif spor giyim mağazalarından temin edilen bisiklet taytı, bisiklet forması gibi ürünlerin yeterli çeşitliliğe sahip olmadığı ve katılımcıların uygun beden bulmakta zorlandığı da ortak görüşle iletilen konular arasındadır.

“Bence var bence var ama paran varsa var. Çünkü bu ürünler özel bir şeyler olduğu için çok pahalılar. Şimdi şöyle düşün güzel, kaliteli şık giyinmek istiyorum diyorsan oraya bir bütçe ayırmak zorundasın. Bisiklet biniyorum haydi bununla olmuyor. Ama böyle daha olur da giyerim diyorsan bu dediğim çekiciliği elde edemeyebiliyorsun. Bu çok şey tamamen kişinin ekonomisiyle alakalı olduğunu düşünüyorum. Paran varsa her yerde her şeyi bulabiliyorsun bence. Ama şey çok seçenek çok, seçeneğin çok olduğunu düşünüyorum...”

“İşte şey markalarında, bildiğimiz spor markalarında o da, Sporcuya uygun tişört gibi, hani sadece bisikletçiye uygun değil de, ben öyle kullanıyorum ya da. Direk bisiklet forması, bisiklet taytı işte arkası süngerli taytlar falan olur bisikletçilerin, o tür şeyler kullanan arkadaşlar da var ama, o yüzden çok aslında bisiklet giysisi pazarı gibi, öyle bir eksiklik var, ya da ben öyle hiç düşünmedim mesela, atıyorum spor bir tişört, ya da altı biraz daha sert şey kullanılır ayakkabıda, işte çok yumuşak değil de, o tür ayakkabılar. Mesela bu tür

şeyler özellikli ürünler olduğunda fiyatları da artar ya, normalde hani o kalitede tişörtü sporcuya özel bir markadan anlamadığınızda daha uygun fiyata alabilirsiniz de bu şey özel ürün olduğunda fiyatlarda ciddi arttırıyor.”

“Hayır kesinlikle yok. Mesela birkaç gün önce bir bisiklet firması bisiklet kıyafeti satan bir firmaya yazdım. Halen dönüş olmadı. Forma yaptırmak istiyorum. Ben xxs olduğum için maalesef forma bulamıyorum. Çocuk formaları da benim için uygun değil. Bu durumda forma alamıyorum. Kesinlikle en büyük yaşadığım problemlerden bir tanesidir bu. Bedenimi bulamıyorum. Özel yaptırmak istediğim zaman da yani insanlara beden ölçülerimi anlatmakta güçlük çekiyorum. Çünkü bana göre üretilmesi belki zordur ama en azından minyon kadınlar için formalar üretilmeli bence. Çünkü small formalar bile büyük gelebiliyor. Ayrıca taytlar konusunda da az önce bahsettiğim gibi çok sorun yaşıyoruz. Mesela bazı taytların bilekleri çok sıkıyor, bilek sıkı olunca ayağı hareket ettirmekte güçlük çekiyoruz.”

“Ya çok profesyonel giysilerle ilgilenmiyorum zaten ben normal kullanıcı olduğum için. O konuda bisiklet piyasasına dair bir yorum yapamam. Kendim rahat hissedeceğim şeyleri alıp giymeyi tercih ediyorum açıkçası.”

Alt Problem 7: Yeni bir koleksiyon oluşturulması hakkındaki görüşler nelerdir?

Örnekleme yer alan kadın bisiklet kullanıcılarına kadın giyiminde yeni bir bisiklet koleksiyonu oluşturulması hakkında düşünceleri sorulmuştur. Bu soruya katılımcıların yorumları şu şekildedir: Katılımcıların %90’ı yeni bir koleksiyon oluşturulması konusunda olumlu tepkiler vermiştir. Sektördeki ürünlerin renk/desen yetersizliği, sektörün daha çok erkek giyimine odaklı olması, aktif spor giyim ürünlerinin günlük giyimle bağdaşmaması gibi problemler yeni bir koleksiyon oluşturulması düşüncesini desteklemiştir.

Hazır giyim firmalarının böyle bir koleksiyon oluşturması hakkında daha çok çeşit ve daha uygun fiyatlar olacağı düşüncesiyle destekleyen görüşler olmuştur. Katılımcılar aynı zamanda böyle bir oluşumun sosyal paylaşım amacıyla yapılabileceği konusunda da fikirlerini paylaşmış çevre kirliliği, kadın hakları gibi konularda da desteklenebileceği konusuna da değinmişlerdir.

“Kesinlikle bu insanları çekecek, her ilde olmayabilir ama Eskişehir’de gerçekten çok fazla bisiklet, yani Türkiye gerçeğinde işte kadınlar daha birçok şeyde hani maalesef erkekler önde oluyorlar. Ama bisikletli kadın Eskişehir’de çok fazla mesela, hani aynı tarzda, aynı

düşündüğünü bildiğim arkadaşlarım var, bu tür koleksiyonlar işte renkler falan insanların hoşuna gidecektir. Hem bisiklete de şeyi arttıracaktır. Bisiklet kullanımını da arttıracaktır. Çünkü işte dediğimiz gibi işte eşofmanla işe gidemiyorum, rahat edip bisikletle gitmek istiyorsam orda değiştirmem gerekiyor üzerimi...”

“Aslında olursa çok güzel olur ve aynı zamanda bu bir sosyal paylaşım gibi olur. İnsanlar buna teşvik, teşvik amaçlı da çok güzel bence. Ve zaten bir süre sonra bu trend olduğu için bir sürü insan bunu bisiklet kullanmasa bile bence alacaklar. Hani dönem artık buna gidiyor...”

“...ya ben kadınıym yani renk ihtiyacı da duyarım desen ihtiyacı da duyarım çiçekli böcekli olsun isterim. Öyle bir şey yok. Ha şimdi mesela kısa kolluda uzun kollu giydim ben yaz boyu çünkü kısa kolluda güneş izi oluyor o yanık yapıyor. Dolayısıyla kolsuz olacak ya da uzun kollu olacak. Uzun kolluyu giymekten bütün yaz imanım gevredi. Şimdiye kadar da ben hiç kolsuz bir forma görmedim. Ben İzmir’den geldim yani İzmir’de kolsuz forma var mı bilmiyorum orada bisiklete binmiyordum. Yani biz öyle giyinmek istiyoruz, burada öyle giyinemiyorsunuz zaten de formayı da öyle bulamıyorsun. Hiçbir şeyi öyle bulamıyorsun yani. Kolsuz forma yok. Bence buna da bir şans tanınabilir yani.”

“Yani dediğim gibi daha çeşit renklilikte olabilir ama artık gerçi her şey daha çeşitli eskiye oranla çok daha çeşitli. Özellikle spor tarzda giyimler artık daha da çok revaçta şu an. Spor ayakkabılar olsun taytlar olsun ceketler olsun... Hepsi bence şu an gelişmiş durumda. Ama işte dediğim gibi işe gidip gelirken daha kullanılabilir daha uygun olan kıyafetlerle belki tarz olarak biraz daha değişik tarzlar uygulanabilir.”

“...Sen yoksun Türkiye’de. Bisikletli olarak yoksun. Bak ben bunu çok iyi hissediyorum. Biz yıllarca yurtdışında yaşadık ve bizim için ayrı bir yol vardı. Dolayısıyla biz orada etek de giyebiliyorduk işte elbise de giyebiliyorsun şık da giyinebiliyorsun... Ama burada ben yazın hep şort giymek zorunda kalıyorum çünkü pantolon çok sıcak. Yani etek giymek istiyorum ama etek giyemediğim için onlarla idare etmeye çalışıyorum. Dolayısıyla benim kıyafetlerim artık çok böyle şey oldu... Çok hoşlandığım kıyafetlere doğru gitmiyorum. İşte şort tişört, şort tişört giyiyorsun. Oysa benim uzun eteğim var uzun elbisem var kısa elbisem var kısa eteğim var o var bu var. Kadının çok güzel şeyleri var kadınların. Buda bir sıkıntı benim için. İki seneden beri benim böyle bir sıkıntım var aslında.”

9. SONUÇ VE KOLEKSİYON ÖNERİSİ

9.1. Sonuç

Bir açık hava etkinliği olarak bireylerin fiziksel güç harcadıkları bisiklet, kimi zaman spor amaçlı kimi zaman ise bir ulaşım aracı olarak kullanıcıların günlük hayatlarında yer almaktadır. Eskişehir, bisiklet kullanımının yoğun olduğu şehirlerden biri olmakla birlikte kadın bisiklet kullanıcı sayısı azımsanmayacak (bkz. Bisiklet ve Çevre: Eskişehir bölümü) orandadır.

Bisiklet kullanımının açık havada yapılan, vücudun pedal çevirme hareketi merkezli fiziksel aktiviteleri ile gerçekleşen bir etkinlik olması, bisiklet kullanımında seçilen giysilerin önemini arttırmaktadır. Aktif giyim markalarının tekelinde olan bisiklet giyimi, spor amaçlı kullanımlar için yeterli görülse de bu giysiler ulaşım amaçlı da kullanılmaktadır. Özellikle günlük hayatına bisikleti adapte etmeye çalışan insanlar için spor giyimin her zaman yeteri kadar işlevsel olmadığı söylenebilir.

Eskişehir’de kadın bisiklet kullanıcıları giyim tercihlerinde fiziksel aktivite sırasında rahat hissettirecek kalıplar ve kumaşlar tercih ederken, özellikle alt giyim ürünlerinin bisikletin mekanizmasına takılma riskinden dolayı bol formda olmaması ortak seçim kriterlerindedir. Alt giyimde en çok tercih edilen giyim ürünü tayt olarak tanımlanırken, üst giyim ürününde spesifik cevaplar olmamakla birlikte fonksiyonel özelliklere sahip olması kullanıcıların öncelikli beklentilerindedir. Yine bisiklet kullanımının getirilerinden olan rüzgâr ve yağmur gibi hava koşullarına karşı korunma isteği kullanıcıların bisiklet giyim ürünleri tercihlerine yağmurluk ve rüzgarlık gibi ürünleri de kazandırmıştır. Görünür olma kaygısıyla fosforlu ve canlı renkler kullanıcıların tercih ettikleri tasarım özelliklerindedir.

Eskişehir’in iklim özellikleri kadın bisiklet kullanıcılarının giyimlerinin şekillenmesinde önemli bir yere sahiptir. Kullanıcılar gündüz ve gece değişen sıcaklık ortalamalarından dolayı genellikle birden fazla giyim ürününü üst üste giymekte ve sıcaklık değerlerine göre seçimlerini belirlemektedir. Hava geçirgenliği, esneklik ve UV koruma özellikleri giyim ürünü tercihlerini şekillendiren fonksiyonel kriterlerdir. Özellikle gece sürüşleri için reflektör, giyim ürünlerinde beklenen bir özelliktir. Fonksiyonel aksesuar seçiminde ise eldiven, kolluk, buff, paça bandı gibi ürünler yer almaktadır.

Kadın bisiklet kullanıcılarının bisiklet kullanımında tercih ettikleri giyim ürünleri ile yaşadıkları problemler şöyledir: Aktif giyimde kullanılan bazı spor taytların kumaşlarının yapısı nedeniyle iç giyim ürünlerini belirgin hale getirmesi, pedli bisiklet taytlarının yürüyüşü kısıtlayan etkisi, desen ve renk eksiklikleri ile bisikletçi formalarının kalıplarında kadınsı çizgilerin olmamasıdır.

Kullanıcıları bisiklet kullanımı için yeni kıyafetler almaya yönelten nedenler arasında öncelik ihtiyaç olması durumu iken başka kullanıcılar ve onların giyimleri de tüketim alışkanlıklarını belirleyen nedenler arasındadır.

Kullanıcıların ürünlere ulaşımında mağaza sayısı ve yeterliliği hakkında yapılan olumlu ve olumsuz yorumlar eşit dağılım göstermiştir. Mağaza sayısının yeterliliği görüşünde olan kullanıcılar ürünlerin fiyatlarının ulaşılabilir olmasını engellediği yönünde görüşlerini bildirmişlerdir. İstenilen renk ve desen seçeneklerine ulaşılamaması, ürünlerde yaşanan kalıp/beden problemleri de ulaşılan sonuçlardandır.

Yeni bir koleksiyon geliştirilmesine kadın bisiklet kullanıcıları olumlu bakmaktadır. Ayrıca bu çalışmaların sosyal sorumluluk projeleri çapında gerçekleştirilmesi hakkında olumlu yorumlar alınmıştır.

Eskişehir’de kadın bisiklet kullanıcılarının bisiklet giyiminden beklentilerini FEA modeli ile belirlemek gerekirse;

- Fonksiyonel ihtiyaçlar; vücut ısı dengesini koruması, doğa şartlarından koruması (yağmur, rüzgâr, güneş vs.), gece kullanışlarında görünürlük sağlanması, fiziksel rahatlık olarak sıralanabilir.
- Estetik ihtiyaçlar; değişik renk, desen ve model çeşitliliği, özgün tasarımlar olarak sıralanabilir.
- Etkileyici ihtiyaçlar; bisikletin doğasına uygunluk, erişilebilir fiyat-performans ilişkisi olarak sıralanabilir.

Steinhardt tarafından Portland, Oregon’da yürütülen işyeri ulaşımını bisiklet ile sağlayan kadınların giyimleri üzerine yapılan araştırmada, kullanıcıların bisiklet giyiminden hava koşullarından korunma, hareket rahatlığı, görünürlük, mekanik güvenlik gibi beklentileri Eskişehir’deki kadın bisiklet kullanıcılarının beklentileri ile paralellik göstermektedir (Steinhardt, 2010, s. 77)

9.2. Koleksiyon önerisi

Koleksiyon oluşturma sürecinde Lamb ve Kallal'ın FEA modeli ve Watkins'in 7 basamaklı tasarım süreci birleştirilerek kullanılmıştır (bkz:yöntem). Eskişehir iklim özellikleri ve katılımcıların bisiklet kullandığı zamanlar göz önünde bulundurularak “İlkbahar/Yaz” sezonu üzerinde çalışılmış olan “Femme Pedal” koleksiyonu 10 looktan oluşmaktadır.

- Dış grupta yağmurluk ve rüzgarlık,
- Üst gruplarda tişörtler, formalar, spor büstiyerler
- Alt grupta pantolon, bermuda şort ve taytlar yer almaktadır.

2020 İlkbahar/Yaz sezon trendleri hakkında WGSN ve Pantone'de yapılan trend araştırmaları sonucunda renk ve desen tercihleri belirlenmiştir. Kullanıcıların estetik beklentileri üzerine silüetlerde kıvrımlı, kadınsı çizgiler kullanılmıştır. Fonksiyonel özellikler kumaş seçimlerinde göz önünde bulundurulmuştur. Thermolite®, Tactel®, Lycra® gibi özellikli kumaşların yanı sıra yine Özkan'ın (2013) araştırmasında incelenen tip 5 (%100 mikrolif polyester, 140 gr, 0,63 mm) ve tip 6 (%100 polyester, 145 gr, 0,46 mm) örme kumaşlarının koleksiyon kumaşı olarak kullanılabilceği düşünülmektedir (Özkan, 2013, s. 47-58)

Dış giyimde yağmur ve rüzgârdan koruma amaçlı 3 parça rüzgarlık 1 parça yağmurluk koleksiyona dahil edilmiştir. Kullanıcı beklentilerinden olan saklama alanı ihtiyacı sonucu bu üst grup öğelerine fermuarlı cep ve bölmeler eklenmiştir. Saat ve benzeri bileğe takılan teknolojik aletlerin rahat görünümü için ceket kollarında yarı şeffaf alanlar bırakılmıştır.

Üst giyimde bol ve rahat tişört üstüne kısa spor büstiyerler, vücuda oturan formda bodyler yer almaktadır. Spor büstiyerlere monte küçük çantalar da saklama alanı problemine çözüm olarak düşünülmüştür (bkz. Örnek Tasarım 2,5,6)

Alt giyimde vücuda oturan, dar formda taytlar yer almıştır. Pantolonlarda bol kesim etek ucuna yakın kemer detayıyla dilenen zamanda daha rahat kullanım olanağı sağlaması düşünülmektedir (bkz. Örnek Tasarım 8). Şortlarda rahat kullanım olanağı sağlanması için düğme ya da çitçitla kapanan yırtmaçlar bırakılmıştır. Eşya koyma problemi çözümü olarak alt grupta da fermuarlı cep ve bölme detayları yer almaktadır.

Tasarımlarda gece görünürlüğü problemi için reflektör detayları yer almıştır. Bisiklet sürüş pozisyonunda ergonomik olması açısından uzun ve dar taytlarda diz

bölgesine verev parça eklenerek daha esnek olabilmesi amaçlanmıştır. Üst grup ürünlerinde kol evi detayı bisiklet sürüşü esnasındaki eğilmeye olanak verecek şekilde ayarlanmıştır. Alt grup ürünlerine ağ bölgesinde daha korunaklı ve konforlu kullanım amacı ile ekstra kumaş ve dikiş detayları eklenmiştir (bkz. Örnek Tasarım 5,6,9,10)

Renkler, file detaylar ve baskılar ile bisiklet kullanımının dinamikliğini yakalanmak istenmiştir.

Koleksiyona ait tasarım örneklerinin artistik ve teknik çizimler Ek-1 bölümünde yer almaktadır.



KAYNAKÇA

Akçura, G. (2003). Evvel Zaman Bisiklet. İstanbul: Om Yayınevi.

Alpan, E. (2005). Hazır giyim sanayiinde koleksiyon hazırlama ve geliştirme yöntemleri. Yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Tekstil Eğitimi Anabilim Dalı, İstanbul.

Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S. ve Yıldırım, E. (2010). Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri spss uygulamalı (6. Baskı). Sakarya: Sakarya Yayıncılık.

Ambrose, G., Harris, P.; Sirkeci, Ç. (2012). Görsel moda tasarımı sözlüğü. İstanbul: Literatür Yayınları.

Atalayer, F. (1994). Temel Tasarım Öğeleri. Anadolu Üniversitesi YAYINLARI No: 769, GSF Yay. No: 5, Eskişehir.

Atalayer, F. (2001). Tasarım Süreci. SDÜ Güzel Sanatlar Fakültesi Konferans Metni. Isparta, 12.

Ayhan, E.D., (2006). Workers' Health And Architecture: A Reading On Eskisehir Sugar Factory Within Turkish Modernization Yüksek lisans tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Mimarlık bölümü, Ankara.

Ballentine, R. (2001). Richard's 21st Century Bicycle Book, Woodstock & New York: Overlook Press.

Barbarosoğlu, F. (2013). Moda ve zihniyet. İstanbul: İz Yayıncılık.

Burt, P. (2014). Bike Fit. London: Bloomsbury Publishing PLC.

Christie-Robin, J., Orzada, B. T., & López-Gydosh, D. (2012). From bustles to bloomers: Exploring the bicycle's influence on American women's fashion, 1880–1914. *The Journal of American Culture*, 35(4), 315-331.

Clayton, N. (2016). *The Birth Of Bicycle*, Amberley Publishing.

Çivitci, Ş., Beden ve Giysi, F. Curaoğlu (Ed.), *Giysi Seçimi içinde* (s.3-29).
Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2689

Diamond, J., Diamond, E., (1997). *The World of Fashion*, New York: Fair Child Books.

Elbeyli, Ş. (2012). Kent içi Ulaşımında Bisikletin Konumu ve Şehirler İçin Bisiklet Ulaşımı Planlaması: Sakarya Örneği. Yüksek lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Ercivan, G., & Meydan, C. (2009). Modanın Dili. *YEDİ*, (1), 76-81.

Ertürk, N. (2017). Moda Tasarımı. N. Ertürk ve E. Varol (Editörler). *Moda Tasarımı içinde* (s. 97-121) Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Yayınları.

Fleming, J E. (2015). "The Bicycle Boom and Women's Rights." *The Gettysburg Historical Journal* 14.1 (3).

Freudendal-Pedersen, M. (2015), Cyclists as Part of the City's Organism: Structural Stories on Cycling in Copenhagen, *City & Society*, 27(1), 30-50.

Gatersleben, B., & Haddad, H. (2010). Who is the typical bicyclist?. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 13(1), 41-48.

Hakko, C. (1983). *Moda olgusu*. İstanbul: Vakko Yayınları.

Hatch, K.L. (1993). *Textile Science*. New York: West Publishing Company.

Hennessy, K. (Ed.) (2012). Fashion: The ultimate book of costume and style. London: Dorling Kindersley Ltd.

Hepkinson, P., Casten, O., Tight, M. (1989). Review of Literature on Pedestrian and Cycle Route Choice Criteria. Institute for Transport Studies, University of Leeds, Working paper 20.

Hiçyılmaz, E. (2012) , 1912-2012 Türkiye’de Bisikletin 100 Yıllık Tarihi, Bisiklet Federasyonları Yayınları.

İşçi, C. (2006). "Bisiklet ve otomobilin enerji tüketimi yönünden kıyaslanması." *Journal of Yaşar University*, 1 (1), 41-47.

Jan, G., Handy, S. & Dill, J. (2012) Women and cycling. Vol. 2012. Cambridge, MA: MIT Press.

Janov, J. (2005) Women’s apparel must feel good and flatter. *Bicycle retailer and industry news*, 14 (16).

Jones, S. J. (2009) Moda Tasarımı, Çev: Hüseyin Kılıç, İstanbul: Güncel Yayıncılık.

Juhra, C., Wieskötter, B.(2012), Bicycle accidents- Do we only see the tip of the iceberg?: A prospective multi-centre study in a large German city combining medical and police data, *Injury*, 43 (12), 2026-2034.

Kaiser, S. (1990) The social psychology of clothing: Symbolic appearances in context. New York: Macmillan.

Kanışkan, E., Giysi Seçiminde Renk, F. Curaoğlu (Ed.), Giysi Seçimi içinde (s.75-97). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2689

Kaplan, S., & Okur, A. (2008). The meaning and importance of clothing comfort: a case study for Turkey. *Journal of Sensory Studies*, 23(5), 688-706.

Karasar, N. (2008). Bilimsel araştırma yöntemi: kavramlar-ilkeler-teknikler. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Kawamura, Y. (2016). Moda-loji. çev. Şakir Özüdoğru, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Kaye, B.K. (2005). It's a blog, blog, blog, blog world. *Atlantic Journal of Communication*, 13(2), 73-95.

Kipöz, Ş., Giysi Satın Alma Kararları, F. Curaoğlu (Ed.), Giysi Seçimi içinde (s.139-167). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2689

Kocabıyık, E. (2004). Engineering concepts in industrial product desing with a case study of bicycle desing , Yüksek Lisans Tezi, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü.

Lamb, J. M., & Kallal, M. J. (1992). A conceptual framework for apparel design. *Clothing and Textiles Research Journal*, 10(2), 42-47.

Lawlor, D. A., Ness, A. R., Cope, A. M., Davis, A., Insall, P., & Riddoch, C. (2003). The challenges of evaluating environmental interventions to increase population levels of physical activity: the case of the UK National Cycle Network. *Journal of Epidemiology & Community Health*, 57(2), 96-101.

Li, Y. (2001) THE SCIENCE OF CLOTHING COMFORT, *Textile Progress Journal*, (31), 1-135

Lusk, A. C., Mekary, R. A., Feskanich, D., & Willett, W. C. (2010). Bicycle riding, walking, and weight gain in premenopausal women. *Archives of internal medicine*, 170(12), 1050-1056.

Macrae, E. (2015), The Scottish Cyclist and the New Woman: Representations of Female Cyclists in Scotland, 1890–1914., *Journal of Scottish Historical Studies*, 35.1 ,70-91.

Marmaralı A , Dönmez Kretzschmar, S , Özdil, N , Gülsevin Oğlakçıoğlu, N . (2006). Parameters that affect thermal comfort of garment. *Tekstil ve Konfeksiyon*, 16 (4), 241-246.

Nystrom, P. H. (1928) Economics of fashion, Ronald Press

Oğlakçıoğlu N., İllez, A. A., Erdoğan, M. Ç., Marmaralı, A (2013). Bisikletçi Giysilerinde Dikim İşleminin Isıl Konfor Özelliklerine Etkisi. *Tekstil ve Mühendis*, 20(90).

Okajima, S. (2006), Bicycle riding apparel. U.S. Patent Application No 11/136,548.

Olde, K., Marie, J. (2007), Vaker op de fiets? Effecten van overheidsmaatregelen. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Özkan, E. T. (2013). Aktif Spor Giyimde Kullanılan Bazı Örme Kumaş Yapılarının Isı ve Nem Transferi Özelliklerinin İncelenmesi, Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tekstil Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek lisans tezi, Bursa.

Özsoy, V., & Ayaydın, A. (2016). Görsel tasarım öge ve ilkeleri. Pegem Atıf İndeksi, 001-268.

Öztürk, A.C. (2012). Bicycle-Friendly City in the past and the Future in Turkey: Eskişehir, *World Applied Sciences Journal* 19 (11), 1568-1574.

Renfrew, C.; Renfrew, E. Moda Tasarımında Koleksiyon Geliştirme. 1. Baskı. İstanbul: Literatür Kitapevi, 2014. S:11

Sani, M. (2006) Industry must “womanify” its attitude to attract more riders, Bicycle retailer and industry news, 15 (6).

Seber, G.S. (2016), “Bisiklet Etkin Bir Ulaşım Aracı: Bursa Çalıştayı” Sunumu.

Sidwells, C. (2013), "Bike Repair Manual". London: Dorling Kindersley Publishing.

Smethurst, P. (2015), The Bicycle — Towards a Global History , London: Palgrave Macmillan Publishing UK.

Song, G. (Ed.). (2011). Improving comfort in clothing. *Elsevier Journal*.

Sorger, R., & Udale, J. (2012). The fundamentals of fashion design. Bloomsbury Publishing.

Stone, E. (2006). Infashion: Fun!, Fame!, Fortune!, New York: Fairchild Publication, Inc,

Strauss, A., & Corbin, J. (1990). Basics of qualitative research. Sage publications.

Sunman, K. (1998). Bisikletin Türkiye Serüveni Tombak Dergisi Sayı:23 s. 23-44
İstanbul Şehir Üniversitesi Kütüphanesi Taha Toros Arşivi, Dosya No: 36

Süme, M., Özsoy, S (2010). Osmanlı’dan Günümüze Türkiye’de Bisiklet Sporunu,
Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi • 24

Şahin, Y. (2017). Moda Tasarımı. N. Ertürk ve E. Varol (Editörler). Moda Tasarımı içinde (s. 3-19) Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Yayınları.

T.C. Orman ve Su İşleri Bakanlığı- Meteoroloji resmi istatistikleri (www.mgm.gov.tr). (Erişim Tarihi: 11.03.2019)

Tanrıverdi, B. (2010), "Sürdürülebilir çevre eğitimi açısından ilköğretim programlarının değerlendirilmesi." *Eğitim ve Bilim*, (34), 151.

Tarik, Sayı: 517, 20 Zi'l-kade 1303 Rumî Sene 19 Ağustos 1301 / 31 Ağustos 1885.

TDK, Sözlük, (www.sozluk.gov.tr) (Erişim Tarihi:11.02.2019) .

Tok Dereci, V. 2012. Tasarımcı Bakışı ve Tasarım Nesnesi Olarak "GİYSİ". *Sakarya Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi 1. Uluslararası Sanat Sempozyumu "Tasarım ve Manüplasyon"* , 51-58.

Tunalı, İ. (2009). "Tasarım felsefesi." İstanbul: Yem yayın.

Tungate, M. (2009). Fashion brands: branding style from Armani to Zara. Kogan Page Publishers.

Uz, V. E., & Karaşahin, M. (2004). Kentiçi ulaşımda bisiklet. *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 429(1).

Varol, E. (2004) Türk Hazır Giyim İşletmelerinde Ürün Tasarımı Süreci ve Bu Sürec İçerisinde Moda Tasarımcısı, Anadolu Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Endüstriyel Sanatlar Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir.

Vivanco, L. A. (2013). Reconsidering the bicycle: An anthropological perspective on a new (old) thing. Routledge., s. 32–34.

Waquet, D., & Laporte, M. (2002). La mode (Vol. 3426). Presses universitaires de France.

Wheat, K. L. and Dickson, M. A.(1999) Uniforms for collegiate female golfers: Cause for dissatisfaction and role conflict? *Clothing and textiles research journal*, 17 (1), 1-10.

Wilson S. S. (1973), Bicycle Technology, Scientific American 228 (3) , 81-91

Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2008). Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri. (6.Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Yüksel, H. G., Okur, A. (2011). Subjektif Konfor Değerlendirmeleri ile Laboratuvar Testleri Arasındaki İlişkiler. 18 (84).

..... (2016), The Bicycle Book: The Definitive Visual History, London: Dorling Kindersly Publishing.

http-1: Türkiye istatistik kurumu

(http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051) (Erişim Tarihi:05.06.2019)

http-2: <https://www.ntv.com.tr/galeri/teknoloji/insanoglu-bisikletle-200-yil-once-tanisti-bisikletin-200-yillik>

[evrimi,FFCC ZahEkWPLNjdyEahKg/ftEQ4vzM00aWsSnq_TCpjA](https://www.ntv.com.tr/galeri/teknoloji/insanoglu-bisikletle-200-yil-once-tanisti-bisikletin-200-yillik) (Erişim Tarihi:10.08.2019)

http-3: History Of Cycling Clothing,

<https://www.kitsbow.com/blogs/news/history-of-cycling-clothing> (Erişim Tarihi:9.10.2019)

http-4: www.ibikeride.com (Erişim Tarihi:21.06.2019)

http-5: https://www.velostrana.ru/news/kakie_mishci_kachaet_velosiped/

Erişim (Tarihi:21.06.2019)

http-6: <http://www.annielondonderry.com/womenWheels.html> (Erişim

Tarihi:7.11.2019)

http-7: <http://www.madehow.com/Volume-1/Bicycle-Shorts.html> (Erişim

Tarihi:11.11.2019)

http-8: <http://ivajeans.com/shop/rain-cape/> (Erişim Tarihi:11.10.2019)

http-9: <https://www.betabrand.com/womens-black-bike-to-work-pants> (Erişim

Tarihi:11.10.2019)

http-10: http://www.colorguides.net/color_wheel.html (Erişim

Tarihi:05.06.2019)

http-11: <https://istatistik.yok.gov.tr/>

http-12: [Yr – Weather forecast for Copenhagen, Capital \(Denmark\)](https://www.yr.no/place/Denmark/Capital/Copenhagen/)

<https://www.yr.no/place/Denmark/Capital/Copenhagen/> (Erişim Tarihi:01.02.2019)

http-13: TÜRKiYE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ 6. ULUSAL BİLDİRİMİ - T.C.

Çevre ve Őehircilik Bakanlığı

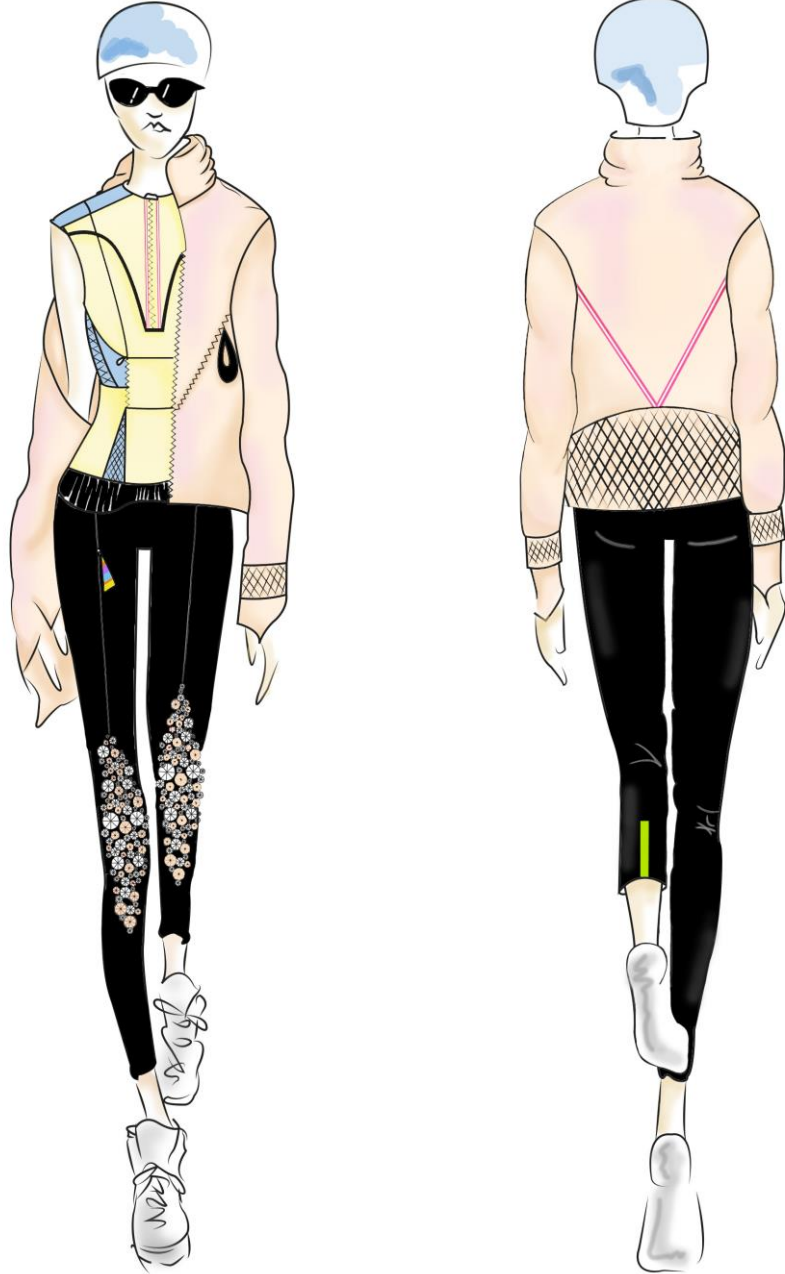
https://webdosya.csb.gov.tr/db/destek/editorosya/Turkiye_Iklm_Degisikligi_Altinci

[Ulusal_Bildirimi.pdf](https://webdosya.csb.gov.tr/db/destek/editorosya/Turkiye_Iklm_Degisikligi_Altinci) (Erişim Tarihi:01.02.2019)

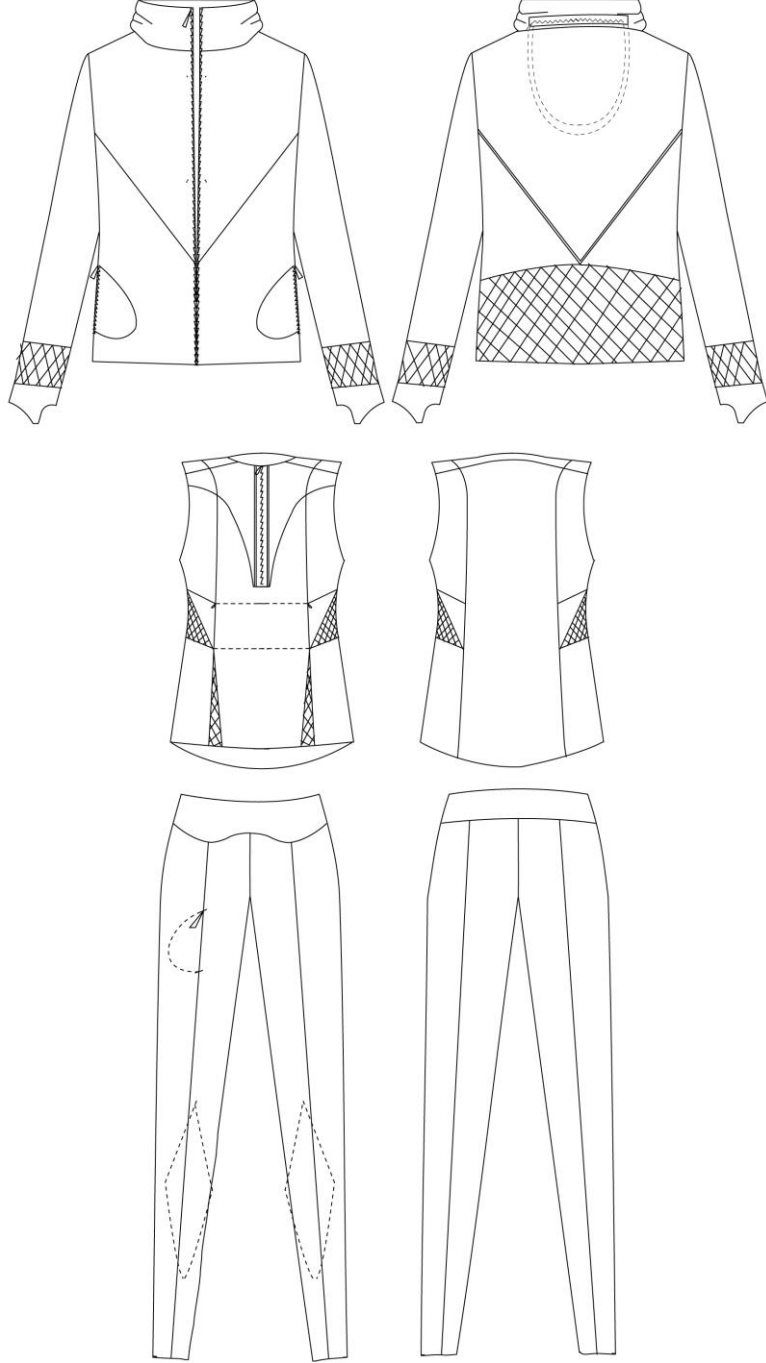


EK- 1 GİYİM KOLEKSİYONUNA AİT ARTİSTİK VE TEKNİK ÇİZİMLER

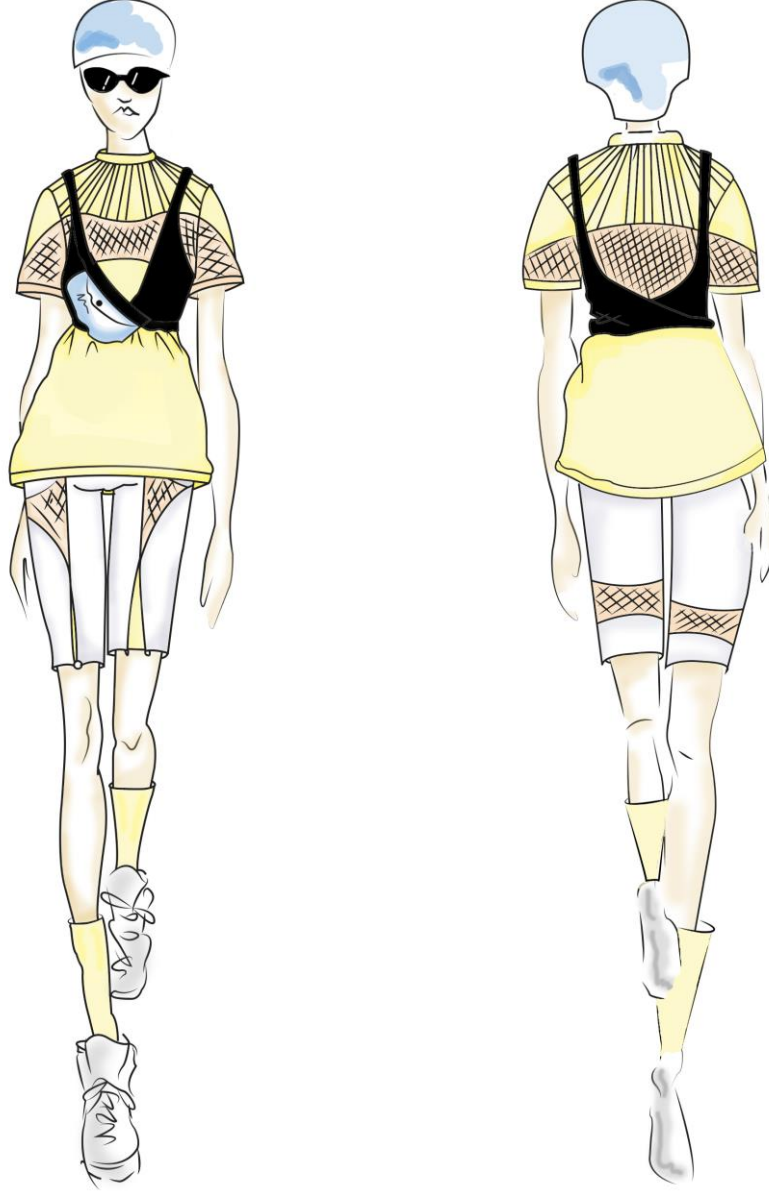
Örnek tasarım 1



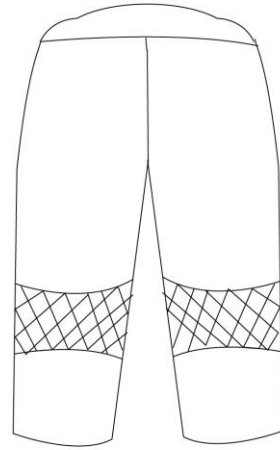
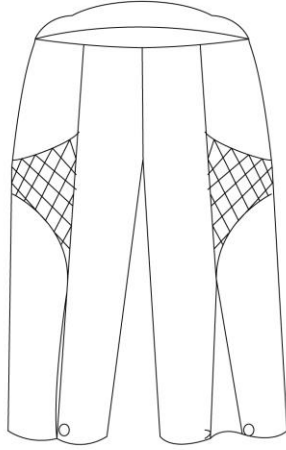
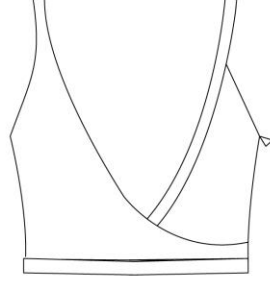
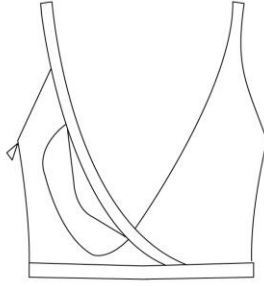
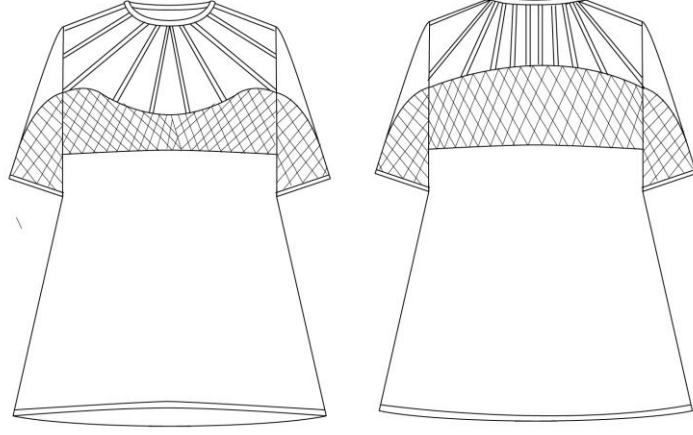
Örnek tasarım 1 teknik çizim



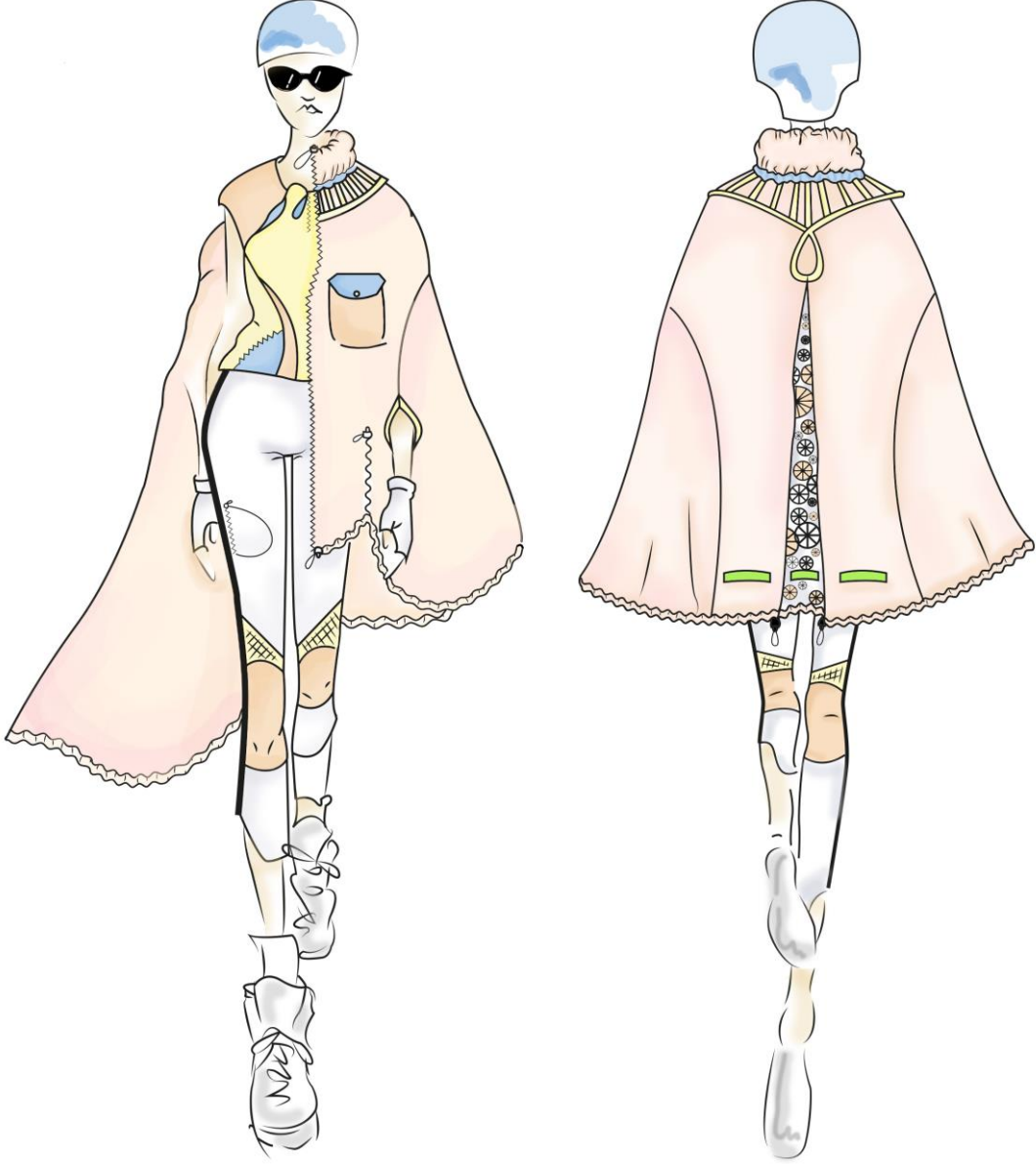
Örnek tasarım 2



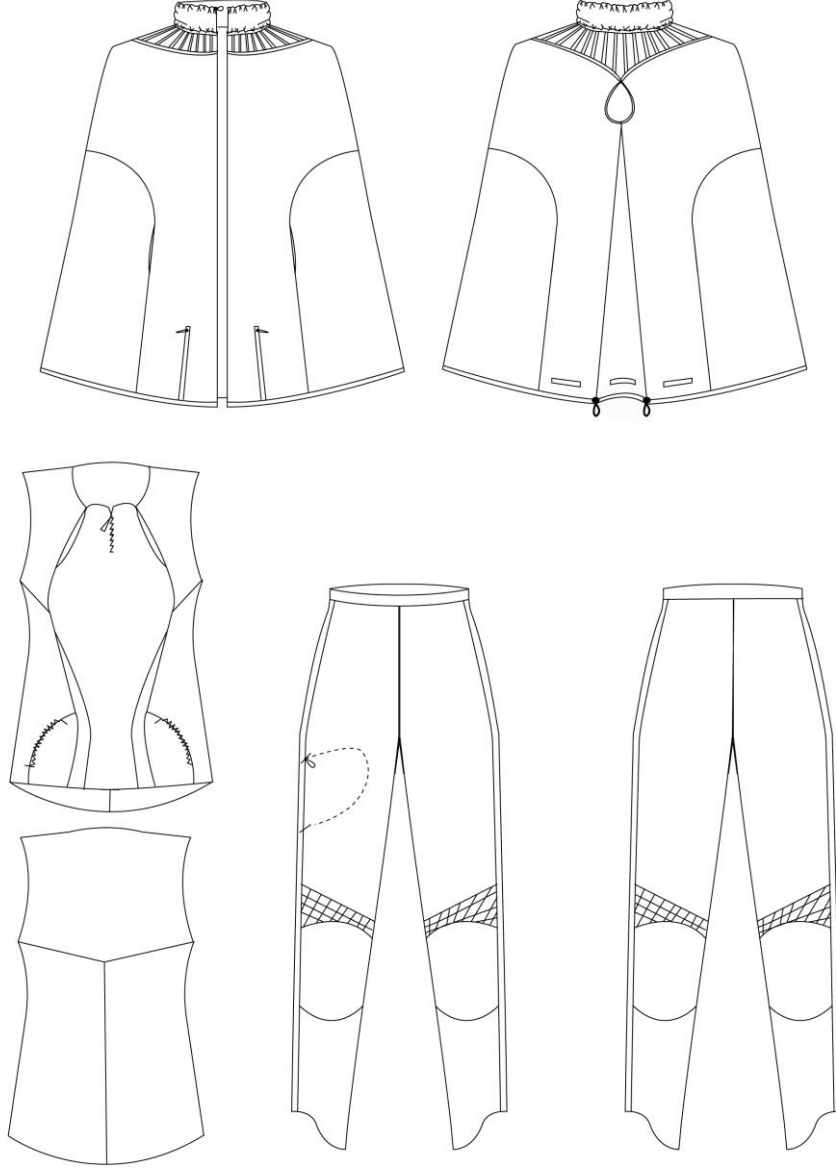
Örnek tasarım 2 teknik çizim



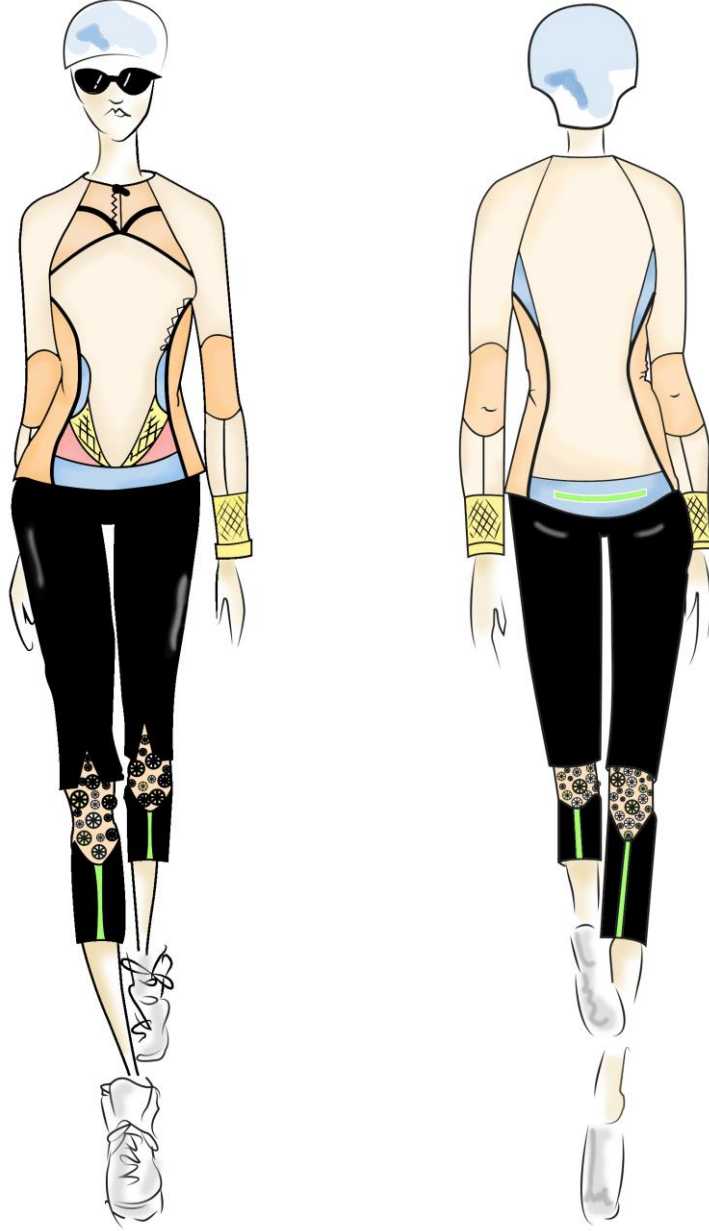
Örnek tasarım 3



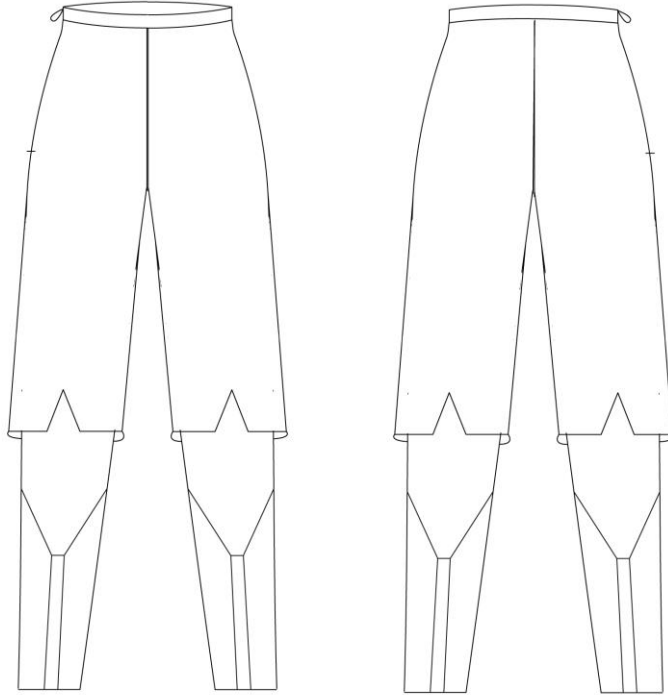
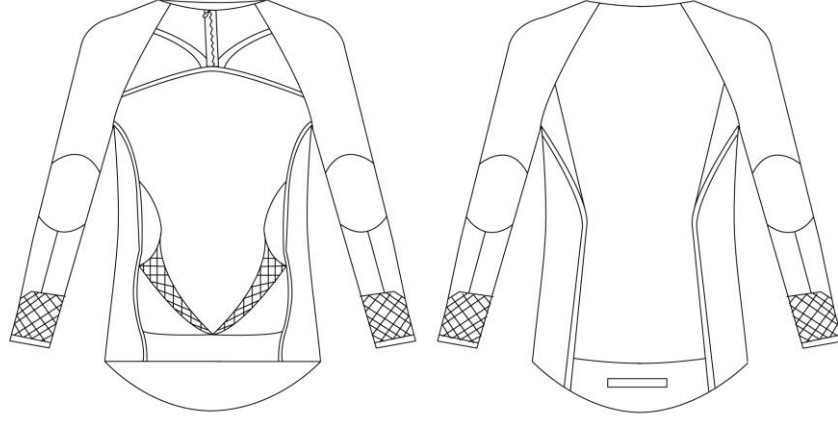
Örnek tasarım 3 teknik çizim



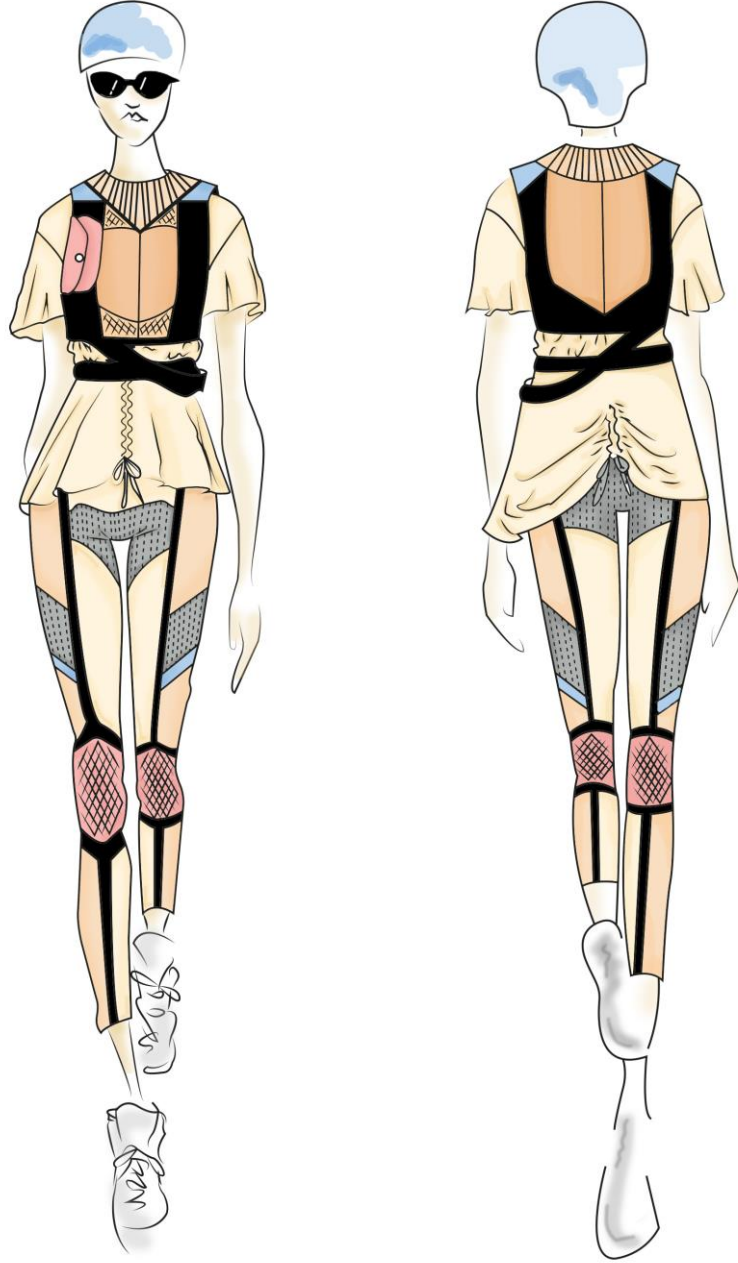
Örnek tasarım 4



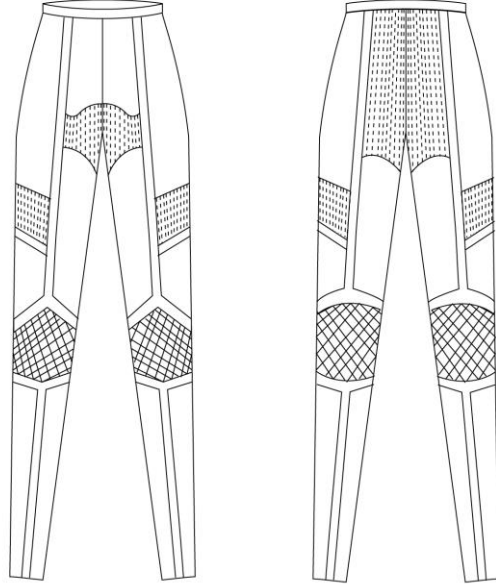
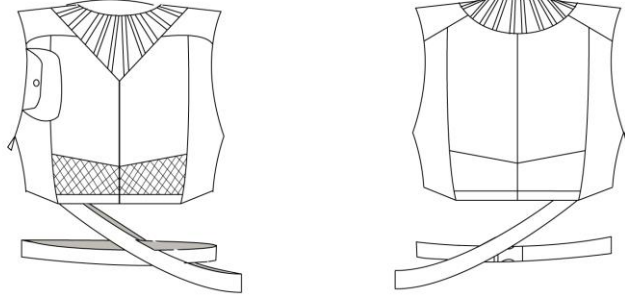
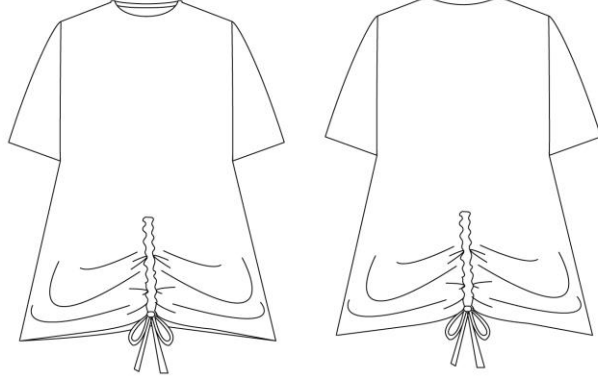
Örnek tasarım 4 teknik çizim



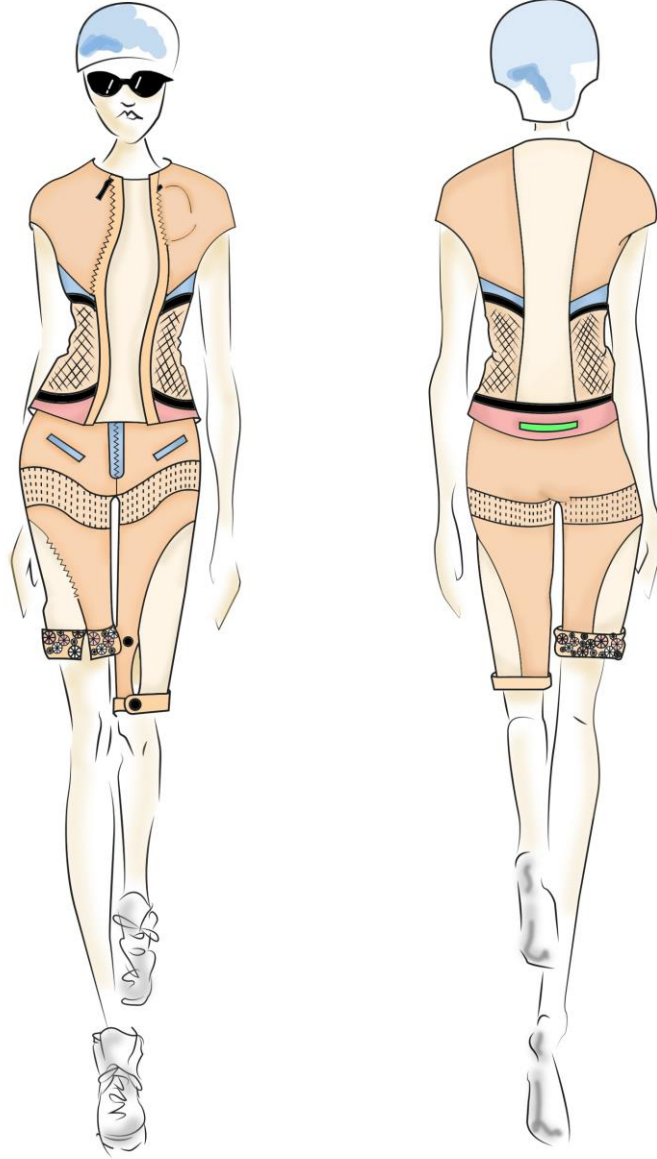
Örnek tasarım 5



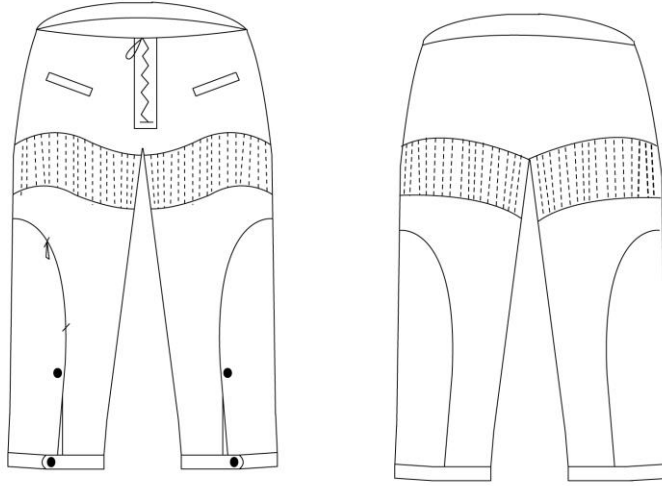
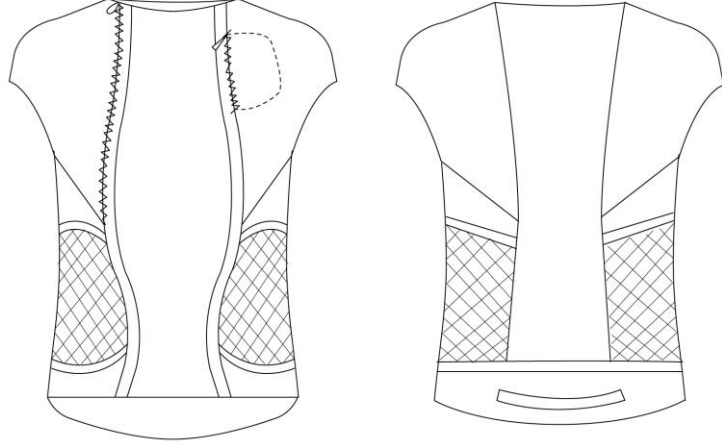
Örnek tasarım 5 teknik çizim



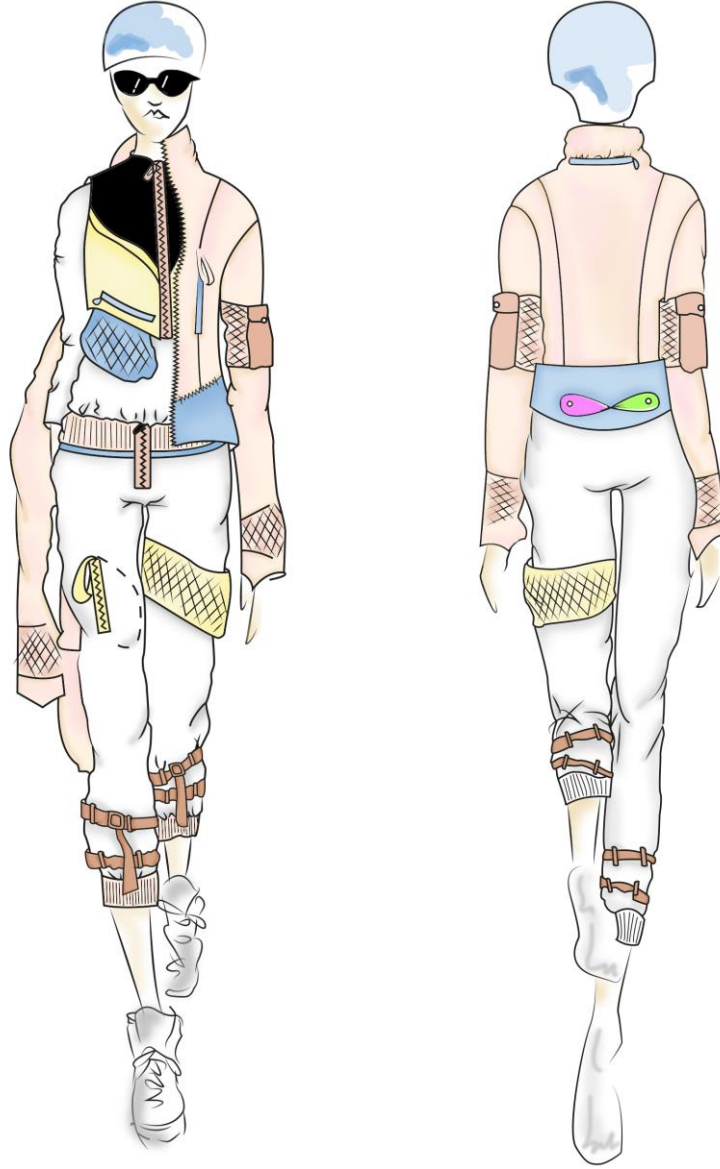
Örnek tasarım 6



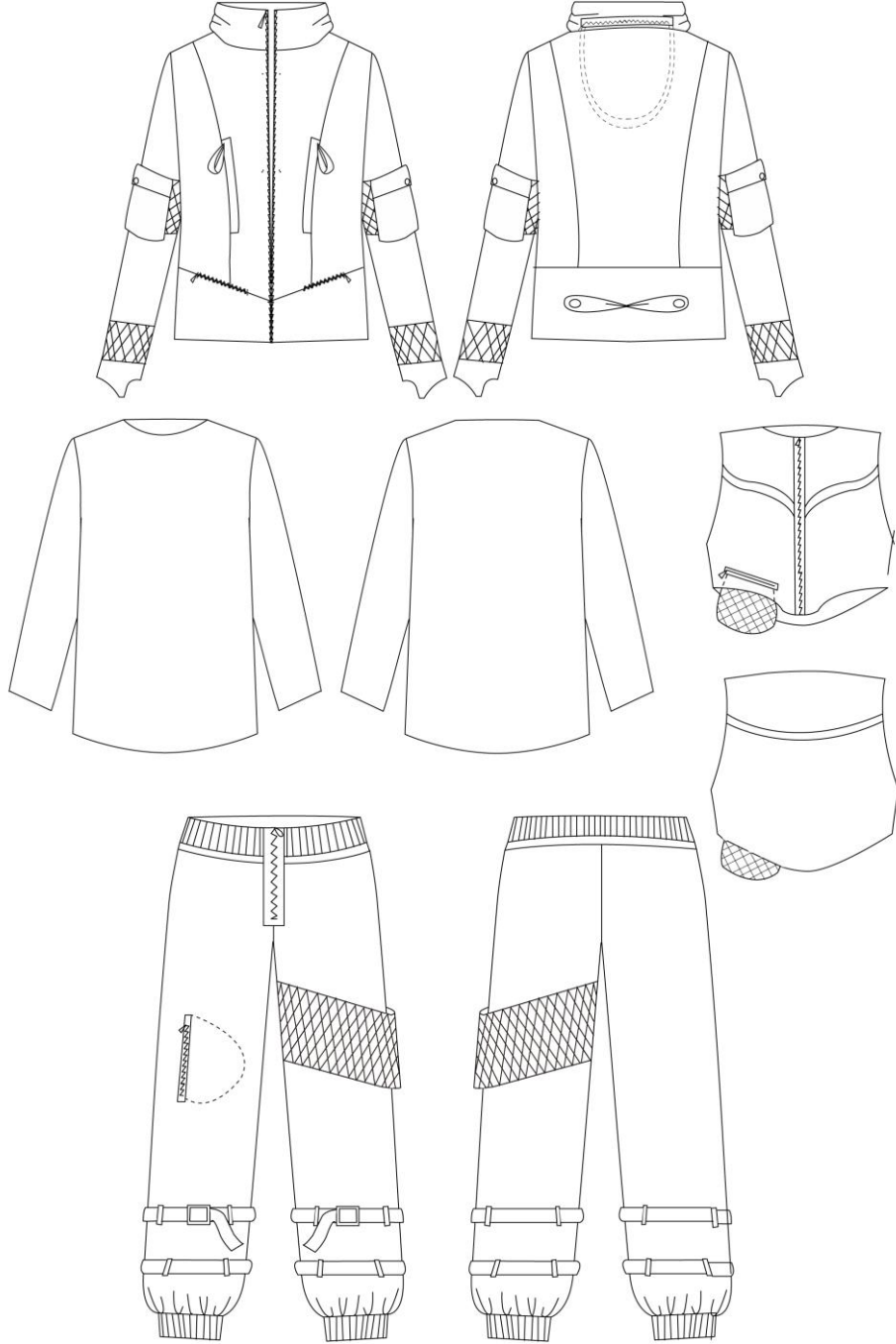
Örnek tasarım 6 teknik çizim



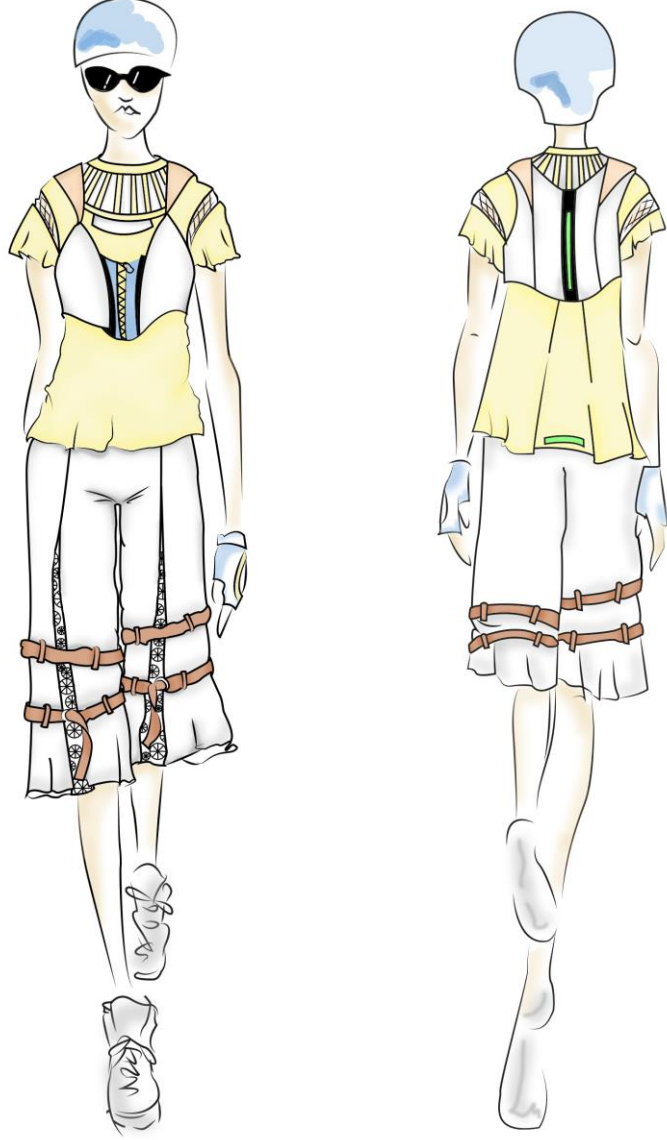
Örnek tasarım 7



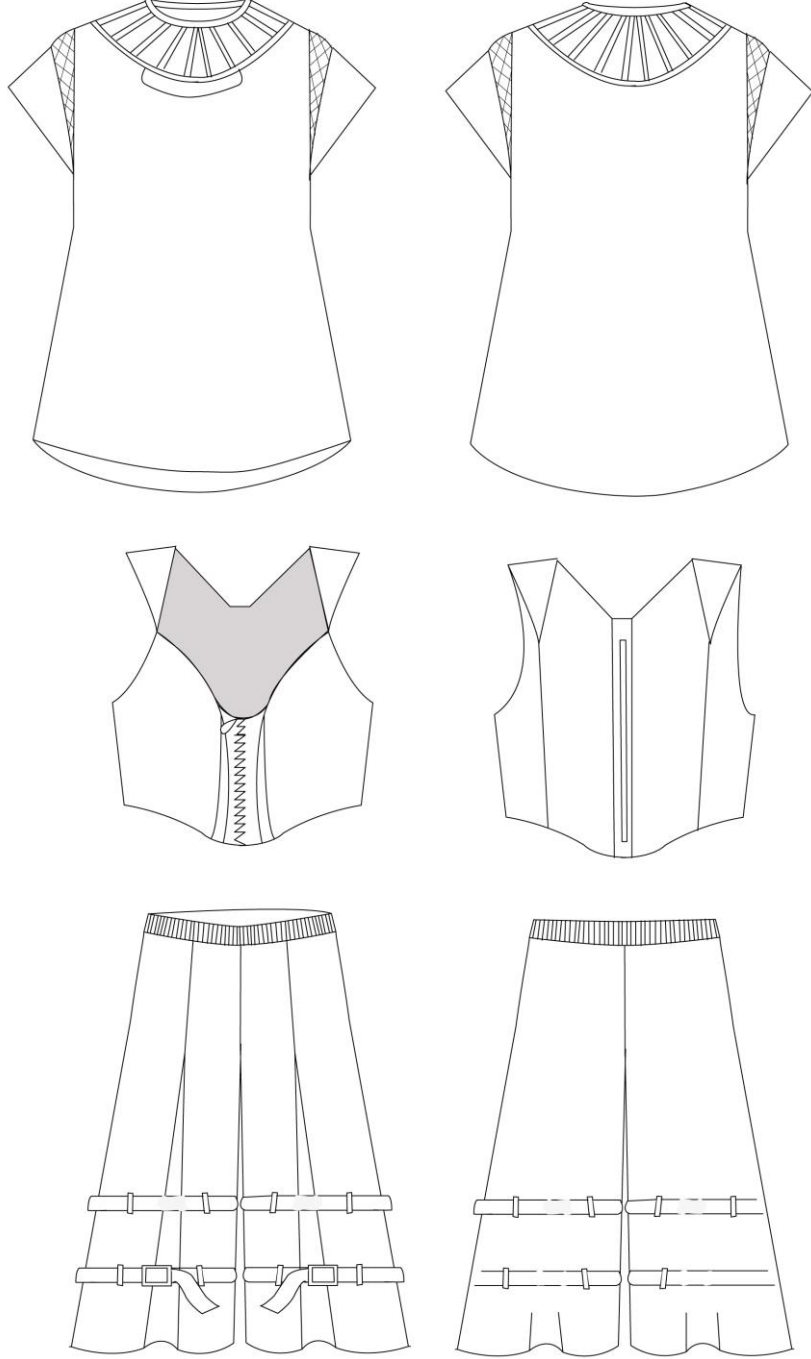
Örnek tasarım 7 teknik çizim



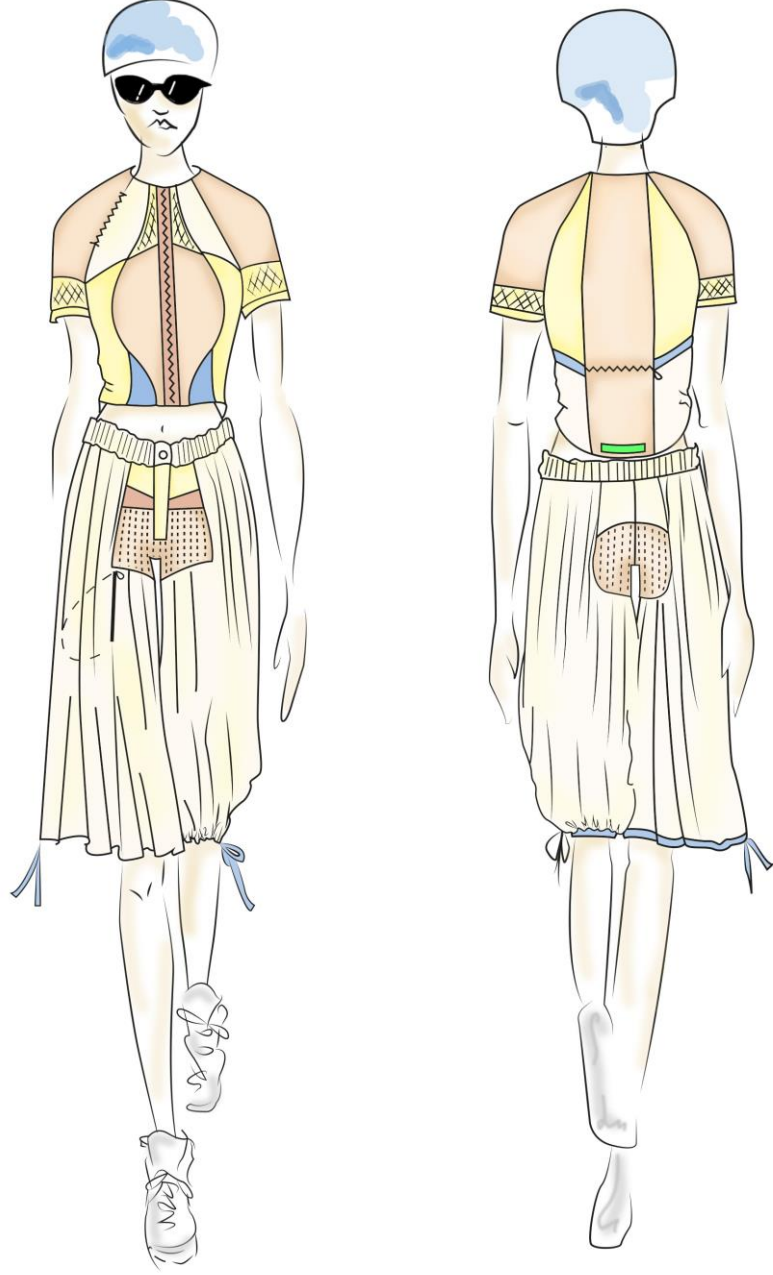
Örnek tasarım 8



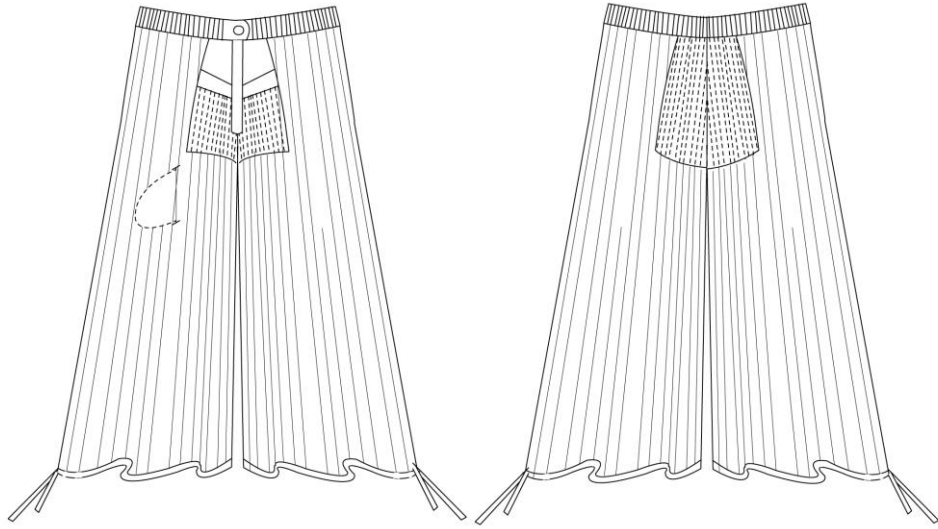
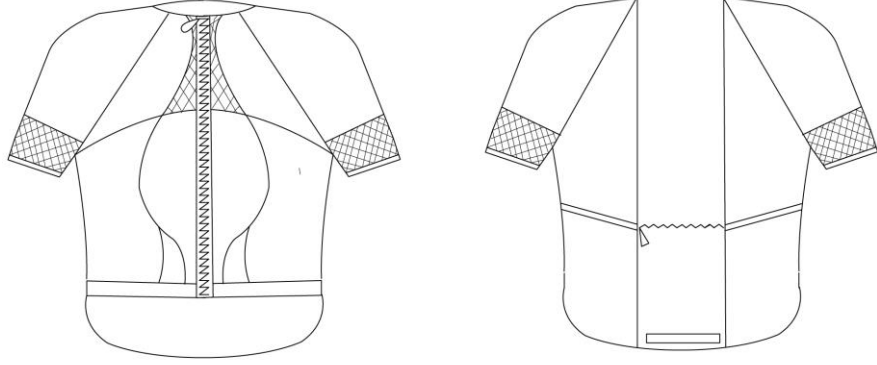
Örnek tasarım 8 teknik çizim



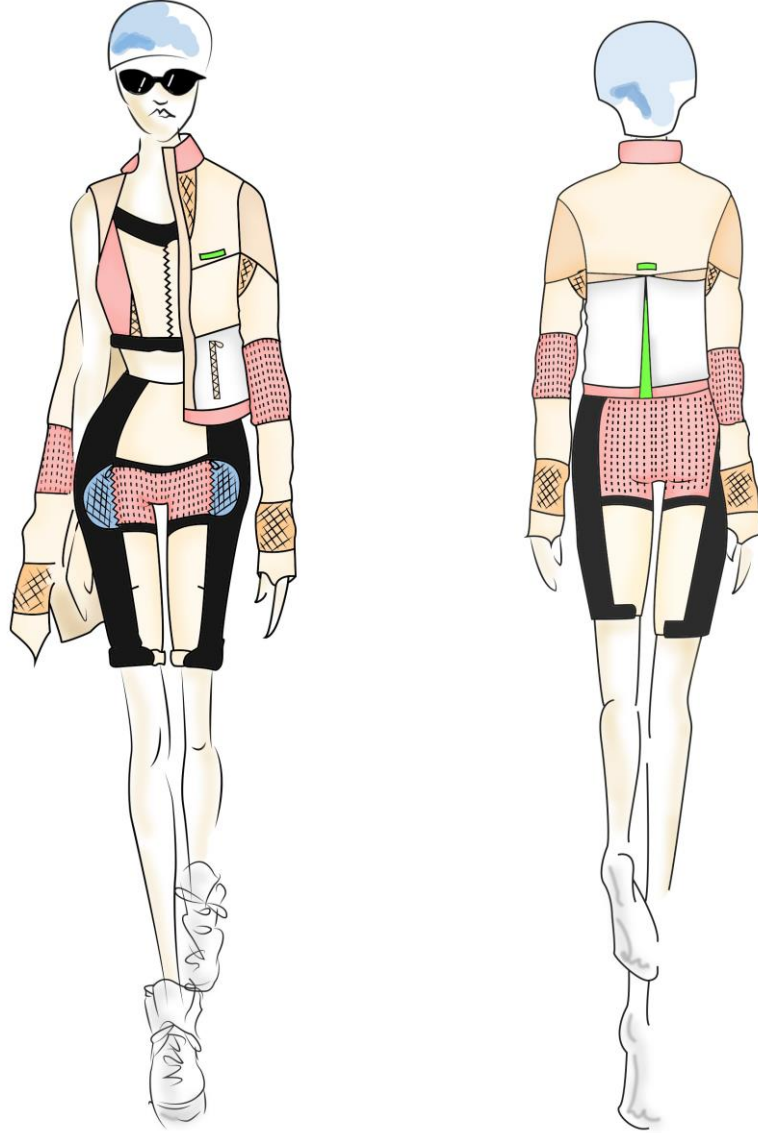
Örnek tasarım 9



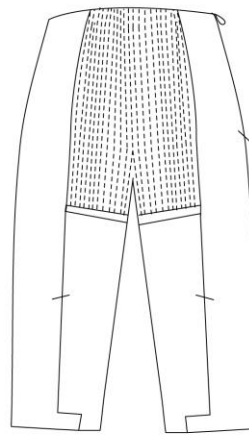
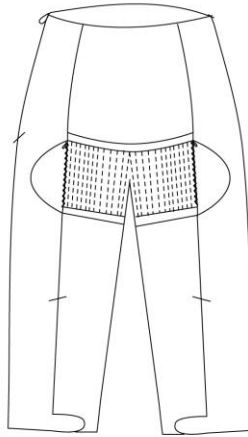
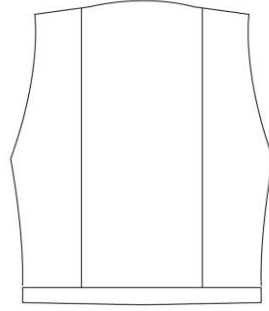
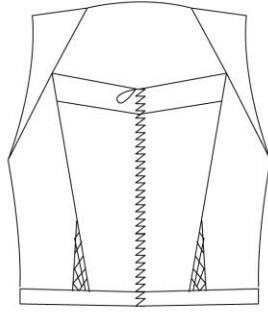
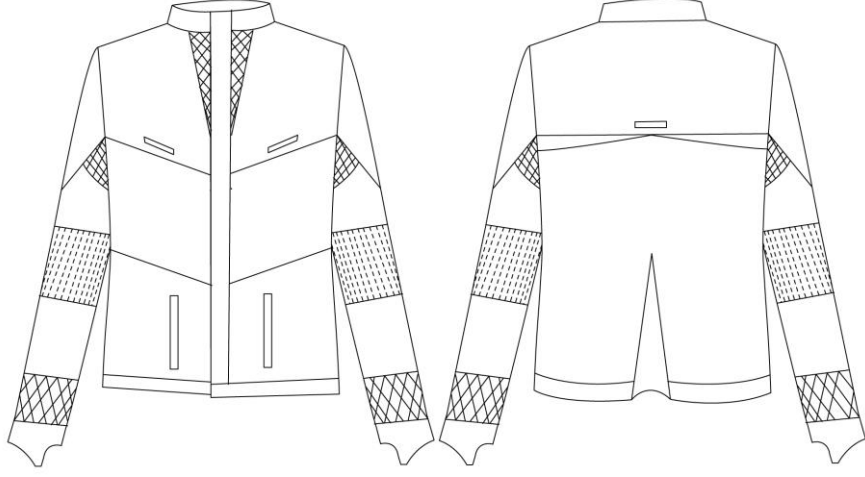
Örnek tasarım 9 teknik çizim



Örnek tasarım 10



Örnek tasarım 10 teknik çizim



EK-2

GÖRÜŞME FORMU

Görüşmede Kullanılacak Ön Açıklama: Merhaba /iyi günler dilerim. İsmim Didem SARIÇİÇEK. Eskişehir Teknik Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Endüstriyel Sanatlar Anabilim Dalı, Moda Tasarımı Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisiyim. Sizinle bu görüşmeyi “Bisiklet Kullanıcısı Kadınların Giyim Tercihlerinin Belirlenmesi ve Bir Koleksiyon Önerisi” başlıklı yüksek lisans tezimin verilerini elde edebilmek amacıyla yapmaktayım. Sizin için de uygunsa, verileri doğru ve hızlı şekilde elde edebilmede, ses kayıt cihazı kullanmak istiyorum. Elde ettiğim verileri ve ses kaydınızı tez çalışmam dışında başka bir yerde kullanmayacağımı belirtmek isterim. Görüşme sırasında isminizi belirtmenize de gerek bulunmamakta. Görüşme sırasında ben de size izninizle “Sayın Görüşmeci” olarak hitap edeceğim. Görüşme sorularına samimiyetle ve ayrıntılı şekilde vereceğiniz cevaplar tez verilerimin güvenilirliği açısından çok önemli. Şimdiden sağladığınız değerli katkı için teşekkür ediyorum ve dilerseniz sorularımı yöneltmeye başlıyorum.

GÖRÜŞME SORULARI

1. İsminizi belirtmeden kendinizi kısaca tanıtabilir misiniz?

Sondalar: - Kaç yaşındasınız?

- Çalışıyor musunuz? Çalışıyorsanız mesleğiniz nedir?
- Aylık geliriniz ortalama ne kadardır?
- Medeni durumunuz nedir?

2. Ne kadar süredir bisiklet kullanmaktasınız?

3. Kullandığınız bisikletin özellikleri konusunda bilgi verebilir misiniz?

Sondalar: - Dağ, şehir-tur, cyclocross/yarış, katlanır ya da yol bisikletlerinden hangisini kullanıyorsunuz?

- Düz mü, amortisörlü mü, yoksa çift süspansiyonlu mu?
- Disk frenli mi, jant frenli mi?
- Vitesli mi vitessiz mi? Vitesli ise kaç vites?

4. Ne kadar sıklıkla bisiklet kullanıyorsunuz?

5. Bisikletinizi genellikle nerede/nerelerde kullanıyorsunuz?

6. İyi bir bisiklet kullanıcısı olabilmede sizce bir sürücünün sahip olması gereken özellikler nelerdir?
7. Bisiklet kullanmayı tercih etmenizin neden ya da nedenleri nelerdir?
8. Bisiklet kullanırken vazgeçilmez olduğunu düşündüğünüz giyim ürünleri sizce neler?
9. Bisiklet kullanırken giydiğiniz giysilerde önem verdiğiniz tasarım özellikleri nelerdir?

Sondalar: - Giysinin/giysilerinizin formu nasıl? Dar mı ya da bol mu? Neden?

- Daha çok hangi renkleri tercih ediyorsunuz? Neden?
- Hangi özelliklere sahip kumaş/kumaşlardan yapılan giysileri tercih ediyorsunuz? Neden?
- Giysileriniz üzerinde ne gibi süslemeler (baskı, yama, reflektör, dikiş süslemeleri vb.) tercih ediyorsunuz?

10. Bisiklet kullanırken giydiğiniz giysilerde önem verdiğiniz fonksiyonel özellikler nelerdir?

Sondalar: - Yağmur, rüzgar ve güneş karşısında vücut ısı dengenizi nasıl koruyorsunuz?

- Vücudunuzun en çok terleyen bölge/bölgeleri neler?
- Güvenliğinizi nasıl sağlıyorsunuz? Parlak renkli kumaşlarla ya da reflektör materyallerle mi?
- Güvenlik için aksesuarlar (kask, dizlik, dirseklik, bel korsesi vb.) kullanıyor musunuz?
- Kullanım sırasında vücudunuzun en hareketli bölgeleri nereleri?
- Kullanım sırasında vücudunuza en uygun/rahat hissettiğiniz bisiklet giysisi sizce hangi ölçülerde olmalı?
- Kullanım sırasında en esnek olmasını istediğiniz yerler neresidir?
- Kullanım sırasında giysinin en çok yıprandığını düşündüğünüz yerleri neresidir?
- Kullanım sırasında, giysilerde sizi rahatsız eden belirli bölgeler var mı? Varsa nereler?

11. Bisiklet kullanırken kendinizi iyi ve çekici hissedebileceğiniz giysi/giysiler sizce nasıl olmalı? Özelliklerini tarif edebilir misiniz?

12. Bisiklet kullanımı için yeni bir giysi/giysiler almanızda motivasyon kaynağınız/kaynaklarınız nedir?

Alternatif Soru: Bisiklet kullanımı için yeni bir giysi/giysiler almanızda nedenler nelerdir?

13. Kadınlara yönelik bisiklet giysisi pazarını/piyasasını nasıl değerlendirirsiniz?

- Sondalar:**
- İsteddiğiniz ürünleri bulabildiğiniz mağaza sayısı yeterli mi?
 - İsteddiğiniz özelliklere sahip ürünleri bulabiliyor musunuz?
 - Ürün çeşitliliği sizce yeterli mi?
 - Ürünlerin fiyatları konusunda ne düşünüyorsunuz?
 - Sorun yaşadığınızda satış sonrası hizmetleri nasıl buluyorsunuz?

14. Bisiklet kullanıcısı kadınlar için yeni bir giyim koleksiyonu ya da koleksiyonları geliştirilmesi konusunda ne/neler düşünüyorsunuz?

15. Konuştuklarımızla ilgili eklemek istediğiniz başka bir şey var mı?

ARAŞTIRMA GÖNÜLLÜ KATILIM FORMU

Bu çalışma, “Bisiklet Kullanıcısı Kadınların Giyim Tercihlerinin Belirlenmesi ve Bir Koleksiyon Önerisi” başlıklı bir araştırma çalışması olup Eskişehir içinde düzenli bisiklet kullanıcısı kadınların giyim tercihlerinin belirlenip mevcut durum analizi sonrasında bir koleksiyon önerisi ile tespit edilen sorunlara bir çözüm önerisi sunmak amacını taşımaktadır. Çalışma, Didem Sarıçiçek tarafından yürütülmekte ve çalışmanın sonuçları ile günlük bisiklet giyim seçenekleri gelişimine ışık tutulacaktır.

- Bu çalışmaya katılımınız gönüllülük esasına dayanmaktadır.
- Çalışmanın amacı doğrultusunda, ses kayıt cihazı eşliğinde görüşme yapılarak sizden veriler toplanacaktır.
- İsminizi yazmak ya da kimliğinizi açığa çıkaracak bir bilgi vermek zorunda değilsiniz/araştırmada katılımcıların isimleri gizli tutulacaktır.
- Araştırma kapsamında toplanan veriler, sadece bilimsel amaçlar doğrultusunda kullanılacak, araştırmanın amacı dışında ya da bir başka araştırmada kullanılmayacak ve gerekmesi halinde, sizin (yazılı) izniniz olmadan başkalarıyla paylaşılmayacaktır.
- İstemeniz halinde sizden toplanan verileri inceleme hakkınız bulunmaktadır.
- Sizden toplanan veriler bilgisayar ortamında şifreli dosya ile arşivlenerek korunacak ve araştırma bitiminde dosya silinerek imha edilecektir.
- Veri toplama sürecinde/süreçlerinde size rahatsızlık verebilecek herhangi bir soru/talep olmayacaktır. Yine de katılımınız sırasında herhangi bir sebepten rahatsızlık hissederseniz çalışmadan istediğiniz zamanda ayrılabilirsiniz. Çalışmadan ayrılmanız durumunda sizden toplanan veriler çalışmadan çıkarılacak ve imha edilecektir.

Gönüllü katılım formunu okumak ve değerlendirmek üzere ayırdığınız zaman için teşekkür ederim. Çalışma hakkındaki sorularınızı Eskişehir Teknik Üniversitesi Moda ve Tekstil Tasarımı bölümünden Dr. Öğr. Üyesi Esra Varol’a yöneltebilirsiniz.

Araştırmacı Adı : Didem Sarıçiçek
Adres : Vişnelik Mahallesi
Handan Sokak No :20 D:11

Cep Tel : +90 (507)
7281844

Bu çalışmaya tamamen kendi rızamla, istediğim takdirde çalışmadan ayrılabileceğimi bilerek verdiğim bilgilerin bilimsel amaçlarla kullanılmasını kabul ediyorum.
(Lütfen bu formu doldurup imzaladıktan sonra veri toplayan kişiye veriniz.)

Katılımcı Ad ve Soyadı:
İmza:
Tarih:

DİDEM SARIÇİÇEK

+90 (507) 728 18 44

dkirmizidag@gmail.com

DENEYİM

AĞUSTOS 2013 – EKİM 2013

STAJ, A46 TUVANAM/İSTANBUL

ARALIK 2013 – ARALIK 2014

TASARIM ASİSTANI, NUEVE COLLECTION/İSTANBUL

EĞİTİM

2009-2013

LİSANS, ANADOLU ÜNİVERSİTESİ MODA TASARIMI BÖLÜMÜ/ ESKİŞEHİR

2005-2009

LİSE, MANİSA CUMHURİYET ANADOLU LİSESİ

SERTİFİKALAR

2017

PEDAGOJİK FORMASYON, ANADOLU ÜNİVERSİTESİ EĞİTİM FAKÜLTESİ

YABANCI DİL

İNGİLİZCE