

**T.C.
SAKARYA UYGULAMALI BİLİMLER ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**MOTOSİKLETLE SEYAHAT EDEN TURİSTLERİN
MOTİVASYON UNSURLARININ
BELİRLENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Nuran ABUTALİBOV

Enstitü Anabilim Dalı : TURİZM İŞLETMECİLİĞİ

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Oğuz TÜRKAY

Eylül 2019

T.C.
SAKARYA UYGULAMALI BİLİMLER ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

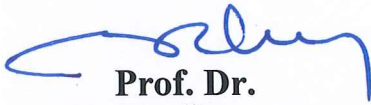
MOTOSİKLETLE SEYAHAT EDEN TURİSTLERİN
MOTİVASYON UNSURLARININ
BELİRLENMESİ

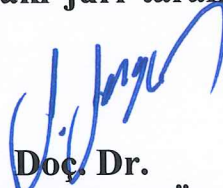
YÜKSEK LİSANS TEZİ


Nuran ABUTALİBOV

Enstitü Anabilim Dalı : TURİZM İŞLETMECİLİĞİ

Bu tez, 09/09/2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oybirliği/oyçokluğu ile kabul edilmiştir.


Prof. Dr.
Oğuz TÜRKAY
Jüri Başkanı


Doç. Dr.
Serkan ŞENGÜL
Üye


Dr. Öğr. Üyesi
Didar SARI ÇALLI
Üye

BEYAN

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “Motosikletle Seyahat Eden Turistlerin Motivasyon Unsurlarının Belirlenmesi“ konulu bu çalışmamın Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olduğunu, tez içinde yer alan ancak bu çalışmaya özgü olmayan tüm görsel, yazılı bilgilerin ve sonuçların akademik kurallar çerçevesince tarafımdan elde edildiğini, tezde kaynak gösterilerek bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, etik kurallarına uygun şekilde sunulduğunu, , tezde yer alan verilerin bu üniversite veya başka bir üniversitede herhangi bir tez çalışmasında kullanılmadığını şerefimle beyan ederim.

NuranAbutalıbov

09/09/2019

TEŞEKKÜR

Tez sürecinde beni cesaretlendiren, engin akademik bilgilerini paylaşan ve doğru yolu göstererek yapıcı bir şekilde beni yönlendiren, her daim gösterdiği destek, sabır ve moral için değerli tez danışmanım Prof. Dr. Oğuz TÜRKEY'a candan teşekkürlerimi sunuyorum.

Yine aynı süreç içerisinde desteğini, görüş ve fikirlerini benden esirgemeyen motosiklet camiasının değerli gazetecisi, aynı zamanda motosiklet kullanıcısı olan Alpaslan Apak ağabeyime teşekkürü bir borç bilirim. Alan çalışması için veri toplamamda önayak olan motosiklet kulüp, derneklerine ve kullanıcılarına teşekkürlerimi sunuyorum. Ayrıca hayatımın her anında yanımda olan maddî ve manevî desteklerini benden esirgemeyen, bana inanıp güvenen aileme sevgim ve teşekkürüm sonsuzdur.

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR	i
İÇİNDEKİLER	ii
SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ.....	iv
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	v
TABLOLAR LİSTESİ.....	vi
ÖZET.....	vii
SUMMARY	viii
BÖLÜM 1.	
GİRİŞ	1
BÖLÜM 2.	
MOTOSİKLETLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER.....	6
2.1. Motosikletin Tanımı	6
2.2. Motosikletin Özellikleri	7
2.3. Motosikletin Tarihi ve Motosiklet Kültürü	8
2.4. Motosiklet Çeşitleri	12
2.4.1. Sokak motosikletleri	12
2.4.2. Çift amaçlı motosikletler.....	13
2.4.3. Yol / otoyol dışı motosikletler	13
2.5. Türkiye’de Motosiklet Kullanımı.....	14
2.6. Motosiklet Endüstrisi	16
2.6.1. Dünyada motosiklet endüstrisi.....	17
2.6.2. Türkiye’de motosiklet endüstrisi	18
2.7. Türkiye’de Motosiklet Kullanımı İle İlgili Yasal Düzenlemeler	20
2.7.1. Motosiklet sürücü belgesi	20
2.7.2. Uyulması gereken kurallar	22
2.7.3. Motosiklet kullanımında zorunlu teçhizatlar	23
2.7.4. Karayolunda motosiklet hız limitleri	23
BÖLÜM 3.	
MOTOSİKLETLE SEYAHAT KAPSAMINDA GENEL BİLGİLER	25
3.1. Motosikletle Seyahat ve Motosikletli Turist	25
3.2. Motosikletle Seyahatin Tarihi Gelişimi	28

3.3. Gezginlerin Yaşam Tarzı	32
3.4. Motosiklet Kullanıcılarına Genel Bakış	34
3.5. Motosiklet Kullanıcısının Risk Güvenliği ve Teknoloji	36
3.6. Motosiklet Turu	40
3.6.1. Kıtalararası motosiklet turu	41
3.6.2. Yarım küre rotaları	43
3.6.3. Okyanus ötesi rotalar	43
3.6.4. Çevresi dolaşarak gidilen rotalar	44
3.7. Rehberli Motosiklet Seyahati	45
3.8. Türkiye’deki Motosiklet Etkinliklerinin Turizmdeki Rolü	48
3.9. Motosiklet Kullanıcısının Motivasyon Unsurları ve Tutumları	50
3.9.1. Motivasyon kavramı ve önemi	50
3.9.2. Motivasyon oluşturma süreci	52
3.9.3. Turizm ve turist motivasyonu	53
3.9.4. Motosikletli turist motivasyonu	58
BÖLÜM 4.	
YÖNTEM.....	63
4.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi	63
4.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi	63
4.3. Araştırmanın Bulguları	65
4.3.1. Yarı yapılandırılmış görüşme bulguları	65
4.3.2. Anket çalışmasının bulguları	83
4.4. Sonuç ve Değerlendirme	93
KAYNAKLAR	90
EKLER.....	98
ÖZGEÇMİŞ.....	102

SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
A.O	: Aritmetik Ortalama
CC	: Silindir Hacmi
CM ³	: Santimetre Küp
FIM	: Uluslararası Motosiklet Federasyonu
GPS	: Küresel Konumlama Sistemi (Global Positioning System)
K	: Katılımcı
KDV	: Katma Değer Vergisi
KM	: Kilometre
KW	: Kilowatt
M	: Metre
MOTED	: Motosiklet Endüstrisi Derneği
MPH	: Mil Bölü Saat
MSF	: Motosiklet Güvenliği Kurumu (Motorcycle Safety Foundation)
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
TMF	: Türkiye Motosiklet Federasyonu
TUİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
%	: Yüzde

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1 : Yıl bazında trafiğe kaydedilen yeni tescilli motosikletler	19
Şekil 3.1 : Clare Consuelo Sheridan ve seyahatinde kullandığı motosiklet.....	29
Şekil 3.2 : Robert Edison Fulton Jr ve motosikleti	30
Şekil 3.3 : Linda Dugeau ve motosikleti	30
Şekil 3.4 : Geoffrey Gander ve arkadaşlarının motosiklet gezisi.....	31
Şekil 3.5 : Motivasyon oluşturma süreci.....	53

TABLolar LİSTESİ

Tablo 2.1 : Yıllara göre sürücü belgesi sınıf dağılımı.....	22
Tablo 2.2 : Motosikletin trafikteki azami hız limiti.	24
Tablo 4.1 : Katılımcıların özellikleri.....	65
Tablo 4.2 : Destinasyon seçiminde iten ve çeken unsurlar	68
Tablo 4.3 : Seyahate katılım durumu	71
Tablo 4.4 : Seyahatin sağlık etkisi.	75
Tablo 4.5 : Motivasyon etkisi.....	76
Tablo 4.6 : Kişisel tercihler	78
Tablo 4.7 : Çevrenin bakışı.	80
Tablo 4.8 : Güvenlik etkileri	81
Tablo 4.9 : Ankete katılım sağlayanların demografik özellikleri.	83
Tablo 4.10 : Seyahat ile ilgili araştırma gerçekleştirilen kaynak dağılımı.....	87
Tablo 4.11 : Motivasyon unsurları.....	87
Tablo 4.12 : Seyahat deneyimleri.....	91

MOTOSİKLETLE SEYAHAT EDEN TURİSTLERİN MOTİVASYON UNSURLARININ BELİRLENMESİ

ÖZET

Motosikletle seyahat, katılımcı sayısı ve oluşturduğu harcama potansiyeli ile son yıllarda önemli etkiler üreten bir turizm çeşidi olarak ortaya çıkmaktadır. Bu tür niş seyahat alanlarının, turizmde arzu edilen ürün çeşitliliğinin sağlanması açısından da önemi büyüktür. Çalışmada motosikletle seyahat eden kitleyle ilgili motivasyon unsurlarını tespitini sağlamakla birlikte rotalar vb. mevcut durumu araştırmak, motosiklet seyahatini tanımlamak ve literatürde bu konuyla ilgili boşluğu doldurmaktır. Dolayısıyla bu çalışma motosiklet seyahati üzerine gelecekteki çalışmalar için bir yol haritası sunmaktadır. Motosikletle seyahat eden kitlenin özellikleri, temel motivasyonları ve davranış kalıpları anlaşılmasına çalışılmaktadır. Bu maksatla 23 katılımcıdan yarı yapılandırılmış mülakat tekniği ile veri elde edilmiş ve betimsel analizle sunulmuştur. Ayrıca 971 katılımcıdan da anket tekniği ile nicel veri elde edilerek analizi yapılmıştır. Çalışmadan elde edilen sonuçlar, motosiklet turistlerinin özelliklerini, varış yerlerini ve etkinliklerini inceleyen önemli bulguları sunmaktadır.

Mülakat bulgularının sonucunda motosikletli turistlerin her yaş grubundan, her meslek ve gelir düzeyinden olması olasıdır. Bunun yanında, çoğunlukla çocukluğundan itibaren motosiklet deneyimi olanların motosikletli seyahate yöneldikleri, gittikleri bölgeleri seçmede motosikletle ulaşımın ve güzergâh özelliklerinin önemli olduğu, deneyimsel özelliklere çok duyarlı oldukları, bölgenin özellikle kültürünü deneyimlemeyi, yerel halk ve unsurlarla temasa çok önem verdikleri anlaşılmaktadır. Motosiklet kullanıcılarının doğal çevre ile etkileşimi, büyük ölçüde katılımcının seyahat ettiği manzaraların doğal özelliklerine dayanmaktadır. Uluslararası rotalara yöneldikleri, daha fazla oranda egzotik, otantik, bozulmamış ve ucuz olması nedeniyle “Doğu Destinasyonları”ni tercih ettikleri görülmektedir.

Motosikletle seyahat ederken yaşanan deneyimin katılımcılar için önemli olduğu ifade edilmiştir. Aynı zamanda bizzat motosiklet ile seyahat etmek ve seyahat esnasında doğal ekolojiyi hissetmek, güzel manzaralar görmek ve kültürel, tarihi yerlere rastlayarak duraklamak önem derecesi yüksek motivasyon unsurlarıdır. Buna ek olarak gidilen güzergâh üzerinde trafik yön işaretlerinin, aydınlatmanın bulunması, sağlık ve ilk yardım kuruluşlarının var oluşuna da önem verilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Motosikletli seyahat, moto-turist, turizmde ürün çeşitlendirme

DETERMINING MOTIVATIONAL ELEMENTS OF MOTORCYCLE TOURISTS

SUMMARY

In recent years, traveling by motorcycle has emerged as a type of tourism that has had significant impacts with its number of participants and spending potential. Such niche travel areas are of great importance in tourism to ensure product variety.

Related to determining motorcycle tourist motivation factors, this study aims at defining motorcycle journey, researching current situation, examining routes, etc, and filling the gap in literature. There fore, this study provides a road map for future studies on motorcycle travel.

It is tried to understand the characteristics, basic motivation and behavioral patterns of tourists traveling by motorcycle. For this purpose, data were obtained from 23 participants by semi-structured interview technique and presented with descriptive analysis. In addition, quantitative data were obtained from 971 participants and analyzed. Results of the study provide important findings which examine the characteristics, destinations and activities of motorcycle tourists.

As a result of interview findings, it is possible that motorcycle tourists can be from every age group, profession and income level. Besides, it is understood that mostly those who have motorcycle experience in their childhood lean towards motorcycle journey; motorcycle transportation and route characteristics are important in selecting the regions they go; they are very sensitive to experiential features, especially the culture of the region; they give much importance to contacting with local people and elements. The interaction of motorcycle users with the natural environment is largely based on the natural characteristics of landscapes traveled. It is seen they are leaning towards international routes and prefer Eastern destinations, because of their more exotic, authentic, intact and inexpensive nature.

It is stated that when traveling by motorcycle, experience is important for the participants. At the same time, feeling the natural ecology, seeing beautiful landscapes and stopping over cultural and historical places are significant motivational elements while traveling by a motorcycle. On the route, significant importance is attached to existence of lighting, traffic direction signs, health and first aid organizations.

Keywords: Motorcycle travel, moto-tourist, tourism diversification

BÖLÜM 1. GİRİŞ

Turizm, dünya genelinde en fazla değer oluşturan ve en büyük ekonomik sektörlerden biri olarak görülmektedir. Ülkelerin ekonomik gelişmesinde katkı sağlayan ve cari açığı kapatmakta önemli rol oynayan turizm, günümüzde önemini giderek arttırmaktadır (Kandır, Karadeniz, Özmen ve Önal, 2008, s. 183). Uluslararası turizm hareketliliğini sağlayabilmek adına ülkeler alternatif turizm çeşitliliğine yönelim sağlamaktadırlar (Uluslan ve Batman, 2010, s. 258). Bütün dünyada hızla yayılan doğa turizmi anlayışına paralel olarak Türkiye’de de motosiklet turları etkinliklerinde artış görülebilmektedir.

Teknolojinin gelişmesi, kişi başına düşen gelirin artması, çalışma saatlerinin kısılması ile tatil sürelerinin artması ile insanların isteklerinin değişmesine bağlı olarak, boş zaman aktiviteleri ve seyahatler organize bir hal almakta ve bu durum da turizmi çeşitlendirerek geliştirmektedir (Sağlık ve Kelkit, 2014, s. 84).

Kültürel, doğal ve tarihi anıtlar çok değerli olmakla birlikte spor ve sosyal etkinlikler de turizmin çekicilikleri arasında yer almaktadır. Yalnız veya grup halinde doğal güzelliği, tarihsel kültürel özelliği olan çeşitli bölgelere seyahat etmek boş zamanın geçirilebileceği en güzel etkinliklerinden biri olabilmektedir (Sykes ve Kelly, 2016, s. 545).

Günlük yaşamda, insanlar motosikletlerle farklı amaçlarla bir araya gelebilmektedirler. Motosiklet birçok insanı sadece çekmekle kalmayıp heveslendirip büyüleyebilmektedir. Büyüsüne kapılanlar, sadece boş zamanlarında kullanmayı aynı zamanda yaşam tarzlarına da uyarlayabilmektedir (Cater, 2017, s. 180).

Motosiklet seyahati özel ilgi, kırsal turizm gibi yükselen ve daha fazla araştırılması gereken bir pazar olabilir. Turizm konusundaki genel tüketim kalıpları oldukça faydalı olsa da, özellikle turizm açısından pek çok yönden farklı olan motosiklet seyahati ele alınmamaktadır. Demografik veya pazar büyümesi gibi veriler bu alanın artan önemini kabul etmek için önemli olabilse de, motosiklet turistinin davranışlarını,

motivasyonlarını, ihtiyaçlarını ve isteklerini anlama yönünde daha fazla araştırmaya ihtiyaç duyulmaktadır (TUIK, 2012).

Turistlerin seyahate çıkmasında etkili olan temel amaçlarını anlamadan, hedeflerin nasıl tasarlanacağını ve hedeflenen nüfusa nasıl pazarlanacağını bilmek zordur. Motosiklet ile seyahat eden kullanıcıları genel ilgi turistlerinden ayırmak için objektif kriterler kullanmak gerekmektedir (Cihelkova, 2012, s. 10). Bu kitlenin turizm amaçlı olarak harekete geçirilmesi ve bu kitleden yararlanabilmesi buna bağlıdır.

Motosiklet seyahati en hızlı büyüyen açık hava rekreasyonu ve turizm türlerinden birisi olarak ele alınabilir. Seyahat etmek; el değmemiş yeni yerleri keşfetmek, kültürleri, gelenekleri ve insanları tanımak, farklı şeyler yaşamaktır. Her iki sektörde de konaklama olarak; turistik kamplar, apartlar ya da oteller, hosteller ve benzeri tercih edilebilmektedir (Oller, 2016, s. 26).

Motosikletle seyahat etmek yeni bir oluşum değildir. İlk mopedler ve daha sonra motosikletler ortaya çıktığından beri seyahat edilmektedir (Youngs, 2015, s.148). Klasik turizmle motosiklet seyahati temelde birer seyahat etkinliği olarak görülebilse de bir motosiklet turunu klasik turizmden tamamen ayıran kendine has özellikleri bulunmaktadır. Her şeyden önce, motosiklet sürüşünde adrenalin yaşanmaktadır. Bu tür yolculukların tercih edilmesi, motosikletli bir seyahatin insana özgürlük hissi vermesi gerçeğinde yatmaktadır (Cater, 2017, s. 182). “Bir kuş kadar özgür” ifadesi belki de bir motosiklet sürüşünü tanımlamak için en çok kullanılan ifadeyi kapsayabilmektedir. Kendini özgür hissetmesi, temel olarak motosikletçilerin doğrudan iklimsel etkilere ve çevrelerindeki hissetmelerine bağlıdır. Zira sürüş sırasında sıcaklık, rüzgâr, koku, ses, vb. detayları hissedebilmektedirler. Çevreyi, doğayı ve manzarayı doğrudan yaşadıkları söylenebilir.

Motosiklet kullanmak; kaynaktasarrufuna, çevre sağlığına ve insanların mutlu olmasına katkı sağlamaktadır. Bir turizm biçimi olarak motosiklet ile seyahat etmek, toplulukların sürdürülebilir ekonomik kalkınma fırsatlarından yararlanabilmesinin temel yollarından biridir. Motosiklet gezileri, özellikle kırsal topluluklar için faydalıdır. Motosikletle seyahat edenler daha az aracın bulunduğu, trafiğe kapalı yoldan geçmeye, doğal kırsal yollar aramaya meyillidirler (Weddell, 2014, s.3). Daha çok kırsal bölgelere yönelindikleri için de bu bölgelere bir kaynak transferine yol açmaktadırlar.

Motosiklet seyahatinin hedefi, belirlenen bir yerde motosiklet sürülmesidir. Birçok farklı motosiklet türü olduğundan kullanıcıların tercihleri göz önüne alındığında varış yerinin ne olabileceği olasılıkları genellikle sınırsızdır. Tercihler küçük, uzak bir şehirden büyük bir şehir merkezine kadar olabilir. Yolculuk edecekleri yerin eğlenceli, macera, otantik doğa, kültürel içerikli olması motosikletli turistleri cezbederek destinasyona çekebilmektedir (Elliot ve diğerleri, 2003, s. 17). Çoğu motosiklet turisti yılda bir kez uzun yol yapabilmektedir. Daha çok yol yapan cadde ve yol dışı motosiklet kullanıcılarıdır. Fakat motosiklet çoğunlukla eğitim, yarış ve ticaret amaçlı da kullanılabilir.

Motosiklet gezisi macerayı, beceriyi ve bir arada yaşamayı kişisel bir zorunluluk olarak bir araya getirilebilmektedir (Colaric ve Ambroz, 2015, s. 361). Motosikletle bozuk arazilere, dar sokaklara ve en azından zorlu rotalara ulaşım sağlanabilir. Otomobil için bu tür rotaların seçimi çok daha zordur, bazen hiç ulaşım sağlanamamaktadır (Ciperle ve Dobovsek, 2010).

Seyahat edilecek rotaların belirlendiği veya tercih edildiği durum, genellikle motosiklet kullanıcılarının yola çıkması için motive edici kısımdır. Belirlenen turlarda sadece birkaç kez oto yollar kullanılmaktadır. Otoyollarda sürmek monotonluğu temsil eder ve sonuç olarak otoyollar sadece yolculuktan fazla zaman kazanmak için tercih edilmektedir. Çoğu zaman kasabalar, köyler ve köylerden geçen yerel yollarda seyahat edilmesi daha çok tercih edilmektedir. Motosiklet seyahati, otomobilde görülemeyecek manzaraları ve seyahat rotalarının gözlenmesini, ayrıca güzel manzaraların yakından görülmesini ve tanınmasını da sağlamaktadır. Dolayısıyla motosiklet ile otomobil ya da otobüsün arasındaki seyahat farkı daha belirgindir. Daha uzun veya günlük gidilen mesafelerde motosiklet kullanılmaktadır. Çünkü daha yüksek hız sınırları olan yolların kullanımında çevik ve seri olduğundan dolayı trafik sıkışıklığını çözmektedir. Motosiklet kullanmak daha fazla konsantrasyon ve yüksek dikkat gerektirmektedir (Hodnik, 2012).

Motosikletçilerin ilk hedefleri tatil ya da gezi değil, sadece bir motosiklete binmek olabilmektedir. Bireysel veya grup olarak açık alanda, yolda veya özel olarak hazırlanmış bir pistte yapılan, önemi hızla artan motosiklet seyahatinin ülkelerin tanıtımında da önemli katkısı bulunmaktadır (Bil, Bilova ve Kubecek, 2012). Motosiklet

seyahatinde çeşitli aktiviteler yapan turistler, genellikle doğaya zarar vermeyecek ekoturizm faaliyetlerini daha çok tercih etmektedirler (Chen ve Chen, 2013).

Turist ve motosikletli turist arasındaki temel fark, motosiklet kullanıcısı için deneyimin hemen başlamasıdır. Normal bir turist için ise deneyim ancak araçtan indikten sonra başlar. Elbette, motosikletçi bir motosikletle seyahat ederek diğer turist türlerinden farklı olmaktadır (Cihelkova, 2012, s. 12).

Motosikletle seyahat eden turistler, Türkiye Cumhuriyeti'nde iç turizmin gelişmesini daha fazla etkileyebilir. Başlıca iç turizmi ve bölgesel çekicilikleri desteklemeye yardımcı da olabilir. Herhangi bir tur operatörünün veya turizm acentesinin bu alanda uzmanlaşmak istemesi durumunda müşteri profiline tanınması ve bilinmesi gerekebilmektedir.

Motosikletli seyahatlerin doğası üzerine fazla araştırmaya rastlanılmamaktadır. Bu kapsamda öncelikle motosikletle seyahat eden kitlenin kapsamlı bir şekilde anlaşılması gerekebilmektedir. Turistik seyahatlere olan ilginin artmasına rağmen, çalışmalar motosiklet seyahatine odaklanılmamıştır (Pirsig, 2008; Gagne ve Austin, 2010). Çoğu araştırmacı motosikletin güvenliği üzerine çalışmalar gerçekleştirilmiştir (Weinzimmer ve diğerleri, 2014; Elliot ve diğerleri, 2003; Chesham, Rutter ve Quine, 1993). Bazı çalışmalarda motosikletin çevresel yönleri incelenirken (Leong, Muttamara ve Laortanakul, 2002; Acem, 2004), birkaç etnografik çalışması olan Walker (2011), Schouten ve Mc Alexander (1995) ise genel olarak motosiklet popülasyonunu temsil etmeyen belirli motosiklet kullanıcısı gruplarına odaklanılmıştır. Fakat motosikletle seyahat eden turistlerin motivasyonu üzerine herhangi bir çalışmaya rastlanılmamaktadır.

Bu çalışmanın temel amacı, motosikletle seyahatin alternatif bir turizm türü olabileceğini ortaya koymak, motosiklet kavramını tanıtmak ve motosikletin turizmin bir parçası olabileceğini öne sürmektir. Bu çalışmanın asıl görevi, bisikletle gerçekleştirilen seyahatler gibi motosikletli seyahatin de literatürde yer almasını sağlamaktır. Motosikletin geni bisikletten geldiği için tek farklılık iki teker arasına motor konulmasıdır. Elbette bisiklet sağlık açısından spor yapılabilen bir taşıt sınıfında yer almaktadır. Seyahat konusunda bisiklet motosiklete göre daha avantajlı konumda olabilmektedir. Bu farklılık gidilen yolun süratin azlığına bağlı olarak daha fazla

algılanabilmesi ile ilgilidir. Fakat zaman konusunda bisiklet motosikletin alternatifini durumunda değildir.



BÖLÜM 2. MOTOSİKLETLERLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER

2.1. Motosikletin Tanımı

Motosiklet ülkemizdeki 18.07.1997 yılında Resmî Gazetede yayınlanan Trafik Kanunu Yönetmeliği'nin 3. maddesinde yer alan ve 2015 yılında değişikliğe uğrayarak aşağıdaki gibi tanımlanmaktadır:

Azamî tasarım hızı 45 km/saatten ve/veya silindir kapasitesi 50 santimetreküpten fazla olan sepetli veya sepetsiz iki veya üç tekerlekli motorlu taşıtlar ve net motor gücü 15 kilovattı, net ağırlığı 400 kilogramı, yük taşımacılığında kullanılanlar için ise net ağırlığı 550 kilogramı aşmayan dört tekerlekli L3, L4, L5 ve L7 sınıfı motorlu taşıtlardır. Elektrik ile çalışanların net ağırlıklarının hesaplanmasında batarya ağırlıkları dikkate alınmaz. Bunlardan karoseri yük taşıyabilecek şekilde sandıklı veya özel biçimde yapılmış olan ve yolcu taşımalarında kullanılmayan üç tekerlekli motosikletlere yük motosikleti (triportör) denir.(Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997). Yönetmelikte belirtilen L sınıfları iki, üç ya da dört tekerlekli motorlu araçlardır. Bu sınıflandırmalara göre sürücü belgesi verilmekte, kısıtlamalarda yönetmeliğe göre belirlenmektedir. L3, L4 sınıfları azamî hızı 45 km/saati ve içten yanmalı motorlu ise silindir kapasitesi 50 cm³'ü geçen, yolcu sepetsiz iki tekerlekli araçtır. L5 sınıfı azamî hızı 45 km/saati ve içten yanmalı motorlu ise, silindir kapasitesi 50 cm³'ü geçen, simetrik olarak yerleştirilmiş üç tekerlekli araçtır. L7 sınıfı ise elektrikli motorlu araçlarda akü ağırlığı hariç yüksüz ağırlığı 0.4 tonu (yük taşıma amaçlı araçlarda 0.55 ton), azami net gücü 15 kW'ı geçmeyen ve L6 sınıfına girmeyen dört tekerlekli araçlardır (Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997).

Motosiklet diğer taşıtlara kıyasla kısa ve dar, yani ortalama 0,75 m genişliği ve 1,6 m uzunluğunda oluşu park olayını ve istenilen yere girip çıkmayı kolaylaştırmaktadır (Lee, 2007, s. 25). Ayrıca daha az yakıt ve enerji harcaması, çevre dostu olması insanları

motosiklet kullanmaya yönelmiş, iş hayatında, günlük hayatta ve turizm açısından gezilerde tercih edilen, keyif veren ulaşım aracıdır.

2.2. Motosikletin Özellikleri

Motosiklet diğer taşıtlara istinaden daha geniş bir görüş alanına sahip, buna karşılık sürücü tarafından trafikteki ve diğer araçta ki kör noktalar görülebilmektedir. Motosikletler genellikle 0,75 m genişliğinde ve 1,6 m uzunluğunda olmaktadır. Bu yapısıyla, diğer araçlara uygun olmayan yol alanlarından faydalanılabilir. Ayrıca iki paralel araç arasındaki boşluk kullanılarak, yavaş hareket edilerek geçiş yapabilmektedir (Lee, 2007, s. 25). Fakat bu şekilde kullanım kolay ve pratik bir şekilde ulaşımı sağlasada trafik kurallarına aykırı ve tehlikeli olabilmektedir.

Motosikletin hafif olması çevikliğini desaynlayabilmektedir. Ayrıca manevralarını kolaylaştırmak için sürücü vücudunu ve direksiyonu hareket ettirerek daha kolay dengede dönerek kullanabilmektedir. Denge, kişinin hareket veya durağan halde iken destek temeline dayanarak vücudunun ağırlık merkezini kontrol etmesidir. Ayrıca tehlikeye karşı reaksiyon gösterme, yürüyüş yapma, vücut durumunu koruyabilme ve devam ettirebilme olarak da bilinmektedir (Helminski, Zee, Janssen ve Hain, 2010). Ek olarak hafif ağırlık sayesinde, motosikletin daha yüksek güç /ağırlık oranına neden olmaktadır. Bir motosiklet kullanıcısı mekanik olarak yüksek ivmelere kolaylıkla ulaşabilmektedir (Hsu, Sadullah ve Dao, 2003, s. 4).

Günümüzde üretilen, piyasaya sürülen motosikletler fosil ve yenilenemeyen yakıt kullanan benzinli taşıtlardır (Hilton, 2006, s. 10). Motosikletlerde motor gücü ve hacim (cc) olarak ele alınmaktadır. Motosikletin tanımından da anlaşılacağı üzere günümüzde motosikletler 50 cc 'den (motor hacmi) başlamakta ve 1800 cc'ye (motor hacmi) kadar çıkabilmektedir. Motosikleti tercih edenler, motor hacmi, gücü, ağırlığı, bakım, yedek parça, tamir gibi ücretleri, yakıt tüketimi ve kapasitesi gibi kriterleri dikkate alarak motosiklet tercihinde bulunmaktadırlar. Motosikletin hacim tercihi, nerede, nasıl ve ne zaman kullanılacağı düşünülerek seçimde bulunmaktadır. Motosiklet motor hacmine bağlı olarak, 0-99 cc arası olan motosikletler zorunlu olan motorlu taşıtlar vergisinden muaf olmaktadır. Aynı zamanda motosiklet kullanabilmek için yasal olarak M,A1,A2 ve A sürücü belgesine sahip olmak gerekmektedir. Motosiklet tanımından da

anlaşılacağı üzere 50 cc üzeri olan taşıtlar motosiklet sınıfına girmektedir. Günümüzde 50 cc'lik taşıtlar motosiklet olarak bilinmektedir. Lakin 50 cc altı taşıtlar motosiklet olarak değil yönetmelikte belirtildiği gibi motorlu bisiklet olarak (moped) geçmektedir. Moped motosiklet gibi M,A1,A2 ve A sürücü belgesi ile kullanım zorunluluğu bulunmamaktadır. B sınıfı otomobil sürücü belgesi ile kullanımı yeterli olabilmektedir. İlâve olarak zorunlu motorlu taşıtlar vergisinden ve trafik sigortasından da muaftır. Trafikte kullanmak için mutlaka trafiğe tescil edilmiş, plâkası alınmış şekilde kullanım zorunluluğu bulunmaktadır (Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997).

2.3. Motosikletin Tarihi ve Motosiklet Kültürü

Motosikletin icadı kendinden hareketli, bisiklete motor takılma düşüncesiyle ortaya çıkmıştır. İlk ticarî tasarım, 1884 yılında Büyük Britanya'da Edward Butler tarafından tasarlanan ve üretilen Butler Petrol Döngüsü adlı üç tekerlekli otomobil olmuştur. Üretiminde iki adet yönlendirilebilir ön tekerlek arasına monte edilmiş ve hareket zinciri ile arka tekerleğe bağlı yatay tek silindirli bir benzinli motor kullanımı sağlanmıştır (Cromer, t.y.).

1860'lara doğru Paris'de demirci olan Pierre Michaux ve Ernest Michaux adındaki iki Fransız kardeşler tarafından o dönemlerde velespit (bisiklet) adı verilen pedallarla bisiklet üreten ilk şirket olan Michaux Ciekurulmuştur. İlk buharla çalışan motosiklet Michaux - Perreaux ve Pierre'in oğlu Ernest Michaux'un buharla çalışan bisikleti olmuştur ("Web Bike World", 2017). Bu kardeşler buharla çalışan ilk motosikleti Karl Benz ve Gottlieb Daimle'in yarattığı ilk taşıttan tam 16 yıl önce üretilmiştir.

Daha sonra 1885 yılında Gottlieb Daimler'in bisiklete motor takmasıyla motorlu bisiklet üretilmeye başlanmış ve diğer tasarımcılar tarafından aynı modelden yararlanılmaya başlanmıştır (Motosikletin Tarihçesi, t.y.). Bisiklet tasarımı ve üretimi ile birlikte, zamanla daha da geliştirilerek buharlı ardından küçük bir motor takılarak motorlu bisiklet, motosiklet üretilmiştir. Motosiklet icadı; içten yanmalı motorların araştırılması ile geliştirilmiştir. Motosikletler için çapı, hacim olarak küçük ve ağır olmayan motorlar gerekli olduğu için, buharlı motorlar hiçbir zaman gelişmiş fonksiyonlara sahip olmadıkları gibi ilk motosikletler için uygun bulunmamıştır.

Motosiklet üretimi için ön, arka maşa, şasi, otomatik veya manüel şanzıman, motor, gidon (direksiyon) , frenler, tekerlekler ve süspansiyonlar kullanılan parçalardır.

Yıllar itibarı ile motosiklet tasarımı ve üretimi;

1863 yılında Michaux şirketi çalışanı olan Pierre Lallement proto tipi geliştirdiğini iddia ederek, 1866 yılında ilk bisiklet patenti için ABD patent ofisine başvurarak tasarımı Amerika'ya satmıştır (“Timeline of Motorcycles”, t.y.).

1867 yılında İlk motorlu bisiklet, 1867 yılında ünlü bisiklet mucidi Pierre Michaux fabrikasında yapılmıştır. Bisikletin pedallarını da icat eden Ernest, bisiklet tasarımlarından birine küçük bir buharlı motor yerleştirilerek üretilmiştir (“Web Bike World”, 2017).

1868 yılında Amerikalı Roxbury, Massachusetts'deki Sylvester H. Roper tarafından tekerlekler arasına kömür yakma kazanı yerleştirilerek buharlı iki silindri velespit (bisiklet) geliştirilmiştir. 1 Haziran 1896'da Cambridge'deki Massachusetts'teki buharlı motosikletlerinden birinin tanıtımını gerçekleştirirken hayatını kaybetmiştir (Cihelkova, 2012, s. 13).

1871 yılında Fransız mühendis Louis-Guillaume Perreaux tarafından alkol yakıcı buharlı bir silindri motosikleti geliştirilmiştir.

1881 yılında Amerikalı mucit Lucius Copeland tarafından bisikletin arka tekerleğine küçük su ısıtıcı motoru bağlanarak hızın 12 mph'ye ulaşılması sağlanmıştır (Schouten ve Alexander, 1995, s. 55).

1885 yılında Gottlieb Daimler ve Wilhelm Maybach tarafından Almanya'nın Bad Cannstatt kentinde dizel motorlu ve içten yanmalı ilk motosiklet üretilmiştir. Üretiminde tahta kullanılarak 264 cc motor takılmıştır. “Daimler Reitwagen” (Binicilik Aracı) adını taşıyarak bugünün ilk motosikleti olarak kabul edilmektedir. Günümüzdeki başarılı motosiklet üreticileri, firmaları ise bu motorların benzerini ilk olarak 1903 yılında yapmaya başlamışlardır (Limebeer ve Sharp, 2006, s. 38). Günümüzde ki yenilikçiliğin fikrini başlatarak benzinli, içten yanmalı motor kullanan diğer tüm ulaşım araçlarına öncülük sağlamıştır.

1894 yılında Münih'te, Heinrich Hildebrand, Wilhelm Hildebrand ve Alois Wolfmüller tarafından tasarlanarak dünyada seri üretilen 2,5 beygir gücündeki “Motorrad” adında ticari amaçlı birkaç yüz parti ilk motosiklet üretilmiştir (Limebeer ve Sharp, 2006, s.

41). 1894 yıldan sonra, birçok motosiklet üreticisi tasarımlarını dünya çapında üretmeye başlamıştır.

1895 yılında ilk motosiklet, Fransız sirk grubu tarafından ABD'ye getirilmiştir. Ayrıca aynı yıl, Amerikan E.J. Pennington tarafından, 58 mph hıza sahip ilk motosiklet tasarlanmış ve üretimi gerçekleştirilmiştir (Ensanian, 2016, s. 98).

1896 yılında Excelsior Motor Company İngiltere'nin Coventry menşeli bisiklet şirketi ilk motosiklet modelinin üretimine ve satışına başlamıştır.

1898 yılında Orient Aster Waltham, Charles Metz tarafından Massachusetts'teki fabrikasında üretilen Amerika'daki ilk motosiklettir (Cromer, t.y.).

1900 itibarıyla birçok üretici, pedal çevirmeli bisiklete, merkezi küçük olarak monte edilmiş kıvılcım ateşlemeli motorları ekleyerek, bisikletler motosiklete dönüştürülmüştür (Dulaney, 2005; Kortor, Yinusa ve Ugbeye, 2010). 1907'de Man Adası'nda güvenilirlik veya dayanıklılık üzerine Orijinal Tourist Trophy motosiklet yarışları gerçekleştirilmiştir (Schouten, 1995, s. 44). Bu tür olaylar, iki zamanlı tasarımlardan, aerodinamik, karbon fiber takviyeli kaportaya monte edilmiş süper şarjlı, çok değerli motorlara kadar birçok yeni fikir için zemin oluşturmuştur.

1900 yılında Werner kardeşler tarafından ilk motosiklet patenti alınmıştır. (Dulaney, 2005, s. 5).

1901 ve 1903 yılları arasında birkaç büyük üretim tesisi olan özellikle İngiliz Kraliyet Enfield, Triumph, Amerikan Harley Davidson ve Hint Motosiklet İmalat Şirketi tarafından motosiklet üretimine başlanmıştır. Bu süre zarfında, daha hızlı, güçlü motosikletlere ve tasarımlara olan talebi arttıran ilk motosiklet yarışlarına başlanmıştır. Ayrıca iki şirkette gaz tepkimesine karşı gaz açma, kapanması için gidonda (direksiyonda) döner kumandalı sapın kullanılmasına öncülük etmiştir (Beyer, 2003, s. 16).

1923 ve 1926 yılları arasında Bmw Mühendisi Max Friz tarafından geliştirilen boksör düzeni şeklinde krank mili boylamasına ve iki zıt silindirli Bmw R32 üretilmiştir.

1928 yılında Alman Dkw şirketi, Amerikan üreticisi Harley - Davidson'u ve Hint üreticisini geride bırakarak dünyanın en büyük motosiklet üreticisi olmayı başarmıştır (Ensanian, 2016, s. 97).

1930 yıllarında İkinci Dünya Savaşı başlamadan önce, İngiltere'de 30'un üzerinde üretilmiş farklı markalarda motosiklet modeli bulunmaktaydı

1937 yılında İngiltere ordusuna Bsa ve Royal Enfield, Harley Davidson, Nsu ve Bmw gibi markalar tarafından 2. Dünya Savaşı için motosiklet üretilmiş ve küresel, finansal sıkıntılar son erdirilmiştir (Blasco, 2001, s. 34).

1940 yılında İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, motosiklet şirketleri toplu taşıma ihtiyaçlarını karşılayan motosikletler üretmiştir. Savaşların sona ermesiyle birlikte, motosiklet yarışları yeniden oluşuma başlamıştır.

1950 yıllarında İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinden sonra, Amerikan Savaşı gazileri motosiklet kulüplerinde toplanmaya başlamışlardır. Kulüp Marlon Brando'nun 1954 tarihli "The Wild One" adlı filmde canlandırıldıktan sonra ün kazanmıştır (Blasco, 2001, s. 36).

1951 yılında İngiliz Bsa, büyük motosiklet imalatı yapabilmek ve dünya pazarının büyük bölümünde yer almak için Triumph'ı satın almıştır (Dulaney, 2005, s.14).

1955 yılında Alman NSU, 1955 -1959 yılları arasında en büyük motosiklet üreticisi olmuştur Limebeer ve Sharp, 2006, s. 46).

1959 yılında Japon şirketi Honda, Alman NSU'yu geçerek dünyanın en büyük motosiklet üreticisi olmuştur (Alexander, 2009, s. 85).

1960 yıllarında İngiliz motosiklet markası Triumph, Bsa ve Norton pazarını ve liderliğini, 1960'larda birkaç büyük Japon üreticisinin (Suzuki, Kawasaki ve Yamaha) ortaya çıkması ve kaliteli, şık, güvenilir ve hızlı motosiklet üretmesiyle kaybetmiştir (Ensanian, 2016, s. 98).

1969 yılında Honda dünyanın ilk "superbike" motosikletini Cb 750'yi üretmiştir. 2003 yılına kadar piyasaya sürülmüştür.

1990 yılında Japon üstün pazarını, birkaç Amerikan ve İtalyan şirketinin pazarlarını genişletmeye başladığı 1990'lara kadar sürdürmüştür (Alexander, 2009, s. 86).

Son dönemlerde Japon şirketlerinin yanı sıra diğer birçok üretici de pazarın büyük bir bölümünü elinde bulundurmaktadır. En önemlisi, Bmw, Ducati, Victory ve Harley Davidson'dur ("Timeline of Motorcycles", t.y.).

Motosikletlerin üretimi ve geliştirilmesi 1. Dünya Savaşı ve 2. Dünya Savaşlarına denk gelmesiyle, savaşlarda da kullanılmış ve çokça etkilenmiştir. Savaşın sona ermesiyle Amerika’da motosiklet kulüpleri ve dernekleri gibi yeni bir sosyal oluşum kurulmaya başlanmıştır (“History of Motorcycle”, 2011; Blasco, 2001). Savaştan etkilenmiş ve bunalmış, dünyayı gezmek isteyen potansiyel turistlerin heyecan, tehlike ve yaşam hızının karşılığını alabilmek adına motosiklet ile seyahat etme tercihleri ortaya çıkmıştır. Böylelikle motosiklet kullanımını günümüze kadar gelmesini sağlamış böylelikle motosikletli turistlerde ve seyahatlerde artış gözlenebilmektedir.

Günümüzde satılan motosikletlerin çoğu ekonomik ve rahat taşıtlardır. Üretilen ve insanların kullanımına sunulan motosikletler, genel olarak benzinli motosikletler diğeri ise çevreci ve tamamen yenilenebilir yakıt kullanan elektrikli motosikletlerdir.

2.4. Motosiklet Çeşitleri

Motosikletler kullanım yerine ve amaçlarına göre sınıflara ayrılmaktadır. Motosikleti doğru seçmek, güvenlik ve kullanım açısından önemli olabilmektedir. Seçilen motosiklet birçok açıdan kullanıcıya uygun olması gerekebilmektedir. Kullanıcının becerisine uygun bir güç, boyuna uygun bir sele yüksekliği ve taşıyabileceği motor ağırlığı dikkat edilmesi gereken unsurları kapsayabilmektedir (Barutçu, 2015, s. 9). Buna dayanarak motosiklet seçimine dikkat etmek gerekmektedir. Motosiklet seçimi amacına ve kullanımına göre cadde motosikletleri, çift amaçlı motosikletler ve yol / oto yol dışı (arazi) kullanım motosikletleri olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Sokak motosikletleri, halka açık caddelerde kullanım için tasarlanmıştır. Çift amaçlı motosikletler caddede veya otoyol dışı yollarda kullanılabilir. Otoyol dışı motosikletler trafikte kullanılması yasal olmayarak, her motosikletin çeşitli stil ve ebatları bulunabilmektedir (“Motorcycle Safety Foundation”[Msf], 2014, s. 2).

2.4.1. Sokak motosikletleri (street motorcycles)

Sokak motosikletleri kent, kasaba gibi yerleşim yerlerinde kullanılmak üzere tasarlanmış ve üretilmiştir. Beş model sokak motosikleti bulunmaktadır. Bunlar;

1. Standart Tip Naked: Estetik görünümüne sahip, kaportası olmayışından çıplak olarak adlandırılmaktadır. Sürücü düz oturma pozisyonuna sahiptir. Şehir içinde

kullanıma uygun vitesli, kıvrak, çevik ve esnek motosiklettir. Ön camlarının kısa veya olmayışı, bununla birlikte aerodinamik yapılarının bozuk olması sürücüyü ve yolcusunu şiddetli bir rüzgâra maruz bırakabilmektedir (Barutçu, 2015, s. 14).

2. Spor Tipi (Racing): Genellikle tek kişi kullanılmaktadır. Arkaya ayak konularak ve öne eğilerek sürüş pozisyonu alınmaktadır. Daha yüksek güç ve ağırlık oranına sahip olması hızlı gitmesini sağlamaktadır. Dolayısıyla viraj alma kabiliyetini öne çıkartması kaza riskini artırmaktadır. Aerodinamiği olan, estetik tasarlanmış, yarışlarda kullanılabilen ve kolaylıkla modifikasyon yapılabilen motosikletlerdir (Ensanian, 2016, s. 395).
3. Cruiser Tipi: Genellikle klasik bir tarza sahip olan selesi alçak, asfalt sürüşüne uygun, gidonu (direksiyonu) ileride, ayaklar ileri uzatılarak geriye doğru oturuş pozisyonu alınan, viraj ve fren kabiliyeti zayıf olan motosikletlerdir. (Msf, 2014, s.2).
4. Touring Tipi: Konforlu bir şekilde uzun mesafeli asfalt sürüşleri için tasarlanmıştır. Büyük motoru ve rüzgârı engelleyici kaportası, fabrika çıkışlı büyük arka ve yan çantaları bulunmaktadır. Diğer motosiklet tiplerinden daha ağır büyük ve hantal kalmaktadırlar. Dolayısıyla şehir içinde kullanımı uygun değildir (Barutçu, 2015, s. 18).
5. Scooter: Genellikle şehir içi tasarlanmış, koltuk altlarında depoları bulunan, küçük tekerlekli, otomatik şanzımana ve vitesine sahip motosikletlerdir (Doeden ve Smith, 2007, s. 25).

2.4.2. Çift amaçlı motosikletler (dual-purpose motorcycles)

Hem şehir içi asfaltta hem de uzun yolda ve otoyol dışı sürüşlerde kullanılmaya müsait lâstikleri bulunmaktadır. Büyük lâstikleri sayesinde bozuk yollarda rahatlıkla ve güvenle ilerlemeyi sağlamaktadır. Rahat ve konforlu bir şekilde dik oturuş pozisyonu ile sürüş sağlanmaktadır. Dayanıklı süspansiyonu sayesinde uzun yolda ergonomik ve hızlı motosikletlerdir (Barutçu, 2015, s. 15).

2.4.3. Yol / otoyol dışı motosikletler (off-highway motorcycles)

Kendi aralarında, kullanıma göre üçe ayrılmaktadır.

1. Enduro: Ormanlarda veya çöllerde eğlence amaçlı kullanılmaktadır. Birçoğunda far ve arka lamba bulunmaktadır.
2. Motocross: Darbelere ve sıçramalara, zıplamalara, atlamalara, bozuk zeminlerde rahat ilerlemek amaçlı tasarlanmış ve büyük lâstikleri bulunan motosikletlerdir (Ensanian, 2016, s. 326).
3. Trials: Zorlu engelleri aşmak veya gösteri amaçlı zor hareketler yapmak için tasarlanmış, düşük süratli motosikletlerdir (Msf, 2014, s. 3).

Motosiklet seçimi tamamıyla kişinin istek ve beklentilerine bağlıdır. Örneğin, taşımacılıkta öncelik olarak küçük motor hacimli scooter ve naked tipi motosikletler tercih edilebilmektedir. Tercih sebepleri yakıt tüketimi, fiyatları, uygun bütçe ile tamir ve yedek parça tedarik edilebilmesidir. Kısacası maliyet ön planda bulunmaktadır. Bu tercihlerle birlikte genellikle Çin menşeli motosikletler de tercih sebebi olabilmektedir. Aynı zamanda yoğun trafikte atik, seri ve rahat bir şekilde kullanılabilir olması da etkilerden biridir (Elliot, 2003, s. 16).

Yüksek hızlara ulaşım adrenalin ve heyecan yaşayabilmek için racing spor tipi motosikletler tercih edilmektedir. Bu motosikletlerin oto yolda, yol tutuşu ve 250/350 km'ye kadar hızlanması yüksektir (Doeden ve Smith, 2007, s. 26). Yedek parçaları ve tamirati maliyetli olmaktadır. Motosikletin motor güçleri, hacimleri (cc) devirleri üst limitlerde olmasından dolayı parça ömürleri diğer motosikletlere göre daha kısa olabilmektedir.

Motosikletli seyahatler için Enduro, Cruiser, Sport Tour tipi motosikletler kullanılmaktadır. Bu tip motosikletler aerodinamik yapısı ve tasarımı bakımından, uzun ömürlü ve yüksek hacimli (cc) motor gücüne sahip olmasından dolayı uzun yolda tercih edilmektedir. Ancak, üçüncü kategori motosikletler, motosikletli seyahat için özel olarak hariç tutulmaktadır. Motosiklet kullanıcıları tarafından doğada, arazide macera amaçlı tercih edilmektedir (Cihelkova, 2012, s. 35).

2.5. Türkiye’de Motosiklet Kullanımı

Teknolojinin gelişmesi ile birlikte ulaşım alanında da birçok gelişmeler olmuştur. Demir, deniz, kara ve havayolları gibi birçok ulaşım alanında insanlara pek çok seçenek sunulmaya başlanmıştır. Türkiye’de ulaşım genellikle karayolu tarafından tercih

edilmektedir. Karayolu ulaşımında toplu taşıma tercihi ile birlikte hususi taşıma da tercih edilebilmektedir (Kpmg, 2018; Ulaş, 2018, s. 37).

Motosiklet kullanımı her yaş grubu tarafından tercih edilmektedir. Satın almada ve yakıt konusunda ekonomik tasarruf sağlamaktadır. Diğer taşıtlara göre küçük oluşu sıkışık / yoğun trafikte pratik, hızlı ve kolay bir şekilde hareket etmeyi, kurtulmayı, zamanı verimli kullanmayı, park sorununu ortadan kaldırmayı sağladığı için ulaşım konusunda diğer taşıtlara göre seri ve ergonomik oluşu tercih sebepleri arasında bulunmaktadır. Ayrıca motosiklet ulaşım aracından ziyade, kullanıcısına özgürlük hissi ve keyif veren, farklı hobiler sunan, zamanla insan hayatının ayrılmaz bir parçası olabilmektedir (Ensanian, 2016, s. 56). Motosiklet kullanım amacı ekonomiye, nüfus yoğunluğuna, iklim koşullarına, bölgenin alt / st yapı gelişmişliğine ve motosikletin kültürel geçmişine bağlı olarak değişiklik gösterebilmektedir (Minh ve Sano, 2007). Motosiklet iş, seyahat, eğlence, spor, günü birlik gezilerde kullanılır hale gelmiştir. Ayrıca servis noktalarının gün geçtikçe genişlemesi, refah düzeyinin artması, ekonomideki gelişmeler ve genç nüfusun artışı gibi faktrlerdnyadaki motosiklet sayısının artışını sağlamıştır (zkan ve diğerleri, 2011, s. 124).

Motosiklet diğer taşıtlara istinaden riskli, güvenliği açık taşıt sınıfında yer almaktadır. Ulaşımın hızlı gelişmesiyle birlikte karayollarının güvenliği gelişmemiş ve motosiklet kullanıcıları için uygun bir ortam oluşturulamamıştır (Sağlam, 2010, s. 8)

Özellikle trafiğe açık yol ve otoyollarda bulunan güvenlik amacıyla yapılmış demir bariyerler, asfaltın kötü oluşu veya tehlike arz edecek yamalar motosiklet kullanıcıları için hayafı risk taşıyabilmektedir. İnsanlar tarafından ya da diğer taşıtlar tarafından kaynaklanan yoldaki yabancı cisimler motosiklet kullanıcılarına tehlike yaratabilmektedir. Motosiklet kazaları diğer trafik kazalarına göre oranı ülkelere, şehirlere, bölgelere göre farklılık gösterse de, yaralanma ve ölüm olasılığı diğer taşıtlara göre fazladır. Kurallara bağlı olarak güvenli bir şekilde kullanmak gerekmektedir (Ulaş, 2018, s. 39).

Motosiklet kullanıcıları trafik kazaları bakımından riskli yol kişileri sınıfında yer alarak, kazalar yaralanma ve ölümle sonuçlanmaktadır. Bunun sebebi, motosiklet diğer taşıtlar gibi kapalı bir araç değil, yapısal bir koruması bulunmamaktadır. Dolayısıyla kaçınılmaz bir kaza uzun süreli ciddi bir yaralanmaya ve hatta lme, maddi kayba

sebebiyet verebilmektedir. Kazalarda meydana gelen yaralanmalarda korunmanın etkili yöntemin pasif stratejilerin olduğu düşünülmektedir. Bu stratejilerle risk altındaki kullanıcıların korunmasında sürekliliğe ve aktif birlikteliğe gereksinim duyulmamaktadır. Bu nedenle motosiklet kullanıcılarının yaralanma ve kaza riskinin azaltmak için koruyucu güvenlik ekipmanları, güvenli sürüş eğitim düzeylerinin, sürücü belgesi ile kullanımının artırılması ve uygun yolların yapılması gerekmektedir. Tüm bu önlemler alınsa bile motosiklet kullanıcıları trafikte risk altında bulunabilmektedirler. Günlük yaşantıda motosiklet kazalarına her geçen gün daha çok rastlanılabilmektedir (Şener, Korkmaz, Yılmaz ve Ordu, 2015, s. 25; Ulaş, 2018).

2.6. Motosiklet Endüstrisi

Motosiklet kullanıcılarının taleplerini karşılamak için motosiklet endüstrisi sürekli yeniliğe açık olarak değişim göstermektedir. Başlangıçta motosikletler ucuz bir ulaşım aracı olarak düşünülmüştür. Motosiklet kullanıcıları tecrübe, zaman geçtikçe yüksek fiyatlı büyük motosikletlere geçiş gerçekleştirmişlerdir. Motosiklet şirketleri maceraperest insanların ihtiyaçlarına, sürüş biçimine uygun, güvenli, yeni tip motosikletler geliştirmekte ve tasarlamaktadırlar. Teknolojinin gelişmesi, yeni malzemelerin ortaya çıkması motosiklet sürücülerinin ekipmanlarını daha rahat ve güvenli hale getirmiştir. Bu tür sürücüler yerel şehirlerde bulamadığı manzarayı ve yaşayamadığı duyguları, uzaklara seyahat ederek yaşabilmektedirler. Bu tür sürüş tarzına BMW katkıda bulunarak diğer motosiklet endüstrilerinin gelişmesine öncülük sağlamıştır (Alexander,2009, s. 122),

Motosikletlerin zor koşullu arazilerde, engebeli yollarda kullanışa uygun konforu sağlayacak şekilde süspansiyonları geliştirilmektedir. Motosikletler uzun mesafelere bağlı olarak yakıt depoları genişletilmiş, ayrıca yol dışı arazilerde ve arazi içi, asfalt yollarda kullanıma uygun olarak ikili amaç sağlayacak şekilde pazarda bulunabilmektedir. Ayrıca daha büyük bagaj (top case) seçeneklerine de sahiplerdir (Oller, 2016, s. 92).

Macera amaçlı motosiklet kullanıcılarının hepsi aynı kategoridesınıflandırılmamaktadır. Bazıları daha uzun mesafeli asfalt dışı yolda kullanırken, bazıları sadece turistik amaçlı gezilerde kullanılmaktadırlar (Davies, 2011, s. 7).

2.6.1. Dünyada motosiklet endüstrisi

Az ve orta gelire sahip Tayvan, Malezya, Endonezya, Çin, Hindistan gibi ülkelerin taşımacılığı ve ulaşımında diğer taşıtlara oranla daha çok motosiklet kullanılmaktadır. (Tien-Penet ve diğerleri, 2003). Asya ülkelerinde motosiklet toplam taşıt sayısının %40 ile %70'ini kapsamaktadır (Peden ve diğerleri, 2004). Motosiklet kullanımı kolay ve ekonomik avantaj sağlaması, küçük ebatlarda eşya, paket ve gıda taşınmasına bağlı olarak Türkiye’de de hizmet veya servis aracı olarak kullanılmaktadır.

Motosiklet pazarı, yol dışı, cadde, çift amaçlı motosikletleri kapsamaktadır. Dünya motosiklet endüstrisi 2010 yılında 63.5 milyar dolar kazanılmıştır. 2015 yılında ise bu oran 85 milyar dolara ulaşması hedeflenmiştir. Bu hedef için motosiklet pazarında yıllık %6 oranında büyüme beklenmiş, fakat 2017 verilerine göre dünya çapında motosiklet pazarının toplam geliri 73.101.7 milyon doları bulmuştur. 2013 – 2017 yılları arasında %2,4 büyüme oranı görülmüş, 2017 yılında toplam 48.543.4 bin adede ulaşılmıştır (“Global Motorcycles”, 2018).

Motosiklet Endüstrisi Konseyi’nin 2012 verilerine göre ABD’de yıllık olarak tahmini 11 milyon motosiklet bulunmakta ve yılda bir milyon yeni motosiklet satılmaktadır. ABD’de yaşayan yetişkin grubunun %9’unun bir motosikleti bulunmakta ve yılda en az bir kere motosiklet kullanmaktadırlar. ABD’de motosiklet pazarında Harley Davidson %47 pazar payıyla lider konumunda bulunmaktadır (Miller ve Washington, 2015, s. 196).

Way, Roberts ve Turner (2010) , motosiklet sürücülerinin artık genç olmadığını fakat 50 yaşın üzerindeki daha olgun sürücülerin artık yolda özgürlük aradıklarını belirtmekteydiler. Ulaştırma istatistikleri bürosu’na göre 2009’da motosiklet sürücülerinin 50 yaş ve üzerinde olduğu belirtilmiştir. Bu olgun grupta kadın sürücülere satış yapılarak pazarda büyüme gözlenmiştir. Ayrıca, motosiklet olan hanelerin ortalama geliri, ABD’nin ortalama gelirinden fazla bulunmaktadır. Motosiklet olan hanelerde ortalama 59.290 \$’dır fakat ABD’nin ortalaması ise 50.233 dolardır (Way, Roberts ve Turner, 2010, s. 11).

2018 Motosiklet Dünya Pazarı 2017 yılına göre %1,8 artarak, en yüksek üçüncü satış seviyesi olan 61.9 milyon motosiklet adedine ulaşmıştır. Tüm zamanların en iyi rekoru 2014 yılında 67.4 milyon olarak bilinmektedir. Pazar, son on yılda iki katından fazla

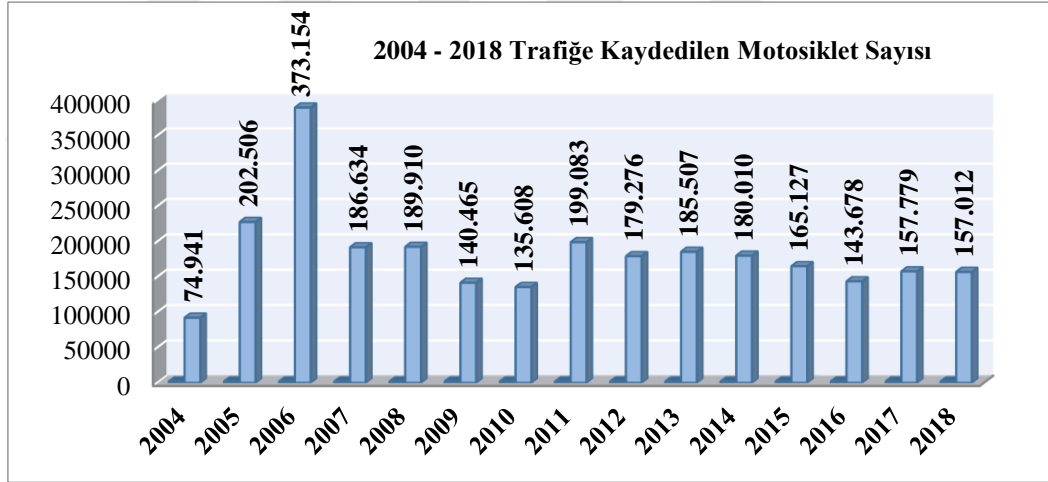
artarak 21.5 milyon (+ %8,5) satış adedine ulaşmıştır. Bu satış adedş Hindistan'ın motosiklet satışında ki artışına dayanmaktadır. İkinci sırada Çin ise 2018 yılında 15.5 milyon satışla %9,3 gerilemiş ve 2019 yılında da aynı şekilde gerileme tahmin edilmektedir. Üçüncü sırada Endonezya, 6.38 milyonla (+ %8,4) artış sağlayarak, birkaç yıl önce belirlenen 7.8 milyonluk rekorunu yeniden kazanmayı sağlamıştır. Dördüncü Vietnam 3.39 milyon satışla (+ %3,5) yeni rekor seviyesindedir. Beşinci sırada, Pakistan pazarı 2015 yılında ki 1 milyon adet satışı geçerek 1.9 milyon (+ %6,6) satışa ulaşarak en hızlı büyüyen pazar haline gelmeyi sağlamıştır. Geçen yıl Pakistan 1.78 milyon (- %1,2) satışla Tayland'ı geçerek altıncı sırada yer almayı sağlamıştır. Yedinci ülke, 1.59 milyon %35 adet artışla Filipinler görülmektedir. Büyük bir krizden sonra hızla kendini toparlayan Güney Amerika'daki en büyük ülke Brezilya 957.000 satışla (+ %17,6) Tayvan'ı 762.000 satışla geride bırakarak sekizinci sırada yerini almayı sağlamıştır. İlk 30 Pazarın sıralamasının altında kalan, Sri Lanka'nın Japonya'yı 16. sırada geride bırakarak, Peru, 19. yüzyılda hızla büyüyerek hem Fransa hem de İtalya'yı geçerek %31 artışla 26. sıraya yükselmeyi sağlayabilmiştir ("Dünya Motosiklet Pazarı", 2019).

2.6.2. Türkiye'de motosiklet endüstrisi

Türkiye'de 1960'lı yıllarda, motor hacimleri 50 cc'nin altında olan ve moped sınıfında yer alan motosikletlerin üretilmesi, taksitle satılması, kullanımının kolay olması ve ehliyet zorunluluğunun olmaması nedeniyle motosiklet, kısa sürede Anadolu'da geleneksel ulaşım aracı olarak benimsenmiştir. 1960 yılında trafiğe kayıtlı motosiklet sayısı 9.380 olarak bilinmektedir. O yıllarda motosiklet ihtiyaç gideren bir taşıt yerine, yaşam tarzını belirleyen bir taşıt olarak yerini almıştır (Ulaş, 2018, s. 41).

1970'li yıllarda motosikletin taşıt alım vergisinin kaldırılmasıyla kullanımı ve satın alımı artış görülmüştür. 1980 yılında ortalama motosiklet sayısı, yaklaşık %13,5 artış ile 126.743'e yükselmiştir. 1987 yılında yapılan yasal düzenlemeyle trafiğe kaydedilen 50 cc'den küçük hacimli motorlar yıl bazında incelendiğinde özel ehliyet ile kullanım zorunluluğu getirilmiştir (Tüzüner, 1992). 2001 – 2003 yılları arasında yaşanan ekonomik kriz sebebiyle en taban seviyelerin görüldüğü bilinmektedir. Motosikletin bir taşıt olarak algılanmadığı ve pazarda yeterli alternatifin olmadığı bu dönemde 13.000 adet ile 36.000 adet arasında seviyelerde olduğu bilinmektedir. 2004 yılında ise yıllık

satış adedinin 74.941 bin olduğu görülmektedir. 2004 senesinden başlayarak diğer firmalardan daha ucuz olan Çin menşeli motosikletlerin ülkemize girmesi ile motosiklet pazarı hızla büyümeye başlamıştır. Çin menşeli motosikletler kalite bakımından tüketiciye hayal kırıklığı yaşatmış olsa da ülkemizde motosiklet kullanıcılarının artışına ve ulaşımdaki avantajların anlaşılmasında önemli bir fayda sağlamıştır. 2004 senesinde, 74.941 adetlik pazar 2005 yılında %47 oranında büyüyerek 202.506 adede ve 2006 yılında 2005 yılına göre %71 oranında büyüyerek 373.154 adede yükselmiştir (Motosiklet Endüstrisi Derneği [Moted] , 2019). 2006 yılından bu zamana kadar tüketicinin talebindeki dalgalanmalar, vergilendirmelerdeki değişiklikler, yeni oyuncular, yeni çevreci üretim standartları ve değişen ekonomik koşullar pazarı önemli bir şekilde olumsuz etkilemiş ve daralmaya geçiş sağlamıştır (Kpmg, 2018). Özel tüketim vergisinin 250 cc altı motosikletlerde %8'den %22'ye ve 250 cc üzeri motosikletlerde %8'den %37'ye yükselmesi pazarın bir sonraki yıl için küçülmesine sebep olmuştur. 2008 senesinde 189.910 satış seviyesi sene sonunda yaşanan küresel



Şekil 2.1 : Yıl bazında trafiğe kaydedilen yeni tescilli motosikletler (Tük, 2019 ; Moted, 2019).

ekonomik kriz ile birlikte pazar küçülmesine gidilmiştir (Moted, 2019). Aşağıdaki tabloda 2004 ile 2018 yılları arası trafiğe kaydedilen motosiklet sayısı dağılımı verilmiştir.

Moted (2019) verilerine bağlı olarak 2019 Şubat itibarı ile trafiğe tescilli yeni motosiklet sayısı 13.673 olarak bilinmektedir.

2018 Aralık ayıyla birlikte Türkiye’de trafikte bulunan toplam 22.9 milyon motorlu araçtan 2.684.363 milyonu motosiklettir. 2018 verilerine göre en çok motosikletin bulunduğu bölge 882.758 motosikletle Ege bölgesi yerini almaktadır. Ardından 834.181 motosikletle Akdeniz bölgesi takip etmektedir (Türkiye İstatistik Kurumu [Tük], 2019). En az motosikletin bulunduğu bölge ise Kuzeydoğu Anadolu tarafıdır. Yaklaşık 80 milyon nüfusu olan Türkiye’de her 100 kişiden 4’ü motosiklet sahibi olarak görülmektedir. Her yıl ortalama 171 bin yeni motosikletin satıldığı Türkiye pazarında, 2011 yılından bu yana yeni motosiklet satışlarında düşüşler yaşanmaktadır. Düşüşlerin sebebi ülkedeki politik ortamın gerilmesi, döviz kuruna bağlı olarak artan fiyatlar, faiz oranlarında ki artış, trafik sigortası primindeki artışlar, sürücü ehliyetleri için ödenmesi gereken lisans vergi ücretlerinin artması ile birlikte sektörün 2006’daki parlak dönemini sona erdiren vergilerde ki artış etkisi 10 yıl sonra bile gözle görülür şekilde hissedilmektedir (Kpmg, 2018).

Son yıllarda tüm dünyada olduğu gibi, Türkiye pazarında da motosiklet satışı ve kullanımını artış göstermektedir. Motosiklet kullanıcıları iki ayrı gruba ayrılmaktadır. Birincisi motosikletin ekonomik ve kullanımı kolay olması nedeniyle tercih edenlerdir. Bunlar, büyük şehirlerde trafik sıkışıklığına ve otopark sorunu gibi nedenlere çözüm olması adına motosikleti ulaşım aracı olarak kullananlardır. İlâve edilirse özel şirketlerin işlerini hızlandırmak ve zaman kazanmak için çalıştırdığı motosikletli kuryelerde bu gruba dâhildir. Dolayısıyla bu gruba küçük il ve ilçelerdeki motosiklet ve mobilet kullanıcıları da katılmaktadır. Tercihen grupta motor hacmi 125 cc ve altı hafif motosiklet tercih edilmektedir. İkinci grupta ise motosikleti keyif, hobi, macera, sportif amaçla tercih edenlerdir. Bu gruptaki motosiklet kullanıcıları orta yaşın üzerinde, ekonomik ve sosyal hayat düzeyi yüksek, ehliyet ve sürüş eğitimi almış, 125 cc üzeri motor kullanan, sürüş esnasında tüm güvenlik koruyucu ekipmanlarını kullanan, özen gösteren bilinçli kullanıcılardan oluşmaktadır (Alıcıoğlu, Yalnız, Eşkin ve Yılmaz, 2008, s. 7).

2.7. Türkiye’de Motosiklet Kullanımı İle İlgili Yasal Düzenlemeler

Türkiye’de motosiklet kullanıcılarının uymakla yükümlü olduğu kurallar, düzenlemeler, eğitimler, karayolu üzerindeki hak hürriyet ve sorumluluklar 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca belirlenmiştir.

2.7.1. Motosiklet Sürücü Belgesi

Trafikte yasal, eğitilmiş bir şekilde motosiklet kullanmada yeterli olduğunu gösteren sürücü belgesi alınması gereklidir. İstenilen sınıfa uygun eğitim Milli Eğitim Bakanlığınca tescillenmiş sürücü kursları tarafından verilmektedir (Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliği, 2012). Sürüş becerisini, potansiyelini desteklemek amacıyla özel akademik kuruluş ve firmalar tarafından verilen motosiklet güvenli sürüş eğitimleri almanın faydası da bulunmaktadır. Özel akademik kuruluşlardan eğitim alırken eğitmenin Türkiye Motosiklet Federasyonu tarafından tescilli eğitmen olup olmadığına dikkat edilmesi gerekebilmektedir. Avrupa Birliği Uyum Yasaları çerçevesinde 2016 yılı başında değişen ehliyet sınıfları ile artık motosiklet için 4 farklı sürücü belge tipi bulunmaktadır (M, A, A1, A2). Bu belgelerin 5.6 milyonu motosiklet kullanımına imkân sağlamaktadır (Kpmg, 2018).

Yeni Düzenleme ile Motosiklet Sürücü Belgeleri ve Ön Şartları;(Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997).

1. M Sınıfı Sürücü Belgesi: 50 cc'ye (motor hacmi) kadar iki, üç ve dört tekerlekli motosiklet (moped) kullanıcılarına verilmektedir. Kullanıcı 16 yaş ve üstü olması gerekmektedir. Sürücü belgesi alındığı tarihten itibaren geçerlilik süresi ise 10 yıl olarak belirlenmiştir.
2. A1 Sınıfı Sürücü Belgesi: 125 cc (motor hacmi) gücü 11 kilovatt ve gücünün ağırlığına oranı 0.1'i geçmeyen, sepetli veya sepetsiz iki tekerlekli motosikletler ile gücü 15 kilovattı geçmeyen üç tekerlekli motosikletleri kullanacak olanlara verilmektedir. Kullanıcı 16 yaş ve üstü olmalıdır. Sürücü belgesi alındığı tarihten itibaren geçerlilik süresi ise 10 yıl olarak belirlenmiştir.
3. A2 Sınıfı Sürücü Belgesi: Gücü 35 kilovatt ve gücünün ağırlığına oranı 0.2'yi geçmeyen, sepetli veya sepetsiz iki tekerlekli motosikletler ile gücü 15 kilovattı geçmeyen üç tekerlekli motosikletleri kullanacak olanlara verilmektedir. Kullanıcının 18 yaş ve üstü olması gerekmektedir. Sürücü belgesi alındığı tarihten itibaren geçerlilik süresi ise 10 yılı kapsamaktadır. Bu sınıf sürücü belgesi M ve A1 sınıfı sürücü belgelerini de kapsamaktadır.
4. A Sınıfı Sürücü Belgesi: Sepetli veya sepetsiz iki tekerlekli motosikletler ile gücü 15 kilovattı geçen üç tekerlekli motosikletleri kullanacak olanlara

verilmektedir. Ayrıca ön şart olarak en az 2 yıllık A2 sürücü belgesi sahipliği veya en az 20 yaşında olunması gerekmektedir. Kullanıcının gücü 15 kilovattı aşan üç tekerlekli motosikletler için 21 yaşında olması gerekmektedir. Sürücü belgesi alındığı tarihten itibaren geçerlilik süresi ise 10 yılı kapsamaktadır. Bu sınıf sürücü belgesi M, A1 ve A2 sınıfı sürücü belgelerini de kapsamaktadır.

Aşağıdaki tabloda 01.01.2016 tarihinden itibaren uygulamaya konulan yeni tip sürücü belgesi için sınıf dağılımı yer almaktadır (Trafik, t.y). Bu tablodan anlaşılacağı üzere üç farklı sürücü belgesi alımında da artış görülmektedir. Bu durum potansiyel motosiklet kullanıcılarının arttığını gösterebilmektedir.

Tablo 2.1 : Yıllara göre sürücü belgesi sınıf dağılımı (Trafik, t.y.).

	M	A1	A2	A
2016	2.605.016	397.182	2.383.903	275.922
2017	5.661.334	733.859	2.461.974	506.237

2.7.2. Motosiklet kullanımı ile ilgili uyulması gereken kurallar

18.07.1997 Resmî Gazete Sayısı: 23053 olan Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde bulunan Madde 136'da motorlu bisiklet ve motosiklet sürücülerinin uyacakları kurallar belirlenmiştir. Bu kurallar;

1. Yaya yollarında sürülmesi öncelikle diğer insanların ve sürücünün can güvenliği açısından,
2. İki den fazlasının taşıt yolunun bir şeridinden yan yana sürülmesi,
3. Sürücü arkasında yeterli bir oturma yeri olmadıkça başka kişilerin bindirilmesi yasaklanmaktadır.
4. Sürücü arkasında yeterli oturma yeri bulunsa bile bir kişiden fazla taşınmamaktadır.
5. Motosikletle diğer araçlar izlenirken, geçilirken, manevra yapılırken, karayolunu kullananların hareketini zorlaştırıcı, tehlike doğurucu davranışlarda bulunulmaması gerekmektedir.
6. İzin alınarak yapılan gösteriler dışında, motosiklet üzerinde akrobatik hareketler yapılması,

7. Motosikletin başka bir araca bağlanarak, asılıp tutularak sürülmesi,
8. Sürüş esnasında sürücünün elde bagaj, paket ve benzerlerinin taşınması, bu yönetmeliğin 134'üncü maddesindeki kurallara aykırı yük yüklenmesi,
9. Üç tekerlekli ve özel şekilde imal edilmiş motosikletler hariç, bu araçlar üzerine kasa, sandık ve benzerleri yaptırılarak ve karayollarında sürülerek ticari amaçlı yük taşımalarında kullanılması yasaklanmıştır.
10. Özel şekilde imal edilmiş 3 tekerlekli motosikletlerle sadece yük taşınabilmektedir. Bunlar hiç bir şekilde yolcu taşımak üzere imal ve tadil edilmemektedir. Aynı zamanda yük taşımak için yapılmış olan kasa kısmı sürücünün ön tarafında bulunacak şekilde imal edilmemektedir.
11. Motosiklet sürücülerinin manevra için işaret verme halleri dışında iki elleri ile taşıtları sürmeleri gerekmektedir.

2.7.3. Motosiklet kullanımında zorunlu teçhizatlar

Yönetmelikte motosiklet kullanıcılarının seyir halindeyken kullanmaları gereken zorunlu teçhizatlar bulunmaktadır. Bunlar Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde belirlendiği üzere:

1. Sürücü ve taşınması halinde yolcular için; yanmayacak ve başı, ısı, çarpma ve dış tesirlere karşı koruyacak, görme ve işitmeye engel olmayacak, kolay takılıp çıkarılacak şekilde (Avrupa Ekonomik Komisyonu ECE R 22 Regülasyonuna uygun) koruma başlığı (kask),
2. Sürücüler için; gözü dış tesirlere karşı koruyacak, görüşü engel olmayacak, normal görüşü bozmayacak renkli veya renksiz (Koruma başlığının gözlüğü varsa ayrıca gözlük aranmaz) koruma gözlüğü bulunması gerekmektedir.
3. Sürücüler ve taşınması halinde yolcular için, gece seyahatlerinde görünürlüklerini sağlayacak şekilde giyinecekler veya giysilerine reflektif işaret takmaları gerekmektedir.

2.7.4. Karayolunda motosiklet hız limitleri

Motosiklet araç sınıflarına ve aksine bir işaret bulunmadıkça yol durumlarına göre yönetmelikte azami hız limitleri belirlenmiştir. Yerleşim durumuna göre hız limitleri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 2.2 : Motosikletin trafikteki azami hız limiti (Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997).

Motosiklet Sınıfı	Yerleşim Yeri İçinde	Yerleşim Yeri Dışında		Otoyollarda
		Şehirlerarası Çift Yönlü Karayollarında	Bölünmüş Yollarda	
Motosiklet L3 Sınıfı	50	80	90	100
Motosiklet L4,L5,L7 Sınıfı	50	70	80	80

BÖLÜM 3. MOTOSİKLETLE SEYAHAT KAPSAMINDA GENEL BİLGİLER

3.1. Motosikletle Seyahat ve Motosikletli Turist

Savaş döneminde kullanılan motosiklet 1. ve 2. Dünya Savaşının sona ermesiyle, seyahatlerde kullanılmaya başlanmıştır. Motosiklet seyahati savaşta motosiklet kullanan askerlerin eve döndükleri zaman dilimine bağlanmaktadır (Mcbee, 2015; Blasco, 2001, s. 34). Özellikle teknolojinin gelişmesi, yasal düzenlemeler (yıllık izinler, ücretli tatil, izin hakları vb.), gelir düzeyinin, rekreasyonel faaliyetlerin artması, boş zaman ve kentleşme, nüfus artışı turizm amaçlı motosiklet kullanımını sağlamaktadır. Böylelikle motosiklet seyahati gelişmekte, yeni kullanıcıları ve seyahat etmek isteyenleri cezbetmektedir (Sykes, Kelly ve Ireland, 2012, s. 22).

Motosiklet geçmişte bisikletten ilham alınarak, geliştirilerek ve farklı tasarımlarla iki teker arasına motor takılarak günümüze kadar gelmiş iki kişilik taşıt olarak bilinmektedir (Miller, 2013, s. 4). Tatil, rekreasyon, dinlenme ve spor amacıyla yapılan gününbirlik ya da uzun, bisikletçinin aktif bisiklet kullanıcısı olduğu gibi bisiklet etkinliklerinde de izleyici olabileceği ziyaretlerdir şeklinde bisiklet turizmi tanımlanmaktadır (Güney Avustralya Turizm Komisyonu, 2005, s. 3). Bu tanıma bağlı kalarak motosiklet ile seyahat, bisiklet turizminin bağlı olduğu doğa, kırsal ve macera gibi alternatif turizmle ilişkilendirilebilmektedir. Ayrıca motosiklet seyahatini Avustralya'daki bisiklet turizmi tanımından uyarlayarak seyahat, spor etkinliklerine katılım veya ticarî kazanç, yardım için düzenlenen ya da bağımsız olarak organize edilmiş etkinliklere katılım olarak ifade edilmektedir (Lamont, 2009, s. 23). Motosikletle seyahat kırsal turizmüne bağlıdır ve dünya çapındaki bölgesel alanlar en önemli pazarlar olarak kendi kendine hareket eden turizm pazarlarını kapsamaktadır (Sykes ve Kelly, 2016, s. 545).

Turizm, asıl amacı tatil, eğlence veya evden uzakta olan seyahatleri içermektedir. Motosikletli turist veya yolcusu pasif veya aktif olabilmektedir. Motosiklet seyahatleri en az günübirlik ve gece konaklamalı olabilmektedir. Bunun yanı sıra bir yerden bir yere ve uzun süreli gezi de yapılmaktadır. Motosiklet seyahati, bisiklet turizmi gibi katılım sağlayanlara ve yerel halk için sosyal, çevresel ve ekonomik girdiler sağlayarak büyüyen bir niş pazarı olmaktadır (Ritchie, Tkaczynski ve Faulks, 2010, s. 409). Motosiklet üretiminde önemli bir artış, otoyol, servis istasyonlarının, turistik ürünlerin, kamp alanlarının, konaklama işletmelerinin genişlemesi ve iyileştirilmesi motosiklet seyahatinin gelişmesine katkı sağlamaktadır.

Nüfus artışı ve kentleşme ile birlikte büyük şehirlerde normal hale gelen trafik sıkışıklığı ve kavşaklarda ki tıkanmalar, hava kirliliği, gürültü, stres ve trafik kazası, park yeri sıkıntıları, artan maliyetler, küresel ekonomik kriz gibi sorunlar şehir hayatını olumsuz etkilemektedir. Trafikte kaybedilen zaman arttıkça da insanlarda stres, psikolojik bozukluklar, sabırsızlık bunun yanında araç sürmenin maliyeti de artmaktadır. Buna alternatif olarak toplu taşıma (metro, tramvay, tren, otobüs), araç paylaşımı ve bisiklet gibi seçeneklerin yanında motosiklet kullanımı da yaygınlaşmaya başlamıştır. Satın alma, kullanım ve bakım maliyetinin diğer taşıtlara göre daha uygun, park etmenin daha kolay, yoğun, sıkışık trafikte de daha hızlı olması, çevre dostu, yakıt tasarrufu sağlaması, istenilen yere giriş çıkış yapılabilmesi motosiklete olan ilgiyi ve bağımlılığı artırmaktadır. Buna bağlı olarak motosiklet seyahati düşük maliyetli bir turizm türü olarak bilinmektedir (Morpeth, 2001, s. 218). Dolayısıyla günlük ve iş hayatında motosiklet kullanımı artmıştır. Bu artış sonucu motosiklet zorunlu bir ulaşım aracı yerine, kullanıcıya özürlük, keyif veren bir tutku haline gelmektedir. Bu tutku motosiklet kullanıcılarını macera, adrenalin, keşfedilmemiş yerleri keşfetme gibi seyahatlere yöneltmektedir.

Motosiklet seyahati çoğunluğu kırsal çevrede yapıldığından ekonomik katkısı daha çok yerel kısımda görülmektedir. Politikacılar ve planlayıcılar kırsal kesimde ekonominin yeniden canlandırılması için bisiklet kullanıcılarının potansiyelini tanımaya başlamaları gibi motosiklet kullanıcılarını da tanımaya başlamaları gerekmektedir (Ritchie ve Hall, 1999, s. 108). Son yirmi yıldamotosiklet kullanıcılarının kural tanımayan sürücülerin tarzını taklit etmekten çok uzun mesafe sürüşü olan, motosiklet bakımından anlayan veya motosiklet sürme becerileri ile ilgilenen erdemli insanlardan oluştuğu ortaya

çıkılmaktadır. Ayrıca, yazarlar motosiklet sürücülerinin, kuralsız motosikletçi tarzını taklit etmekten kaçınan ve bu durumdan daha fazla endişe duyan dürüst kişiler olarak ele alındığını vurgulamaktadır (Austin, Gagne ve Orend, 2010).

Kuralsız sürücülerin, motosiklet kullanımında uzun mesafeli sürüş, motosiklet bakımı veya sürüş becerilerini yönetme konusundaki yaklaşımları tatmin edici olmamaktadır (Austin ve Gagne, 2008).

Motosiklet kullanıcılarının demografik özellikleri, profesyonel olarak risk almayan, maddi durumları iyi, aktif olarak motosiklet kullanan erkek bireylerden oluşmaktadır (Walker, 2011; Fuller et al, 2008). Literatürde ayrıca motosiklet sürücülerinin sosyal olduğu, gruplar halinde seyahat edildiği ve belirlenen hedefe ulaşarak vardıkları yerin tadını çıkardıkları görülmektedir (Walker, 2011). Kadın sürücülerin hedefleri ilgi çekici olmaktadır. Auster (2001) tarafından yayınlanan bir çalışmada karşı cinslerinin boş zaman etkinliğinde kadınların kişiselleşmede yer almak için kısıtlamaların üstesinden nasıl geldiğini incelemesini sağlamıştır. Bununla birlikte harcanabilir geliri, boş zamanları olan, turizm için tüm unsurları taşıyan seyahat edecek grupları çekmenin önemine de odaklanılmaktadır (Sykes, Kelly ve Ireland, 2012).

Motosikletle seyahat eden bir turist hiç gidilmeyen, ayak basılmamış, ilgi çekici, macera, adrenalin dolu yerlere gitmektedir. Anlaşılacağı üzere bir bölgeye sıkça gitmeyen turistleri çekmek için motosiklet kullanıcılarından faydalanılabilir. Böylelikle motosikletli turist yeni bir pazarda fırsatlar yaratmaktadır (Sykes, Kelly ve Ireland, 2012, s. 23).

Fazla yaygın olmasa da motosikletli seyahat ticarete dönüşmüş ve pazar ağı yaratmaktadır. Ticaret amaçlı yurt içi, yurt dışı motosiklet turları günümüzde yapılmaktadır. Bu tür firmalar seyahat paket turu hazırlayarak bölgeler veya ülkeler arası rotalar geliştirerek motosiklet severlere seyahat ve yeni yerler görme imkânı sağlamaktadır. Ülkemizde 2018 Aralık itibarıyla trafikte bulunan toplam 22.9 milyon motorlu taşıtın 2.684.363 milyonunu motosiklet oluşturmaktadır (Tüik, 2019; Moted, 2019). Yaklaşık 80 milyon nüfusu olan Türkiye’de her 100 kişiden 4’ü motosiklet sahibidir (Kpmg, 2019). Demografik özelliklere göre bakılacak olunursa Türkiye’de 2010’dan itibaren motosiklet ehliyeti alan kadın sayısında artış görülmektedir.

Motosiklet, bir turistin hareket özgürlüğünü ve hızını güvence altına almaktadır. Sürücülerin yeni topraklarla tanışma olanaklarını genişletir ve yolculuğu daha anlamlı kılmaktadır. Milyonlarca insan motosiklet kullanmaktadır. Fakat yollarda seyahat edenlerin tamamı turist olarak sayılmamaktadır. A noktasından B noktasına veya bir göreve giden motosiklet kullanıcısı, ülkeyi, tarihi, kültürü tanıma, doğal atraksiyonları, mimarî anıtları hakkında yeni şeyler öğrenme, yeni arkadaşlar edinme arzusu, doğada dinlenebileceği bir yere giden motosiklet kullanıcısından ayırmaktadır (Weddell, 2014, s. 5).

3.2. Motosiklet Seyahatinin Tarihi Gelişimi

Motosiklet kullanan ve dünyayı dolaşmaya başlayan motorusitlerin giderek artması sonucu popüler olması, günümüze kadar yayılmasını sağlamıştır. Motosiklet Birinci Dünya Savaşı sonrasında (1914-1920), sosyo-ekonomik çevresi bakımından ucuz (her cebe uygun), bakımları kolay ve her kesime erişilebilir durumdaydı. Dönemsel olarak motosikletle seyahat etmiş birçok motosiklet kullanıcısı bulunmaktadır (Oller, 2016, s. 51).

Amerikalı milyoner çift Jerome Leonard ve Clarissa Hall'ın üç kızından biri olan Clare Consuelo Sheridan ünlü heykeltıraş, yazar, gazeteci aynı zamanda macera yaşamayı seven gezgin olmuştur. Sheridan, sadece sanatla ve yazıyla ilgilenen, yetenekli kadın olmamıştır. 1922 yılında New York Dünyası için Avrupa muhabiri olmuş ve gezilerinin birçoğunu araba ile ya da sepetli motosiklet ile gerçekleştirmiştir. Böylelikle motosikletle seyahat eden ilk gezgin kadın olarak bilinmektedir. O dönemlerde birçok yazar Sheridan'ın hareketli yaşamı, seyahatleri ve maceraları hakkında ki yazılar günümüze kadar gelmektedir ("Turismo De Moto", 2013).

Ayrıca maceracı ruha sahip olan Sheridan Mustafa Kemal Atatürk'le röportaj yaparak, Türkiye'yi de dolaşmıştır ("Mototurizm Tarihi", t.y.).



Şekil 3.1 : Clare Consuelo Sheridan ve seyahatinde kullandığı motosiklet (“Mototurizm Tarihi”, t.y.).

İki Macaristanlı genç Zoltan Sulkowsky ve Gyula Bartha, bir Harley Davidson marka motosiklet ile dünyayı gezmeye karar vererek, 9 yıl (1928–1936) süren bir macerayatanıklık etmişlerdir. İkili yollarda zenginliğe, köylerdeki ilkel ve yoksulluğa da tanık olmuşlardır. Yabanî hayvanlarla karşı karşıya kalmış, çamur, kum, güneş çöl gibi zor arazi şartlarında da motosiklet kullanmışlardır. Avrupa'nın Afrika üzerindeki sömürge etkisinin büyük ölçüde hissedildiği dönemlerde yaşadıkları ve şahit oldukları tüm macerayı, olayları kalıcı hale getirmek için “Motosikletle Dünya Turu: 1928 -1936” isimli kitap günümüze kadar gelmektedir (“Turismo De Moto”, 2013).

1931'de 23 yaşında Robert Edison Fulton Jr, Viyana Üniversitesi'ndeki mimarlık bölümünün yılsonu partisinde uzun süreli motosiklet gezisi yapmak istediğine karar vererek tek başına 18 ay boyunca 22 ülkede seyahat gerçekleştirmiştir. Londra ile Tokyo arasında 40.000 km'lik bir seyahati içeren “Gezgin Bir Adam “ adlı kitabı günümüze kadar gelmektedir (Chalmers, 2011, s. 156).



Şekil 3.2 : Robert Edison Fulton Jr ve motosikleti (“Turismo De Moto”, 2013).

Linda Dugeau’ya eşi tarafından 19 yaşındayken Harley Davidson markalı motosikleti kullanılması öğretilmiştir. 1950’lerde en iyi kadın off-road sürücülerinden biri olarak ün kazanmıştır. Linda Dugeau motosiklet kullanmaya karşı hevesi bulunduğundan sürekli turlara çıkmaktadır. Tek başına iki haftalık 5600 km’lik bir tura çıktığı bilinmektedir. Genellikle tek başına ıssız alanlarda, neredeyse engebeli yollarda seyahat etmiştir. Linda, motosiklete ilgi duyan bayileri ve kadın motosiklet kullanıcılarını bir araya getirmiştir. Dünyanın en eski motosiklet kadın kulüplerinden biri olan Motor Maids Inc, ABD’de 1938’de motosiklet sürücüsü Linda Dugeau tarafından kurulmuştur. Kulüp, kurulduğu günden bu yana ortalama 1.200 üyesi bulunmaktadır (“Motor MaidsInc”, t.y.).



Şekil 3.3 : Linda Dugeau ve motosikleti (“Motor MaidsInc”, t.y.).

1939-1945 yılları arasında II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla, motosilet seyahatleri gerçekleştirilememiştir.

1950'de Che Guevara, motosiklet seyahatine başlamış ve Arjantin'deki Tucuman, Mendoza, Salta, Jujuy ve La Rioja ilçelerinden geçerek birçok tatil beldesini gezmiştir. Tam olarak turistik gezi denilemez fakat motosikletle gerçekleştirilen seyahatlerden biri olmaktadır. 1952 yılında Che Guevara ile arkadaşı Alberto Granado Alta Gracia'dan yola çıkarak La Poderosa II (Güçlü II) adını verdikleri 500 cc'lik 1939 model Norton marka motosikletle seyahate başlamışlardır. Aynı zamanda bu seyahat kapsamında "Diarios de Che Guevara" (Guevara'nın Günlüğü) isimli kitap yazılmış ve filmi çekilmiştir (Oller, 2014, s. 55).

1950'lerin ortalarında insanlardaki macera, özgürlük, zevk ve keşif ruhu motosiklet seyahatini geçmişten günümüze kadar getirmiştir.

1953 yılında İngiliz Geoffrey Gander kadın ve erkek arkadaşlarıyla bir araya gelerek Avrupa'ya turistik bir motosiklet turu gerçekleştirmeye karar vermişlerdir. Fransa, Almanya, Avusturya, İtalya ve İsviçre gibi birkaç ülkeyi kapsayan seyahat olmuştur. Seyahat Temmuz 1953'te İngiltere'deki Lympne Havaalanında başlamış ve yaklaşık 3.200 km yol kat edildikten sonra Le Touquet'de sona ermiştir ("Holidays 1953", 1953).



Şekil 3.4 : Geoffrey Gander ve arkadaşlarının motosiklet gezisi ("Turismo De Moto", 2013).

1960'lar ve 1970'ler arasında motosiklet endüstrisi tarafından yeni motosikletler tasarlanarak, daha güçlü, konforlu özellikler eklenerek pazara girilmesi sağlanmıştır. Böylelikle motosiklet dünyasında kullanıcılar yeni bir konseptle karşılaşmıştır. Dolayısıyla motosiklete binmek, artık sadece bir spor tarzı ya da şehir için bir ulaşım aracı olmaktan çıkabilmiştir. Özgürlük, zevk ve yeni yolların, yerlerin keşfi gibi unsurların ortaya çıkarılması motosikletliseyahat kültürünü ortaya çıkarılmasını sağlamıştır. O dönemlerde teknolojinin gelişmesi, yeni malzemelerin ortaya çıkışı ile motosiklet sürücülerinin ekipmanlarını daha rahat ve güvenli hale getirilmiştir. Uzun mesafelerde seyahat etmeyi mümkün kılan sağlıklı, güvenli, konforlu ürünler seyahatleri daha da yoğunlaşmasını sağlamıştır (Dulaney, 2005, s. 13).

Motosiklet seyahati, gezginlerin motosiklet ile bilinmeyi başarmak, özgürlük ve keşif ruhu ile nitelendirilen bir seyahat konseptini yansıtmaktadır. Motosikletle seyahatte kullanıcı manzaraya eşlik ederek eşsiz ve unutulmaz bir deneyim yaşayabilmektedir. Otomobille yapılan seyahatlerde sadece manzaranın keyfi yaşanabilirken, motosikletle yapılan seyahatlerde ise doğa ve yol ile bir bütünlük sağlanmaktadır ("Turismo De Moto", 2013). Motosiklet kullanıcısı genel olarak tüm olumlu, olumsuz şartlara uyum sağlayabilen, açık fikirli, maceracı bireylerden oluşmaktadır. Yalnız veya gruplar halinde seyahat eden motosiklet kullanıcılarının amaçları, kilometrelerce yol kat ederek gidilen yerleri ve insanları tanımak istemesinde yatmaktadır. Genel olarak gidilen bölgelerde, çok farklı ve çeşitli köylere, manzaralara, kültürlere, tarihlere rastlanılmaktadır (Cihelkova, 2012, s. 11).

3.3. Gezginlerin Yaşam Tarzı

Bir insanın yaşam tarzı büyük ölçüde ilgi alanları ve düşünceleri tarafından yönlendirilen etkinlik modeli ile gösterilmektedir. Bu özellikle sosyal statüyü göz önünde bulunduran öz-imge ile ilgili olanlar için geçerli olmaktadır. Modern yaşam tarzı, temel değerler ve tutumlar tarafından belirlenen yapılmış bir durumun kalıbı olarak tanımlanmaktadır (Rosengren, 1996). Bir yaşam tarzının, bireyin tutumlarını ve dünya bakış açısını yansıttığı söylenebilmektedir. Burada performansın tüm yönlerinin

tamamen oluşturulabilmektedir. Yaşam tarzı, bireyleri sosyal sınıf, meslek, etnik yapı veya kültür yoluyla sosyal olarak katmanlaştırmanın bir aracı olarak kullanılabilir. Bireysel ve gönüllü olmadığına dikkat edilmesi gerekmektedir. Sosyal sistemler ve teknoloji, bireye ve gruba sunulan yaşam seçimlerini bozarak sembollerini yansıtır farklılıklar yansıtılabilmektedir (Spaargaren ve Van Vliet, 2000, s. 59).

Bireyin veya grubun hâkim, bilişsel yönelimini içerdiği bir gerçek olabilir. Birey veya grubun bilgisi ve bakış açısı bir bütünlüğü kapsamaktadır (Binkley, 2004). Kültürel bir simge olarak prestij, sosyal durum algısını etkileyen sosyal yapıda, genellikle bir neden olmaktadır. Toplulukta statü kazanma arzusu tarafından yönlendirilen ve eşsiz iletişim sistemi olarak ifade edilen şöhrete eşlik etmektedir. Bir sosyal statü tanımlayıcısı olarak semboller genellikle parayla ve zengin bağlantı ağıyla ilgili olmaktadır. Sosyal statü, tüketim davranışları ile yakından ilgili ve tüketiciyi farklı ürün veya hizmetleri tanımak için birçok fırsatı tanıtan günlük aktivitelerindedir. Sonuç olarak, tüketici sahip olduğu hale gelir ve ayırt edici olarak sıralanan ürün ve hizmetler ile ölçülmektedir (Campbell, 2005, s. 21). Para, otomobil veya motosiklet, bir mülk ve modern giysiler gibi objeler genellikle prestijsembollerini kapsamaktadır (Cherrington, 1994, s. 384). Örneğin turizm alanında, Hawaii gibi bazı turist destinasyonları, normal olarak algılanan cazip destinasyonlar olmasına rağmen, diğerlerine karşı lider olarak sıralanabilmektedir. Durum sembollerini, bireysel bir yaşam tarzının tek tanımlayıcıları olmamaktadır. Birey ve grup arasındaki bağlantı evreleme olarak kabul edilmektedir. Sosyal aktör kendisini bir izleyiciye sunabilmektedir. Aktörün performansı, bir toplumun diğer üyelerinden onay alınmasını amaçlayan kültürel değerler, normlar ve beklentilere dayanabilmektedir. Dikkatli bir şekilde sahne almayı başardığında, bir toplumun üyeleri onu görmek istediği gibi yargılamaktadır. Bireyin yaşam tarzını çok fazla bir performansa bağlı olmadığını not etmek gerekmektedir. Çünkü bireyin yaşam tarzı, topluma uygunluğun bir göstergesi olarak gıda, alışkanlıklar ve davranıştaki bireysel zevkler de dâhil olmak üzere genişlemesi sağlanmaktadır. Modern yaşam gözenekli ve sık sık değişime neden olan bireysel tutumlara, çıkarılara ve güdülere duyarlıdır. Ayrıca kişinin kişisel hedeflerine ve arzularına ulaşma yeteneğini kapsamaktadır. Örneğin, birçok insan bazı eylemlere saygı gösterip taklit edilebilir veya istedikleri yaşam tarzına sahip olabilmektedirler. Özellikle

gençler, yaşam tarzlarını kolayca kötüye kullanabilirler. Yaşam tarzını incelemek yıllardır turizm ile ilişkili olabilmektedir. Tarihsel ve tipolojik olarak yaşam tarzı turizm faaliyetine veya kişisel duruma bağlı olmaktadır (Bourdieu, 2013, s. 184).

3.4. Motosiklet Kullanıcılarına Genel Bakış

Motosiklet kullanan sürücü için iki kelime kullanılır “motorcu” veya “motosikletçi”. Aynı anlama sahip oldukları görülebilir, ancak birçok kişi tarafından farklı algılanmaktadır. Motosikleti ile bir yerden bir yere süren birey motosikletçi olarak kabul edilebilir. Motosiklet kullanıcısı olmak sadece bir motosiklet sürmek anlamına gelemeyerek bir yaşam biçimini ifade edebilmektedir. Motosiklet kullanıcısı hayattan zevk almaktan hoşlanan, özgürlüğü ifade eden, hepsinden önemlisi neşe duygusunu yerine getiren motosiklet sürmenin gerekliliğini belirten bireyleri kapsamaktadır (Maya ve Fernanda, 2016, s. 16).

Bazı motosiklet grupları ve kulüpleri çoğunlukla, toplumun talihsiz algılarından, bazı sembolik giysileri, dövmelelerinden ve alışılmadık davranışlarından, büyük gruplar halinde olmalarından dolayı insanların fazla sempati duymamasına sebep olmaktadır. Bu korkuların çoğunlukla gereksiz olduğu belirtilmelidir. Motosiklet kullanıcıları için önemli olan motosikletleri ve bindikleri zaman aldıkları his ve keyfi duygularını kapsamaktadır. Topluma açık bir yerde sürüş yapıldığı vakit, sakın sürülerek çevreye saygı, sabır, hoşgörü gösterilmesi gerekmektedir. Bütün grubun bir arada olmasını ve oluşacak tehlikelerin önlenmesi için kavşakta veya ışıklarda sessizce trafikteki araçlar duraklatılmaktadır (Bric, 2017, s. 28). Bununla ilgili motosiklet kulüpleri tarafında güvenli sürüş eğitimi verilmektedir. Araç sürücülerinin zaman geçtikçe motosikletlere alışıldığını, motosikletlerin karayolu trafiğinde çok daha yaygın olduğu belirtilmektedir. Araç sürücülerinin zaman geçtikçe motosikletlere alışarak, trafikte bir taşıt olarak benimsemeye başlamaktadırlar. Motosiklet kullanıcısı kendini motorcu olarak hissetmektedir. Motosiklet kullanıcısı sürüş keyfi yaşaması için hangi tür motosiklet sürdüğü önemli değil, çünkü motosiklet sadece bir ulaşım aracından daha fazla anlamı ifade etmektedir. Yolda sorunla karşılaşan bir motosiklet kullanıcısı bir başka kullanıcıyı gördüğünde yardım amaçlı durmaktadır (Sykes ve Kelly, 2016, s. 547).

Motosiklet kullanıcıları sevdikleri ve zevk için sürdüklerinden dolayı ideal gezginler oldukları söylenebilir. Motosiklet kullanıcıları çeşitli bölgeleri ziyaret etmek için plânlama gerçekleştirilmese dahi, yolun güvenliği ve alt yapı oluşu motosiklet sürmek için her zaman uygundur. Fakat aynı şekilde sınır veya yurt dışına sürmek uygun olmayabilir (Youngs, 2015, s. 148).

Motosiklet yolculuğu bireyin bir hobisi olmaktadır. Seyahatler meteorolojiye bağlı olsalar da sık sık seyahate çıkmayı tercih etmektedirler. Motosiklete binmek, diğer taşıtları kullanmak kadar kolay değildir ve bu nedenle motosiklet kullanıcıları seyahat ederken dinlenmek için düzenli olarak duraklamaktadırlar. Çoğunluğu yolda bulunan yakıt istasyonlarını, bazı yemek tesislerini ziyaret etmektedirler. Daha uzun bir yolculuğa çıkarken, gece duraklamak gerekebilmektedir, çünkü geri dönüş çok zahmetli olabilmektedir. Kişiye göre değişmektedir, fakat genel olarak motosikletçinin günde maksimum 300 ile 400 km seyahat etmesinin en uygun olduğu bilinmektedir (Doeden ve Smith, 2007, s. 83).

Motosiklet sahibi olmak finansal açıdan kolay görünmemektedir. Dolayısıyla finansal durumu iyi olan motosikletli bireylerin, seyahat etmek için boş zamanlarını kullanabildikleri, kaliteli yemek ve konaklama ile eğlenmek ve keyif almak istedikleri düşünülebilmektedir. Motosiklet kullanıcısı gerçekte turizm hizmetlerinin potansiyel tüketicisini temsil etmektedir. Bir turizm işletmecisinin iyi bir kar elde edebilmesi için, motosiklet kullanıcılarının daha küçük veya büyük gruplar halinde seyahat etmeyi tercih etmesine bağlı olmaktadır. Ayrıca yolculuk sırasında herhangi bir sorun ortaya çıktığı takdirde birinin yardım edebilmesi avantajlı olabilmektedir (Bric, 2017, s. 32).

Motosiklet kullanıcıları karakteristik bakımdan beş ana gruba ayrılarak, motosiklet sürücüleri tanımlanmıştır (Cihelkova, 2012, s. 35).

1. Gösterimci / Havalı: Motosikleti sadece bir moda aksesuarı ve gösteriş olarak görmektedirler. Motosiklete fazla binmeyerek, kulüp toplantılarına gelir ve ya gittikleri bir mekânın önüne gösteriş olsun diye motosiklet çekilmektedir.
2. Düşüncesiz: Genellikle kontrolsüz, sürüşleri hızlı ve tehlikeli olmaktadır. Egzozun yüksek sesiyle ve çoğu zaman kaba davranarak olumsuz davranışlar sergilemektedirler. İlk gurubun özelliklerini de taşımaktadırlar.

3. Tatlı Su Motorcusu: Günlük veya yarım günlük bir sürüş yapmayı ve çeşitli kafe, pastane veya restoranlara uğramakla birlikte kısa seyahatler gerçekleştirilmektedir. Özellikle hava şartları uygun olmadığı sürece (soğuk ve yağmurlu havalarda) seyahat edilmemektedir.
4. Plânlamacı: Motosiklet seyahatini sevilerek, plânlama yapılmaktadır. Gidilecek yer belirlenerek, standart gündelik yaşanmaktadır. Yapılacak aktivite gerçekleştirilip tekrardan geri dönülmektedir.
5. Motosikletli Turist: Seçme özgürlüğünün tadı çıkarılmaktadır. Hedefler ilginç, maceralı, dağ geçitleri, nehirleri ve benzeri yerler tercih edilmektedir. Doğaya doğrudan temas edilmesi tercih edilmektedir. Genellikle seyahatlerde bütün gün yorgun ve kirli olduğundan dolayı uygun konaklama tesisi tercih edilmektedir. Bazı kullanıcılar motosikletlerinde çadır bulundursalar da kullanmamayı fazla tercih etmektedirler.

3.5. Motosiklet Kullanıcısının Risk Güvenliği ve Teknoloji

Otomobil kullanılırken, yolun, trafiğin akışını, diğer sürücülerin gözlenmesi ve yaşanabilecek tehlikeli olayların tahmin edilmesi gerekmektedir. Daha fazlası motosiklet kullanırken de geçerlidir. Fakat motosiklet kullanmak, ayrıntılara daha fazla dikkat edilmesini gerektirmektedir (Cater, 2017, s. 186). Çünkü yolda tehlike arz edebilecek yağ lekeleri, ıslak bölgeler, çakıl ve çamur, soğuk veya bozuk asfalt olabilmektedir. Ayrıca Türkiye’de karayolunda bulunan koruyucu bariyerlerde motosiklet kullanıcıları için tehlike yaratmaktadır. Karayolundaki bariyerlerin motosiklet kullanıcılarına tehlike yaratmayacak şekilde yapılması gerekmektedir (Ulaş, 2018, s. 40).

Diğer taşıt sürücüleri tarafından yola bir şeyler dökülebilir veya atılabilir, dolayısıyla bu da motosiklet kullanıcılarına tehlike yaratmaktadır. Bu tehlike sonucunda kaza gerçekleşerek, yaralanma veya ölümle sonuçlanmaktadır. Otomobilde dört lâstikte yola temas ederek yol ile lastik arasında önemli bir kavrama yüzeyi sağlamaktadır. Dolayısıyla otomobil veya diğer taşıtlar için bu önemli bir tehlike yaratmamaktadır. Bir otomobilin lâstiği yol tutuşunu kaybederse, diğer üç lâstik ek kuvvet üstlenir, fakat motosiklet için bu durum söz konusu olmamaktadır (Lee, 2007, s. 49).

Otomobil viraj alırken yoldaki tehlikeli cisim önemli bir unsur değildir, sürücü yerde bir şey olup olmadığını görememektedir. Fakat aynı durum motosiklet kullanıcısı için geçerli değildir, önemli bir risk durumundadır. Bu durumlardan dolayı viraj alırken alginın açık olması, fazla süratle motosiklet kullanmamak gerekmektedir. Güvenli bir şekilde sürüş yapan bir motosiklet kullanıcısı, virajda ki yönünü veya eğiminin değiştirmesi gerekebileceğini düşünerek dikkatli olması gerekmektedir. Motosiklet lastiği yol tutuşunu kaybetmesi sonucu sürücünün hayati riski artmaktadır. Çünkü o sırada frenlemek, yönü değiştirmek veya düzeltmek gibi bir seçeneği bulunmamaktadır. Bunun sonucunda kaçınılmaz ve acı verici bir düşüş yaşanabilmektedir. Trafiğin fazla yoğun olmadığı yerleşimler, köy yollarını kullanmak daha güvenli ve zorluklarla baş edilebilmektedir (Lamont, 20019, s. 9).

Bir otomobil veya diğer taşıt sürücüleri olumsuz davranışta bulunduğu, yakın temas kurarak veya yanlış şerit değiştirerek motosiklet kullanıcısını tehlikeye atabilmektedir.

Araç sürücülerinin uyması gereken kurallar vardır, ancak çoğu trafik kurallarına uymamaktadır. Yaptıkları manevraların ve aynaların kontrol edilmemesi, yanlış yerde duraklayarak kapı açılması yolda savunmasız olan motosikletlilerin güvenliğini tehdit etmektedir (Bric, 2017, s. 29).

Farklı bir iklim, çevre, kültürle karşılaşan kullanıcılar alt yapı ve nihayetinde trafik düzenlemeleri için kafalarında bir fikir oluşturmaktadır. Rota belirlendiğinde ve varış noktasına doğru yola çıkıldığında, rotayı izlemeyle ilgili yaşanan problemler, sürücüyü karmaşık bir hale sokmaktadır. Bu da görevleriyle kararlarını rasyonel ve doğru şekilde gerçekleştirmesini önlemektedir (Maya ve Fermande, 2016, s. 81).

Bilgi çağı, kesinlikle bu tür engellerin üstesinden gelinmesine yardımcı olmaktadır. Bunun iyi bir örneği GPS (Global Konumlandırma Sistemleri) veya navigasyon cihazlarıdır ("Global Positioning System", t.y.). Yol boyunca kritik noktaları görmek mümkündür. Bu cihazlar ve teknoloji; bakımsız yolların, yıllık orman işlerinin veya yol çalışmasını, doğal afeti, yaşanan herhangi bir kazayla ilgili uyarı vermektedir. Abonelere yol çalışmaları, trafik sıkışıklığı, trafik kazaları ile ilgili bilgilerin verildiği bilgi portalına bağlı cep telefonları da kullanılabilir. Seyahat eden motosiklet kullanıcıları için, gerekli diğer tüm seyahat hazırlıkları yanında, söz konusu verilerin hazırlanması telefona ve GPS'e girilmesi gerekmektedir. Bu tür bir planlama ve

organizasyon çok fazla zaman ve enerji alabilmektedir. Dolayısıyla birçok kişi, bu tür bir planlama nedeniyle seyahat deneyimini feda etmek istememektedir. Yola çıkılmadan önce yapılan dikkatli hazırlıklara rağmen, yolda çözülmesi gereken pek çok beklenmedik durumla karşılaşılabilir. Bu nedenle, rehberli bir tura çıkmaya karar verilebilir (Delhaye ve Marot, 2015). Motosiklette kullanıcı güvenliği için koruyucu ekipmanların mutlaka kullanılması, lâstiklerin yıpranma ömrü ve havasının kontrol edilmesi gerekmektedir. Özellikle motosikletin yakıt seviyesinin düşüş olması ve seyahate çıkılmadan önce kontrol edilmemesi de kazalara yol açmaktadır. Dolayısıyla seyahatten önce mutlaka rutin bakımların ve gerekli kontrollerin eksiksiz bir şekilde gözden geçirilmesi gerekmektedir (Bric, 2017, s. 32).

Motosiklet seyahati, aynı anda düzenlenmiş ve bir bütün halinde bir araya gelmiş bireylerin seyahatini temsil etmektedir. Motosiklet kullanıcıları yalnız seyahat etmeyi tercih edebilmektedirler. Grup sürüşü seyahatlerinde kurallara uyulmaktadır. Motosikletli grubun yoldaki kapladığı alan birkaç kilometre uzunluğunda olabilir. Buda sürücülerin bir birlerini göremediği anlamına gelmektedir. Böyle bir yolculuk kullanıcıya özgürlük hissi verebilmektedir. Fakat grup halinde seyahat edildiği taktide sürücülerden birinin kaybolması, dinlenme için durması, kazaya karışması, polis kontrolü nedeniyle durdurulması seyahati erteleyebilmektedir (Cater, 2017, s. 187).

Birbirini tanıyan sürücüler örneğin; çiftler halinde seyahat edenler çoğu zaman kasklarındaki iletişim cihazları ile iletişim halinde olabilmektedirler (“Intercom”, t.y.). Bu teknolojik cihazlar sürücü ile yolcu arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır (“Web Bike World Intercom”, t.y.). Dolayısıyla motosiklet kullanırken, birbirlerini tehlikeye atmamak veya dikkat çekmek amacıyla uyarılarda bulunabilmek için iletişim sağlanmaktadır. Böyle bir cihaz, çok uzakta olmadıkları ve aralarında çok fazla engel olmadığı sürece iki sürücü arasındaki iletişime izin verebilmektedir. Ayrıca, bu cihazlar cihaza göre farklılık göstermekle birlikte radyo frekanslarını da çekmektedir. Gidilen rotada radyo istasyonu olduğu sürece trafik raporları da dinlenebilmektedir. Bu iletişim cihazları cep telefonları, mp3 çalarlar, sesli mesajlar ve navigasyon cihazı uyarılarını da bağlantı kurulabilmektedir (“Intercom”, t.y.).

GPS ve entegre iletişim gibi teknoloji araçlarının kullanılması seyahatleri büyük ölçüde kolaylaştırmaktadır. Yola çıkarken güzergâhı, rotayı tespit edip doğru yolu gidebilmek

ve varış noktasına varabilmek için neredeyse herkes tarafından GPS navigasyon kullanılmaktadır (“Global Positioning System”, t.y.). Teknolojinin gerçeli olmadığı bölgelerde klâsik harita yolculukta kullanılabilir. Ayrıca, elektronik cihazlarda teknik bir arıza olduğunda yola kalındığı yerden devam edilmesini sağlayabilmektedir. Bunlara ek olarak, haritayı sürüş esnasında kullanmak pratik olamamakla birlikte tehlike de arz edebilmektedir. Navigasyon cihazlarının gelişimi, günlük yaşamda, ulaşımında kolaylıklar sağlamaktadır. Bu cihazlar rota boyunca sesli uyarılarda da bulunmaktadır. Kasklara bluetooth bağlantısı ile sürücüye yaklaşan kavşakları, güzergâhın ne kadar kaldığını, yolun akışını, hız limitlerini, trafikteki tıkanıklığı, vs sesli uyarılarda bulunarak bildirmektedir. Uyduya bağlı olarak konumu anlık olarak gösterebilmekte ve gidilecek konuma çok rahatlıkla ulaşmayı sağlamaktadır. Bir cep telefonu aracılığıyla, basit talimatlarla, doğru yolda devam edilebilmesi için gerekli bilgileri sağlanabilmekte veya sürücüye konumu hakkında bilgiyi aktarabilmektedir. Bir motosiklet arızası veya küçük trafik kazası durumunda bildirim sağlayabilmektedir. (“Web Bike World Gps”, t.y.).

Cep telefonu yolculukta kısa mesajlar, telefon görüşmeleri ve internet erişimi dolayısıyla bütün hizmetleri sunmaktadır. Günümüzde; kafelerde, barlarda, restoranlarda, istasyonlarda, konaklama tesislerinde, vb yerlerde kolay bir şekilde kablosuz internet erişimi sağlanabilmektedir. Bu tür erişime sahip olduğu sürece seyahat kolaylaşmakla birlikte güvenlik riskini de bir ölçüde azaltabilmektedir. Seyahatte güvenlik tehdidi veya sağlıkla ya da motosikletle ilgili bir problem yaşandığı vakit gerekli birimlerle kolaylıkla iletişim kurulmasını da sağlamaktadır (Casademont Rifa, 2014, s. 18).

Motosikletli turist rehberleri bilgi teknolojisinin varlığını, mobil ve diğer telekomünikasyon cihazlarının avantajlı olduğunu ve fayda sağladığını belirtmektedirler (“Mototurist” , t.y.). Sürüş esnasında kullanılan tüm bu cihazlarla sık sık ilgilenmek risk taşıyabilmektedir. Öncelikli olarak yola odaklanmak, çevresel objelere dikkat etmek önem taşıyabilmektedir. Daha önce de belirtildiği gibi, motosiklet kullanmak diğer taşıtları kullanmaktan oldukça farklıdır. Motosiklet kullanmak gözlemlere ve varsayımlara dayanarak dikkatlice yürütülen çeşitli manevraların birleşimidir. Bir GPS cihazına çok fazla güvenilmekte dolayısıyla nereye gideceğini, hangi rotayı izleyeceğini sürücü bilmiyorsa, GPS cihazının sürücüyü istenen yere götürmesi de kolay

olmamaktadır. Motosiklet kullanılırken, sürücünün konsantrasyonu cihazın üzerinde olacağında sürücü sürekli navigasyon takibinden dolayı yoldan çıkarak diğer araç kullanıcılarını ve çevreyi tehlikeye sokabilmektedir (“Global Positioning System” , t.y.). GPS cihazına devamlı bakılması, interkomla sürekli iletişim kurulması sürüş esnasında dikkati dağıtabilmektedir. Böylelikle sürüş güvenliği azalarak, tehlikeye girilebilir.

3.6. Motosiklet Turu

Tur Rotası: Organizasyonlar tarafından teşvik edilen yollarda tanımlanabilir yöntemler olarak düz veya dairesel olarak haritalar, işaretler, broşürler veya sesli materyal kullanımı ve değişik uzunluk, yapılandırma, yol kalitesi ve çevresel bağlamda alanın/bölgenin ana özelliklerine erişim ve geçiş sağlamak olarak bilinmektedir. Yolun uzunluğu, biçimi, rota kalitesi ve çevre şartları değişkenlik göstermektedir (Hardy, 2006, s. 8).

Dickson (2006) birçok yolun resmi olarak veya doğal yollar ya da tur rotaları olarak tasarlandığını belirtmektedir. Her ne kadar temelde harika ve panoramik manzaralı özellikler olsalar da, en başarılı hale gelen tur rotalarında eşsiz ve özel bir deneyim yaşanmaktadır. Doğal yollar veya sürüş parkurları olarak da bilinen tur rotaları, seyahat turizmine bağlı ülkelerde son on yılda giderek popüler hale gelmektedir. Gezinleri belirli yerlere gitmeye teşvik etmek için, etkinlikleri ve ilgi çekici yerleri bir araya getirerek, bölgesel ve uzak bölgelerdeki ekonomik kalkınmayı, teşvik etmenin bir aracı olarak görülebilmektedir (Briedenham ve Wickens, 2004).

Tur rotası tasarlamak için gerekli aşamalar bulunmaktadır. Hardy (2003) ”10PS Sistemi” ni yaratarak, bu sistemi etkili ve sistemsel bir tur güzergâhı tasarlamada temel oluşturmaktadır. Asıl unsur destinasyondur. Eğer çekici ve turistik kaynakları olan bir bölge değilse rotanın geliştirilmesi olanaksızdır. Aşağıda etkili tur rotalarının geliştirilmesi için gerekli aşamalar maddeler halinde verilmektedir (Hardy, 2003, s. 326–327);

1. Yer
2. Ürün
3. Tanıtım
4. İnsanlar

5. Araç – Gereç
6. Yol
7. Sunum
8. Yorumlama İlkeleri
9. Fiyat
10. Güvenlik

Motosiklet kullanıcıları tura çıktıkları gün sayısına bağlı olarak, tur süreleri belirlenmektedir. Bunlar;

1-3 gece kısa molalar

4-7 gece kısa turlar

8-21 büyük turlar

+22 gece daha büyük turlar şeklindedir (Hardy, 2003, s. 310).

3.6.1. Kıtalararası motosiklet turu

Kıtalararası motosiklet turu, bir veya daha fazla motosiklet kullanıcısının iki ya da daha fazla kıta boyunca karayoluyla seyahat etmesi, bazı durumlarda ise dünyayı dolaşmak amacıyla seyahat ettikleri macera turizmi türüdür (Oller, 2006, s. 59).

Resmi olarak bir yarış düzenlenmediği sürece, bu aktivitede rekabet görülemez. Tek bir ülkede veya kıtada sürmek (kıtalararası turne) diğer uzun mesafeli motosiklet turu biçimlerinden farklılık göstermektedir. Genellikle daha kapsamlı bir hazırlık gerektirmektedir. Lojistik, uzun bir seyahat süresi, kıtasal köprüler ve büyük okyanuslar (Atlantik veya Pasifik gibi) ve kültürel olarak ayrılan ülkeden veya çok farklı bölgelerden geçme ihtiyacına göre değişmektedir. Kıtalararası tur sürücülerinin çoğu, güvenilirliği ve her türlü arazide kullanım kabiliyetleri ile bilinen bazı çift amaçlı motosikletleri kullanma eğilimindedirler. Ancak bazı sürücüler ise dünyayı touring, cruiser motosikletleri ile sıra dışı yollarla dünyayı dolaşmaktadırlar. Herhangi bir turizm türünde olduğu gibi, kıtalararası motosiklet turu tarzları da kullanıcıdan kullanıcıya çok çeşitlilik göstermektedir (Cater, 2017, s. 187). Bazıları maceralarını sınırlı bir sürede tamamlamayı hedeflerken, bazıları ise yıllarca, bazen uzun yıllar seyahat etmektedir. Çoğu sürücü büyük teknik veya politik zorlukların üstesinden gelerek bir nedenle

motosiklete binerek serüvenlerini duyurmak isterken, birçoğu ise yalnızlığı tercih etmektedir (Hardy ve diğerleri, 2005).

Motosiklet kullanıcılarının motosiklet ile seyahat tarzları kullanıcıdan kullanıcıya değişmektedir. Dünyayı dolaşmanın kendine özgü yolları vardır (Oller, 2006, s. 60-61).

Bunlar:

1. Kısıtlı zaman ve süremeye odaklı tur: Genellikle bir ile üç kişi olmak üzere boş zaman ve para ayırarak maceralarını tamamlamak için hazırladıkları turlardır. Gidilen ve seyahat edilen rotalar bilindiği için sürücüler zamanlarının çoğunu motosiklet üzerinde geçirmektedirler. Dolayısıyla yerel turizm için çok zaman harcanılmamaktadır. Kuzey Amerika, Avrupa ve Asya'nın bazı bölgelerinde özellikle Rusya / Sibiryaya yolunun asfalt durumu iyi olduğundan bazı turlar birkaç ay içinde tamamlanabilmektedir. Sürücüler bazı nedenlerden dolayı daha zorlu yollarda yolculuk yapmak için turlarına bazı zorluklar eklenmesi tercih edilmektedir (Örneğin turun tanıtımı ile yardım amaçlı sponsor bulmak).
2. Birçok bölgeye ayrılma: Birkaç ay veya yıl birden fazla ülkeye seyahat edilmesi tercih edilmektedir. Yıllar geçtikçe, gezginler seyahat ettikleri tüm bölgeleri ele alarak dünya çapında bir tur tamamlamış olmaktadır. Bu sürücüler daha fazla fırsat ve zamana sahip oldukları için, keşfetmek istedikleri ülkelerde hızlı seyahat etmemektedirler.
3. Yeni yolların bulunması: Bazı sürücüler çok zor koşullarda seyahat etmeye konsantre olmaktadır. Aşırı zorlu arazilerde çölde ya da ormanda, bazen de kötü hava koşullarında sürerek keşfedilmemiş yerler bulmaktadır. Bu tür seyahatler tamamlamak yıllar alabildiğinden kullanıcının ve motosikletinin dayanıklı olması gerekmektedir.
4. Yaşam boyu tur: Tanınmış birkaç motosikletli gezgin, yıllarca seyahat ederek yaşamlarının çoğunu dünyayı gezerek geçirmektedir. Bu sürücüler yaşamlarını motosiklet seyahati için nadir ve büyük risk altında olan ülkeleri keşfetmek için yolda olmayı tercih etmişlerdir. Bazen de keşfettikleri yeri ülkeyi tekrardan gezmektedirler.
5. Organize turlar: Birkaç şirket, potansiyel olarak daha büyük sürücü gruplarıyla kıtalararası turlar düzenlemektedir.

Seyahat süresinin büyük bir kısmı motosikletin üzerinden seyahat etmekle, bir kısmı ise motosikleti feribot, uçak, kamyon, tren gibi ulaşım araçları ile taşımakta harcanmaktadır. Diğer ulaşım araçlarına, beklenen veya beklenmeyen engellerin üstesinden gelmek için nadiren ihtiyaç duyulmaktadır. Bu durumlar; okyanusu, bir boğazı veya motosiklet sürmenin yasak olduğu bir bölgeyi geçmek için engel durumundayken, tıbbî bir acil durum, mekanik bir arıza, kullanışsız bir yol veya uzun süreli olumsuz hava koşulları beklenmeyen engellerdir. Motosiklet kullanmadan, turun seyahati içinde gerçekleşen diğer yolculuklar turun kendisinden sayılmamaktadır. Kıtalararası turlar genellikle binlerce kilometredir. Gezilen kıtanın her birinin sürüş mesafesi kilometre veya mil olarak ölçülmektedir. Motosiklet turistlerinin tek başlarına seyahat etme istekleri diğer herhangi bir isteklerine göre daha fazladır. Lâkin buna rağmen bu kitlenin tur süresi ve belli periyotlarda seyahat edip etmemeleri konusunda net bir bilgi yoktur. Genel tur süresi veya sürekliliği ile ilgili herhangi bir spesifik durum söz konusu değildir (çok kişili yerine tek başına seyahat), çünkü bunların bireysel seyahat stilleriyle ilgisi her şeyden daha fazladır (Cihelkova, 2012, s. 48).

3.6.2. Yarım küre rotalar

Yarım küre ya da yarı küre şeklinde bir rotadır. Her ikisi de aynı kıta bloğu içinde yer alarak en az iki kıtadan geçme özelliğine sahiptir. Amerika (Kuzey ve Güney Amerika) veya Avrasya / Afrika / Okyanusya kıta bloğu (Avrupa, Asya, Afrika ve Okyanusya)(Casademont Rifa,2014, s.27-36) Örneğin:

ABD - Orta Amerika - Güney Amerika

Batı Avrupa - Afrika (Kuzeyden Güney'e)

Avrupa - Rusya (Avrupa ve Sibiryaya)

Avrupa - Orta Doğu – Hindistan - Güneydoğu Asya>Avustralya

3.6.3. Okyanus ötesi rotalar

Okyanus ötesi bir rota, en az biri Amerika kıtasındaki parçada, diğeri ise Avrasya / Afrika / Okyanusya kıtasındaki bölümde olmak üzere, en az iki kıtada seyahat etme özelliğine sahiptir.

Bu rotanın diğerk bir özelliği de sürücünün ve motosikletin iki ana okyanusun birinden geçerek (Atlantik Okyanusu'ndaki 30. meridyen batısı veya Pasifik Okyanusu'ndaki 170 meridyen batısı) iki kıtayı da bir birine bağlamaktadır(Casademont Rifa, 2014, s.27-36) .

Amerika Birleşik Devletleri'nden Batı Yakası Kıyısı - Pasifik Okyanusu Geçişine
Japonya – Çin - Güneydoğu Asya
Avrupa - Kuzeybatı Afrika - Atlantik'in Geçişine - Güney Amerika

3.6.4. Çevresi dolaşarak gidilen rotalar

Bu rotada dünyayı etrafında dolaşarak ve en az üç kıtada seyahat etme, iki ana okyanustan en az birini geçme özelliğine sahiptir. Aşağıdaki bölgelerden tur boyunca sürüş özelliği bulunmaktadır (Oller, 2016, s.59).

Batı Pasifik cephesini sınırlarına alan bölge (Doğu Asya, Güneydoğu Asya yakını veya Avustralya'nın Pasifik kıyısı üzerinde veya yakınında).

Doğu Pasifik cephesini sınırlarına alan bölge (Kuzey Amerika yakını veya Güney Amerika Pasifik kıyısı üzerinde veya yakınında).

Doğu Atlantik cephesini sınırlarına alan bölge (Avrupa'nın yakını veya Afrika'nın Atlantik kıyısı üzerinde veya yakınında)

Batı Atlantik cephesini sınırlarına alan bölge (Kuzey Amerika yakını veya Güney Amerika'nın Atlantik kıyısı üzerinde veya yakınında).

Seyahat edilecek bu bölgelerin her biri tipik olarak tek bir ülke veya büyük kıta ülkeleridir. Örneğin:

ABD eyaleti (Doğu Atlantik kıyısında yer alan, Florida),

Çin ya da Kanada vilâyeti (Doğu Pasifik kıyısında yer alan, Britanya Kolombiya)

Avustralya eyaleti veya bölgesi (Batı Pasifik kıyısında yer alan, Yeni Güney Galler)

Rusya Cumhuriyeti (Batı Pasifik kıyısında yer alan, Primorskiy Krayı)

Bu rota türü hem sürücü hem de motosiklet için genellikle Atlantik ve Pasifik okyanus yolculuğunu kapsamaktadır. Fakat ziyaret edilen son ülkede kalındığı veya beğenildiği için motosiklet için sadece bir okyanus yolcuğunu kapsamaktadır. Örneğin:

Orta ve Batı ABD - Pasifik Okyanusu Geçişi - Rusya (Sibiryaya ve Avrupa)> Avrupa - Kuzeybatı Afrika - Atlantik Okyanusu Geçişi - Güney Amerika> Orta Amerika - Orta ABD

Avrupa – Türkiye – İran – Pakistan – Hindistan – Nepal – Tibet – Çin - Güneydoğu Asya – Avustralya - Yeni Zelanda - Pasifik Okyanusu Geçişi (binici ve motosiklet) - ABD Batı Kıyısı - Doğu Kıyısı (“Kıtalararası Motosiklet Turu”, 2011).

Avrupa, motosikletle seyahat edenler için keşfedilecek bölgeler sunmaktadır. Akdeniz'den Atlantik Okyanusu'na veya Asya'nın sınırlarına kadar Avrupa kıtası sürücülere tatilleri ve yaşamak istedikleri macera için sayısız olanaklar sağlamaktadır. Denize yakın yaklaşık 40.000 km sahil manzaralı şeridi aynı zamanda kıtasının Alp dağlarından geçmesi motosiklet ile seyahat etmek isteyenlere olağanüstü yol sunmaktadır. Motosiklet kullanıcıları için kentlerin, kasabaların tarihi, kültürü ve gelenek göreneklerinin farklı oluşu, kırsal özelliklerini yitirmemiş olmaları paha biçilmez bir değere sahip olmaktadır (Cantatore, 2009, s. 3).

3.7. Rehberli Motosiklet Seyahati

Rehberli motosiklet seyahati sadece ek bir güvenlik hissi verdiği için tercih edilmektedir. Bu kişiler içinde buldukları arazinin, yerlerin ve kültürün bilgi birikimiyle kendi alanlarında uzun yıllar tecrübe edinmiş motosiklet kullanabilen bireylerdir. Aynı bölgelere sürekli yapılan ziyaretler, alt yapının bilgisi ve denenmiş, test edilmiş yolların seçimi bir güvenlik hissine yol açmaktadır. Olaylar olumsuz sonuçlansa bile (sınır geçişlerinde yaşanan problemler) rehber ara bulucu rolünü üstlenilebilmektedir. Bu tür sorunlarda resmi prosedürler, ilgili ülkenin yerel dilinde konuşulduğunda daha hızlı bir şekilde çözümlenmektedir. Aslında en iyi rehber; turu başarıyla ve en keyifli bir şekilde sonuçlandıranlardır (“Mototurist”, t.y.).

Turun tüm yolculuğu boyunca başka bir rehber tarafından sürülen destek aracı bulunmaktadır. Rehberlik ve yardım için tamamen diğer rehberin yardımcısı niteliğinde

rol almaktadır. Rehberli bir motosiklet yolculuğundaki rolü; konukların kişisel eşyalarının taşınması, motosikletler ve rehber için uzman teknik destek sağlanması, konaklama ve gezilerin düzenlenmesi, akşam yemekleri ve misafirlerden gelen bireysel talepleri karşılamaktadır. Ayrıca iki rehber de acil durumlarda müdahale için profesyonelce eğitim vermektedir. Motosiklette ki rehber grubun yönetimini üstlenirken, destek rehber, hasarlı motosiklet ve ekipmanın nakliyesi, kurtarıcılarla işbirliği, yaralı kişi için alternatif bir yer bulma veya konuğun diğer ihtiyaçları gibi teknik prosedürlerini çözmektedir (Youngs, 2015, s. 152). Turdaki katılımcıların sahip olması gereken zorunlu koruyucu ekipman, Karayolu Güvenliği Kanunu'nda belirtilenlerle aynıdır ve güvenlikleri açısından kask takmaları gerekmektedir (Karayolları Yönetmeliği, 1997). Yasada ek koruyucu donanımlar belirtilmese bile, güvenlik için sürücüler ve yolcular ek koruyucu ekipman kullanmaları gerekmektedir. Motosiklet pantolonu ve koruyucu ceketler, motosiklet eldivenleri (deri ve korumalı olması önerilir), botlar, omurgayı darbelerden ve yaralanmalardan koruyan ekipmanlar giyilmesi zorunlu kılmaktadır. Rehberli turlarda eğer motosiklet kullanıcısının herhangi bir ekipmanı eksik ise rehberden tamamlanmaktadır (Youngs, 2015, s.154).

Destek aracı, yolcuların kişisel bagajlarını, motosikletlerini ve teknik sorunları çözmek için, temel yedek parçalarıyla ilgili araç ve gereçlerini taşımaktadır. Ayrıca destek aracında, turistin motosikletinde teknik bir hata veya arıza olması durumunda yedek bir motosiklette taşınmaktadır. Destek aracı ayrıca hasta olan veya motosikletle devam etmek istemeyen turistlerin taşınmasını da sağlamaktadır (“Mototurist” , t.y.).

Gezinin başlangıcından önce, tüm katılımcılar misafir ve sürücüler tanıtım toplantısı için bir araya getirilmektedir. Amaç katılımcıların birbirlerini tanımaları ve belirli isteklerin vurgulanmasıdır. Sürücünün sağlık problemleri olup olmadığı tespit edilir ve o sürücüye uygun da menü hazırlanmaktadır. Acil bir olay için herkes bir birine telefonunu vermektedir. Yol kuralları ve düzenlemeleri hakkında bilgi verilmektedir. Tanıtım toplantısını tamamladıktan sonra, motosikleti olmayan sürücülere motosiklet kiralanmaktadır. Bu şekilde bir grup seyahat etmenin yolunu öğrenir ve grubun deneyimlileri yol ve trafik düzenlemelerini sağlamaktadır. Ertesi gün yolculuğun başlangıcı takip edilmektedir (Bric, 2017, s. 13).

Sabah toplantısı için kahvaltıda sonra grupta, günün seyri ve seçilen varış yerinin yolu ile tanışılmaktadır. Haritada rotanın seyri ve o gün gidilecek mesafe kilometre olarak gösterilmektedir. Cep telefonları ve navigasyon GPS cihazları gibi iletişim cihazlarının çalışması kontrol edilir. Düzenli ve kapalı bir grupta seyahat edilmesine rağmen, katılımcılardan birinin kaybolması durumunda navigasyon cihazları çok yardımcı olmaktadır (“Web Bike World Gps”, t.y.). Telefon görüşmesi veya kısa bir mesaj aracılığıyla, konumun koordinatları gönderebilir veya GPS cihazından en son varış noktasına veya otelin rotasına bakılarak en hızlı şekilde yönlendirebilmektedir (“Global Positioning System”,t.y.).

Katılımcılardan biri grupta birlikte veya rehberin önerdiği rota boyunca seyahat etmek istemiyorsa, sabah toplantısında bunu bildirmektedir. Sürücünün o gün hedef yerine gelmesi, varış süresi tahmin edilmektedir (Bric, 2017, s. 14).

Motosikletler oteli terk ettiğinde konukların kişisel bagajları destek aracına yüklenmektedir. Otelin resepsiyonu, konuklardan herhangi birinin bir şeyi unutmuş olması durumunda kontrolleri sağlamaktadır. Destek aracı genellikle motorlu bir grupta aynı anda hareket etmemektedir. Destek aracının ve destek rehberinin amacının, arka planda gerçekleşen lojistik ve organizasyon olduğunu sürücülere fark ettirmemektir. Genellikle destek aracının o günkü hedef yerine ulaşması, grubun gelmesinden en az birkaç saat önce olmaktadır. Bu süre içinde otelde konuk odaları düzenlenir ve odaya kişisel bagajlar yerleştirilmektedir. Konukların odalara ilişkin özel istekleri de yerine getirilmektedir (Bric, 2017, s. 15).

Aynı zamanda otelin restoranında veya seçilen başka bir yerde belirli yiyecek gereksinimlerinin giderilmesi için menülerinin hazırlanması ve koordinasyonu da gerçekleştirilmektedir. Bu görevlerin tümü grubun gelmesinden önce yapılmaktadır, böylece grup otele girdiğinde, yalnızca uygun park yerlerine yönlendirilir ve akşam brifingiyapılması sağlanmaktadır.

Her iki rehber için de görev sorumlulukları misafirlerin olduğu gün genellikle akşam yemeğinden sonra sona ermektedir. Rehberin hazırlığı bir sonraki iş günü başlangıcında başlamaktadır.

İnsanlar sosyal varlıklardır ve sosyalleşmeyi sevmektedirler. Seyahat edildiği zaman yeni ülkeler görülmekte ve yeni insanlarla tanışılmaktadır. Farklı kıtalardan gelen

insanlar bu tür gezilerde buluşmaktadır. Birkaç günlük sosyalleşme, problem çözme, yoldaki zorluklar insanlar arasında hem dost hem de iş hayatında yeni bağlar yaratmaktadır. Bazıları yolculuğun sonuna kadar kalır, bazıları ise yolculuk sona erdiğinde bile seyahate devam etmektedir. Başlangıçta, suskun bir yaklaşım vardır ve katılımcılar birbirlerini tanımamaktadırlar. Çoğu durumda, insanlar birkaç gün sonra kaynaşmaktadır. Sosyalleşmeyi ve homojen bir grup olarak hareket etmeyi sevmektedirler. Takım ruhu birbirini geliştirir ve birbirleriyle ilgilenmektedirler. Bu tür homojen bir grup rehber için vazgeçilmezdir ve seyahat esnekliğine izin verir, böylece seyahat planında olmayan ek deneyimler için açık olasılıklar sağlamaktadır (Bric, 2017, s. 15; “Mototurist”, t.y.).

İnsanların kültür farklılığı insanlar arasında sürtüşmeye ve hoşgörüsüzlüğe neden olabilmektedir. Çoğu sürtünme, din veya politika konusundaki tartışmalar sırasında gelişmektedir. Bu tür tartışmalara özellikle alınan bir kadeh alkol bile sebep olabilmektedir. Daha uzun bir yolculuk durumunda (on dört gün veya daha fazla) grup içindeki insanlarda sosyalleşme süreci açıkça görülmektedir. Bunu yaparak ilişkileri güçlendirir ve arkadaşlık kurmaktadır.

Hem gruptaki insanlar hem de onlarla ilgilenen seyahat rehberi için on dört veya on altı günlük seyahat uyarlama konusu bazı durumları zorlamaktadır. Bu yolculukların doğası gereği insanların çoğu gün boyunca birbirleriyle çok fazla zaman geçirmektedirler. Ayrıca her insanın huzur için kendine zaman ayırması gerekmektedir. Son olarak motosikletle yapılan bu şekilde seyahatler sürüş tecrübesini de geliştirmeye katkı sağlamaktadır (“Mototurist”, t.y.).

3.8. Türkiye’deki Motosiklet Etkinliklerinin Turizmdeki Rolü

Motosiklet kullanımının amaçları günümüz koşullarına göre farklılık göstermektedir. Motosikletin önemi gün geçtikçe artmaya başlamış, spor ve ulaşım amaçlı kullanılarak önemini motosiklet etkinliklerine de yansıtılmaktadır. Motosiklet etkinlikleri kişilerin grup şeklinde faaliyet yapmasını ve yeni insanlarla tanışmasını sağlayarak yeni deneyimler kazandırmaktadır (Maya ve Fernanda, 2016, s. 79).

Motosiklet seyahatinin ekonomiye katkısı büyümekte ve her yıl yazın gelmesiyle birlikte Türkiye’de farklı illerde motosiklet kulüpleri tarafından sponsorlu, devlet

destekli veya desteksiz festivaller yapılmaktadır. Festivallere her ilden ve kulüpten motosiklet kullanıcıları gelmektedir. Böylelikle geldikleri festivale ekonomik katkı sağlamakta ve turizm açısından yeni yerler, bölgeler keşfedilmektedir. Festivallerle birlikte motocross yarışları da yapılmaktadır. Yarışın gerçekleştirildiği il, ev sahipliği yaparak hem ülkeye hem de bölgeye ekonomik gelir ve tanınma olanağı sağlamaktadır. Buna rağmen motosiklet seyahati turizm piyasasında genel olarak keşfedilmemiş bir sektör olmaya devam etmektedir (Kpmg, 2018; Oller, 2016, s. 60).

Kıtaların ve ülkelerin turistik mekân olarak kabul edilebilecek mükemmel rotalarının yanı sıra, motosiklet dünyasına sempati duyan binlerce insanı yerleşim yeri veya bölgelerde etkinlik yaparak çekebilmek, ekonomik anlamda gelir kaynağını önemli bir şekilde etkileyebilmektedir (Oller, 2016, s. 63).

Motosiklet dünyasında yer alan iki yarış kategorisi bulunmaktadır: Bunlar “Moto GP” ve “World Superbike Championship” yarışları olmaktadır. Sırasıyla dünyanın dört bir yanına dağılmış 18 ve 14 etap ile her yarış kendi bölgeleri için turist kategorisini temsil etmektedir.2018 yılında Afyonkarahisar’da motosiklet festivali “Afyon Motofest” Dünya Motokros Şampiyonası “Mxgp” gerçekleştirilmiştir. Bu tür etkinlikler ülke olarak Türkiye’nin, bölge olarak ise Afyonkarahisar’ın tanıtımına ve gelirine katkı sağlamıştır. Afyonkarahisar Motor Sporları Pisti, dünyanın en iyi Motokros Pisti seçilmiştir (Mxgp, 2018).

Bunların dışında uluslararası farklı coğrafyalarda en sert koşullarda yapılan Dakar Rallisi ve sadece tek bir bölgede Antalya'nın Kemer ilçesinde organize edilen ekstrem enduro motosiklet yarışı olan Seato Sky'da yarışçılar deniz kıyısından başlayıp, 2365 metrelik Tahtalı Dağı'nın zirvesinde zorlu etaplarda gerçekleştirilmektedir.

Türkiye’de illerdeki motosiklet kulüpleri ve dernekleri tarafından da her yıl bahar döneminde çeşitli motosiklet festivalleri düzenlenerek aynı şekilde motosiklet kullanıcılarını ve severlerini bir araya getirmektedir. Bu tür etkinlikler bölgesel rant sağlamakla birlikte, kültürel etkileşime de sebep olabilmektedir. Antalya'nın Manavgat ilçesinde düzenlenen ve belediyenin yanında bir çok turistik işletmeyle, motosiklet sektöründeki firmaların da sponsor olduğu “Manavgat Festivali” diğer bölgelerde de yapılan festivaller içinde en önemlisi ve katılımı en yüksek olan motosiklet etkinliğidir.

Türkiye'nin farklı şehirlerinden ve değişik ülkelerden kamp yapmak ve kültürel kaynaşma adına binlerce motosiklet tutkunu bu festivalde buluşmaktadır.

Bir taraftan da motosikletlerin güvenlik açığı olması ve tehlikeli araçlar kategorisinde yer alması her sene farkındalık yaratmak amacıyla etkinlikler tertip edilmesine yol açmaktadır. Bu şekilde de birçok şehir ve bölgedeki motosiklet kullanıcılarını bir araya getirmektedir (Mxgp, 2018; Tmf, 2019).

3.9. Motosiklet Kullanıcısının Motivasyon Unsurları ve Tutumları

Güvenli motosiklet kullanımı için yüksek sürüş becerisine sahip olmanın yeterli olmadığı kabul edilmektedir. Sürücünün tutumu ve motivasyonu yoldaki davranışı ile ilişkili görülmektedir. Beceri eğitimi, bir sürücünün belirli bir şekilde performansını sağlamaktadır. Fakat sürücüyü güvenli bir şekilde davranmaya ikna etmek için başka önlemler ile desteklenmesi gerekmektedir.

3.9.1. Motivasyon kavramı ve önemi

1980'li yıllarda İngiltere ve Amerika'da psikologların yazılarıyla öne çıkan motivasyon kavramı (Göller, 2015, s. 31), Latince "movere" hareket ettirme, hareketlendirme anlamını taşıyarak, İngilizce ve Fransızca'daki "motive-motivation" kelimesinden türetilmiştir. Türkçe hali ise güdü, güdülenme veya harekete geçirici anlamına gelmektedir (Eren, 2015, s. 498). Motivasyon bireyi belirli durumlarda belirli davranışlara yönelten unsurdur (Fındıkçı, 2009, s. 371).

Güdülenme, bir amacı gerçekleştirmek için ortaya çıkan içsel bir uyarılma süreci (MacInnis, 2004, s. 54), ve bireylerin içsel psikolojik faktörlerinin, istek ve ihtiyaçlarının yarattığı istekli olma halidir (Crompton,2004,s. 98). Güdüleme veya motivasyon; istekleri, arzuları, ihtiyaçları ve dürtüleri kapsayan genel bir kavramdır (Keskin, 2018, s. 16; Cüceloğlu, 1999, s. 230).

Motivasyon, sosyal dünyada olayların ve nesnelerin insan aklında yorumlanması ve birbirleriyle etkileşiminden doğmaktadır. Modern anlamda motivasyon belli bir zaman diliminde toplum, evren ve ekonomi içerisinde hissedilen ihtiyaçlara ve kazanılmış değerlere verilen tepki olarak tanımlanmaktadır (Nisari, 2018, s. 36).

Motivasyon; bireyleri harekete geçiren ve belirledikleri hedefler doğrultusunda yönlerini belirleyen, düşünceleri, inançları, arzuları, umutları, ihtiyaçları ve korkularıdır (Örücü ve Kambur, 2008,s. 86). Bir başka tanıma göre ise kişinin belirlediği hedefi gerçekleştirmeye yönelik kendi isteği, arzusu ve ihtiyaçlarındaki çabası, ısrarı ve yönelimidir (Koçel, 2014, s. 730; Robbins ve Judge, 2013, s. 204). Bir kaç farklı tanıma göre ise dürtüyü eyleme geçiren güç olarak ifade edilmektedir (Odabaşı ve Barış, 2010, s. 103). Ayrıca motivasyon bir veya birden çok bireyi belirli bir yöne veya amaca doğru harekete geçirerek aynı zamanda davranışa yönlendirerek bu davranışın devam edilmesine etki eden psikolojik süreçtir (Okumuş, 2013, s.87; Eren, 2015, s. 531). Motivasyon ile ilgili birçok yazara ait tanımlamalar mevcuttur. Fakat çoğunluğu motivasyonu; harekete geçirmek, analize etmek ve davranışı sürdürmek olarak ele alabilmektedirler (Steers vd., 2004, s. 379).

Motivasyon; dürtüler, ihtiyaçlar arzu ve istekler gibi birçok olguyu içinde barındıran evrensel bir kavramdır. Tüm davranışların güdülendiği ve davranışların organizmanın ihtiyaçlarına hizmet ettiği görülebilmektedir. Motivasyon olmadan organizma harekete geçmediği gibi, bir güdüyle harekete geçtiğinde ise de bu güdünün motive ettiği bir eyleme dönüşmektedir. Eylemler ihtiyaç tatmin edilene kadar devam edebilmektedirler. Davranış bu noktadan sonra araç vazifesi görebilmektedir (Göller, 2015, s. 32).

Genel olarak değerlendirilerek motivasyon, insan organizmasını davranışa iten ve bireyin davranışın şiddet ve enerji düzeyini tayin eden, davranışlara belirli bir yön veren ve devamını sağlayan çeşitli iç ve dış sebeplerin işleyiş mekanizmalarını kapsamaktadır (Arık, 1996, s. 2). Tüm bu tanımlar ile birlikte motivasyonun temelini oluşturan üç faktör bulunmaktadır. Bireyin bir davranışta bulunmasını sağlama, davranışı yönlendirme ve sürdürme, bu davranıştan özel bir mutluluk duyma halidir (Tutar, Yılmaz ve Erdönmez, 2006).

Kişilerin davranışları içerisinde her ne kadar arzu, istek ve amaçları saklı olsa da davranışlarını etkileyen unsurlar da bulunmaktadır. Çevresel koşullar, sosyal çevre, kültür, örf ve adetler, kişisel izlenimleri kapsamaktadır (Eren, 2015, s. 530). Motivasyon, kendine bağlı has bir özelliğe sahip olarak bireyden bireye değişiklik göstermektedir. Bu farklılıkta bireylerin davranışlarında gözlemlenebilmektedir. Motivasyon bireyin davranışlarını yönlendiren ve bu davranışı belirleyen bir enerjiye

sahiptir. Bireyi belirli bir yönde davranmaya ve bu davranışını neye yöneldiğini, ne tür yollarla yaptığını, son olarak bu davranışın nasıl sürdürüldüğünü, nasıl yaşatıldığını ortaya koymaktadır (Koçel, 2014, s. 731). Motivasyon, güdüleme ve güdülenme olarak ikiye ayrılmaktadır. Güdüleme bir işi başarmak için gerekli olan inancı ve arzuyu, insan ya da insan topluluğuna vermek olarak tanımlanırken, güdüleme ise bir işi başarmak için ihtiyaç duyulan inancın ve arzunun kişiler üzerinde kendi kendine veya başkalarının etkisiyle oluşması olarak tanımlanmaktadır (Tanrıverdi ve Oktay, 2001, s. 34).

Motivasyon; ihtiyacın hissedilmesi, uyarılma, davranış ve tatmin ya da tatminsizlik durumu olarak dört aşamadan oluşmaktadır. Örnek verilecek olursa; kişinin acıkması (ihtiyaç) ve yemek için bir enerji (uyarılma) oluşması neticesinde bir restoranda yemek yemesi (davranış) ve açlık hissini gidermesi (tatmin) motivasyonun aşamalarıdır (Göller, 2015, s. 32). Bireyin her türlü davranışını canlandırarak yönlendirir ve tammalar. Dolayısıyla motivasyon direkt davranışın kaynağı ile ilgilenmektedir. Davranışların nasıl yönlendirileceğini ve yönlendirilmiş bir davranışın yoğunluğunun nasıl arttırılacağını ortaya koymaya çalışmaktadır (Çiçek, 2009, s. 27).

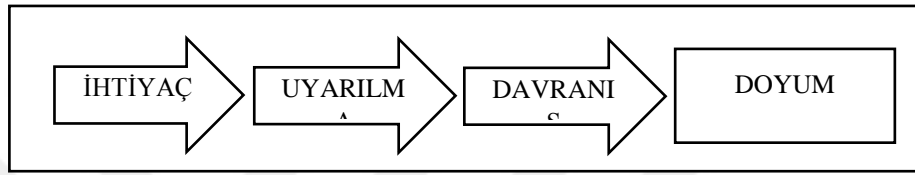
Genellikle ihtiyaçları gidermek için duyulan kişisel istekler sonrasında ortaya çıkan motivasyon, harekete geçilip hedefe ulaşıldığı anda ortadan kalkabilmektedir. Motivasyon içsel motivasyon ve dışsal motivasyon olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. İçsel motivasyon, bireyin bir işi başarma arzusuyla dışsal bir etken olmadan, kişinin kendisi tarafından motive edilmesidir. Yani bireyin eksikliğini hissettiği herhangi bir şeye karşı vermiş olduğu tepkidir. Dışsal motivasyon ise çevresel uyarıcılar yardımıyla kişiyi harekete geçiren güdüler olarak tanımlanmaktadır (Göller, 2015, s. 31).

Bireyin hayatını sürdürebilmesi, hedeflerini belirleyebilmesi ve doyum noktasını yaşayabilmesi için içsel gücünü dışsal enerjiye dönüştürebilmesini sağlayan en önemli olgularından biridir (Baygüz, 2011, s. 15). Dolayısıyla motivasyon bireyi harekete geçirerek, bireyin algılama gücünü artırarak, düşünsel çabalarının gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Ayrıca faaliyetlerin devamlılığını ve düzenini sağlamaktadır (Sabuncuoğlu ve Tüz, 1998, s. 99).

3.9.2. Motivasyon oluşturma s¼reci

Bireylerin tatmin olunmamış fiziksel ve psikolojik ihtiyaçları motivasyon s¼recini başlatmaktadır. İhtiyaçlar organizmada gerilime neden olarak s¼reci başlatarak, ihtiyaçların giderilmesi ile gerilim azalmaktadır (Elbir, 2006, s. 7) .Bireyi motive eden olguların o bireyi harekete geçiren ve belli bir amaca karşı y¼nlenmesini sağlamaktadır (Toker, 2006, s. 50).

Motivasyon s¼reci ihtiyaç, uyarılma, davranış ve doyum olmak ¼zere d¼rt temel aşamadan oluşmaktadır.



şekil 3.5 : Motivasyon oluşturma s¼reci (Toker, 2006, s. 50).

¼ncelikle ihtiyaç motivasyon s¼recinin başlangıcıdır. Bireyin ihtiyaçı ortaya çıktığında birey, o ihtiyaçı karşılamayı istemektedir. İkinci aşama olan uyarılmada ise ihtiyaçların giderilmesi için itici bir g¼c¼n oluşması gerekir. Bu g¼ç, fiziksel ya da ruhsal isteklendirme ile oluşmaktadır. Davranış ise motivasyon s¼recinin ¼ç¼nc¼ aşamasıdır. İhtiyaçların gerçekteşmesi uyarıldığında birey belirli bir davranışta bulunmaktadır. Bu davranışın amacı, isteğin doyuma ulaşma safhasıdır. Bireyin g¼sterdięi davranış sayesinde ihtiyaçlar karşılanarak son aşamada doyuma ulaşılmaktadır. B¼ylece motivasyon s¼reci tamamlanmış olmaktadır. Lakin doyuma ulaşılmadığında bireyde tatminsizlik hissi uyanarak, mutsuzluk oluşabilmektedir (Kirel, 2001, s. 164).

3.9.3. Turizm ve turist motivasyonu

Turizm insan doğası ve oluşumu ile yakından ilgilidir ve motivasyon ele alındığında turistlerin istek ve ihtiyaçlarının neler olduğu, neden seyahat ettikleri ve nelerden hoşlandıkları, nasıl memnun oldukları gibi sorular ¼zerinde durulmaktadır. Dolayısıyla turist motivasyonu tanımlanırken kim, ne zaman, nerede, nasıl gibi soruların açıklanması m¼mk¼n olmuştur fakat neden sorusunun açıklanması zor olmuştur Bu sorunun cevabının verilememesi ve ya zor olması turistler tarafından destinasyona gidildiği vakit istek ve ihtiyaçlarının, farklı k¼lt¼rlerden gelişleri, içsel

motivasyonlarının oluşturduğu davranışlarının ve yönelişlerinin farklı oluşundan kaynaklanmaktadır (Nisari, 2018, s. 37). Motivasyon da insanların tercihlerini ve davranışlarını etkileyen unsur olduğundan turizm için etkili olabilmektedir.

Turistlerin seyahat motivasyonlarını anlamak ve turist davranışının arkasında yatan önemli bir değişken olan motivasyon, itici bir güç olarak bilinmektedir. Turistlerin seyahat davranışını etkileyen birçok faktörden bahsetmek olabilmektedir fakat turistlerin davranışlarının açıklanmasına yardımcı en önemli faktör motivasyondur. Ayrıca motivasyon dinamik bir kavram olduğundan dolayı, kişiden kişiye değişkenlik gösterebilmektedir (Keskin, 2018, s. 17).

Turistlerin satın alma motivasyonları tatil seçimine ilişkin istek ve ihtiyaçları olarak da tanımlanmakta ve turistleri tatil yapacakları yere yönlendirebilmektedir (Doğrul, 2012, s. 322). Turistlerin seyahat motivasyonlarının ve ihtiyaçlarının belirlenmesi ve destinasyonların bu ihtiyaçları karşılayabilecek potansiyele sahip olmaları turistlerin destinasyon seçimine karar vermesini etkileyebilmektedir. Turistlerin belirli bir tatil planlanmasında ve seçiminde tatili istemesi, arzulaması ile birlikte motive olması da gerekebilmektedir. İstek duyan turistın planlamasını yaptığı tatille ilgili bilgileri algılaması ve bu algı ile tatile ilişkin bilgileri hafızasına yerleştirmesi gerekebilmektedir. Turistin seçim yaptığı tatil türünden etkilenmesi ve kendine yakın hissederek ya da tatille özdeşleşerek satın alma ve seyahat isteği oluşabilmektedir. Bu yüzden turist motivasyonlarını anlamak ve analizini iyi yapmak destinasyon pazarlamasında ve turizmin gelişim göstermesinde faydalı olabilmektedir (Aktuğlu ve Temel, 2006, s. 47). Böylelikle destinasyonlar için ürün çeşitliliği sağlanmakta ve yenilikçi yaklaşımlar için zemin hazırlanmaktadır. Bireylerin tatil beklentileri değiştikçe alternatif turizm türleri de ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla değişen bu beklentileri anlamak, turizmin gelişimi adına önemli olduğu söylenebilmektedir. Turistlerin isteklerini doğru bir şekilde karşılamak ve turistleri sınıflandırmak turist motivasyonlarını tanımlamada faydalı olabilmektedir (Beh ve Bruyere, 2007, s. 1464). Turist motivasyonu turist davranışının arkasında yatan önemli bir değişken ile itici güç olarak bilinmekte ve 1960'lı yıllardan beri akademik alanda ilgi görebilmektedir.

Turizm turistlerin kişilikleri, alışkanlıkları, davranışları, yaşam şekli ile bağlantılı olabilmektedir. Yeni deneyimlerin kazanılmasına, farklı insanlarla tanışılmasına, farklı

yerlerin, geleneklerin ve kültürlerin keşfedilmesine olanak sağlayabilmektedir. Dolayısıyla bireylerin kişisel ihtiyaçlarının giderilmesine memnuniyet ve seyahat etme fikrini besleyen motivasyon gibi psikolojik faktörleriyle ilişkilidir olabilmektedir. (Simkova ve Holzner, 2014, s. 660).

Turizme katılan bireylerin motivasyonlarının anlaşılmasının önemi vurgulanarak üç sebeple açıklanmıştır. Öncelikle turistlerin ihtiyaç ve isteklerinin bilinmesi gerekmektedir. İnsanlar ürün veya hizmet değil de ihtiyaçlarını giderecek ve onlara fayda sağlayacak beklentileri satın almaktadırlar. İkinci olarak turistleri motive eden unsurları daha iyi kavramak ve onları memnun etmekle ilişkilidir. Önce motive eden unsurlar, sonra tecrübeler ve sonrasında memnuniyet gelmektedir. Turizmin devam etmesi için, turistlerin tekrar ziyaret etme olasılıklarının yüksek bir seviyede olması gerekmektedir. Bireyin memnun olmasına bağlı olarak, ihtiyaçları karşılandıktan sonra memnun oldukları takdirde devamlılığı sağlanmaktadır. Son olarak ise, turistlerin karar verme sürecinden önce onları motive eden unsurların bilinmesi gelmektedir. Motivelerin bilinmesi turistlerin karar verme süreçlerini anlamada önemli bir nokta konumundadır.

Bireylerde turizm olayının gerçekleşmesi için belirledikleri, planladıkları destinasyona seyahat etme isteğinin gerçekleşmesi gerekmektedir. Dolayısıyla günlük yaşamdan, çevreden, yoğun trafikten kaçma arzusu gibi itici, gidilecek yörenin çekiciliği, akraba ve arkadaş ziyareti, spor yapma ya da seyretme gibi çekici nedenlerle seyahat etmektedirler (Özgen, 2000, s. 22). Seyahat ile ilgili motivasyonlar; beklentiler, ihtiyaçlar, istekler, arzular gibi unsurları kapsayarak turistlerin kişiliğini ve sosyo-ekonomik profilini yansıtmaktadır (Özgen, 2000. s. 23).

Motivasyon kuramları bireylerin devamlı dengede olmak istediklerini fakat bir ihtiyaç olduğu vakit bu dengenin bozulduğunu dolayısıyla bireyin bu dengeyi sağlamak için hareketi veya davranışı gerçekleştirdiğini ortaya koyabilmektedir. Maslow, Crompton, Iso-Ahola, Pearce ve Plog psikologlar tarafından geliştirilen kuramlar önemli ve birçok çalışmanın temelini oluşturmuştur. Motivasyon, turistlerin seyahat motivasyonlarını anlamak için turizm alanında da yoğun ilgi gören bir kavramlardır. Motivasyon açısından yapılan her çalışmanın temelinde bu kuramlar bulunmaktadır (Crompton, 2014; Göller, 2015, s. 33). Bireyleri seyahat etmelerini etkileyen en önemli unsur, onları

yönlendiren motivasyon unsurlarıdır. Aşağıda bu kuramların açıklamalarına yer verilmiştir.

Maslow'un ihtiyaçlar hiyerarşisi teorisi motivasyon teorileri arasında en çok bilinen Maslow'un ihtiyaçlar hiyerarşisi teorisinin diğer tüm teorilere dayanak olduğu ve motivasyon kavramının temelini oluşturmaktadır. Maslow'un 1943 yılında oluşturduğu ihtiyaçlar hiyerarşisi, aslında klinik psikoloji için geliştirilmiş olmasına rağmen, insan motivasyonuna dair en çok kullanılan teorilerden biridir (Pazarbaşı, 2014, s. 34). İhtiyaçlar hiyerarşisi teorisine göre, bireyin gösterdiği davranışlar, belirli bir ihtiyacı gidermeye yöneliktir. İnsanların davranışlarını oluşturmasına neden olan ihtiyaçlar, en alt basamaktan en üst basamağa doğru hiyerarşik bir düzendedir (Koçel, 2005, s. 637). Maslow'un ihtiyaçlar hiyerarşisi turizmde dâhil olmak üzere psikoloji, eğitim, işletme ve diğer sosyal bilimlerde de insan davranışlarını açıklamada kullanılmaktadır (Göller, 2015, s. 38).

Bu teorinin en alt basamağındaki ilk iki grup fizyolojik ihtiyaçlar, diğer üç grup ise üst düzey ihtiyaçlar grubunu oluşturmaktadır. Bu teoride bireylerin belirli bir zaman diliminde ve ihtiyaç tarafından neden, nasıl motive edildiği açıklanmaya çalışılmıştır.

Bu hiyerarşide birincil ihtiyaçlar temel ihtiyaçlar (fizyolojik ihtiyaçlar yani rahatlama, stresten uzaklaşma, fiziksel ve zihinsel gerginliği azaltma), ikincil ise güvenlik ihtiyaçları (tehlikelerden korunma ve emniyet), üçüncü basamak ait olma ihtiyacı (aile ve dostlarla birlikte olma, etnik bağları koruma, topluluklarla ilişki kurma, dördüncü olarak kendine saygı ihtiyacı (kendi kendine seyahat etme), beşinci basamak ise kendini gerçekleştirme (kişinin kendini keşfetmesi, incelemesi, değerlendirmesi) ihtiyacıdır (Şimşek, 2009, s. 14). Örneğin; dinlenme ihtiyacı, sağlık, yeme içme ihtiyacı birincil gereksinimlerle alakalıdır. Akraba veya arkadaş ziyaretleri, yalnızlık duygusundan kurtulmak, arkadaş edinmek veya saygınlık kazanmak için gidilen geziler, benlik gereksinimi ile ilgilidir. Bunun yanı sıra; kişilerin yeni yerler görme isteği, değişiklik arama, bilgi ve görgüyü artırma güdüleri, insanın kendini gerçekleştirme güdüsünden kaynaklanan bir davranış biçimidir. Bu da göstermektedir ki, turizm hareketlerinin oluşmasında büyük önem taşımaktadır (Doğan, 2004, s. 15).

Crompton'un itme ve çekme faktörleri teorisi motivasyon unsurları insanları seyahate yönlendiren iki önemli faktör olarak öne çıkmaktadır (Baloğlu ve Uysal, 1996, s. 32).

İnsanların iç dünyasından gelen dürtüler, itme faktörü olarak adlandırılır. İtici motivasyonlar, seyahat etmek isteyen bireyi seyahate yönelten, içsel güdüler ise psikolojik süreçlere ilişkin motivasyonlar olarak tanımlanmaktadır. İtici motivasyonlar turistlerin içsel güdülerini etkileyen motivasyonlar olduğundan dolayı doğrudan turistik ürün ve hizmetleri satın almalarına yöneltilmektedir. Bulunduğu yerden uzaklaşma isteği, dinlenme ve rahatlama gereksinimi, saygınlık görme isteği, sağlık, kültürel deneyim, macera ve sosyal etkileşimde bulunma gibi soyut faktörler içsel faktörlerdir (Harman, 2014, s. 112). Çekici motivasyonlar ise, bireyi belirli bir destinasyona yönelten ve daha çok bir destinasyonun özelliklerini ifade eden dışsal faktörler olarak ifade edilmektedir. Rekreasyon faaliyetler, kültürel ve tarihsel çekicilikler, destinasyon özellikleri gibi somut kaynaklar dışsal faktörlerdir (Göller, 2015, s. 37). Genellikle itme faktörleri başlangıçta ki seyahate çıkma kararının verilmesinde etkili olmaktadır. Ancak çekme faktörleri son kararın verilmesinde önemli rol oynamaktadır (Pazarbaşı, 2014, s. 37).

Iso-Ahola'nın kaçış ve arayış kuramı temelinde iki boyutlu turist motivasyonu teorisi mevcuttur. Bu kuramın diğer motivasyon kuramlarından farkı, motivasyon konusuna sosyo-psikolojik açıdan yaklaşmış olmasıdır. Mannel ve Iso Ahola'ya göre seyahat motivasyonunu ortaya çıkaran durum, aynı zamanlı hareket eden kaçış ve arayış motivasyonlarıdır. Kaçış motivasyonu, kişinin günlük ve stresli yaşamından uzaklaşması; arayış motivasyonu ise, bireyin kendisini ödül olarak rekreasyon faaliyetlerine katmasıdır. Turizm turistler için daha çok kaçış odaklı bir aktivitedir. İnsanlar seyahat arayışıyla motive olarak kişisel ya da kişilerarası sorunları geride bırakıp kişisel ya da kişilerarası ödül kazanmaktadır. Kişisel ödüller daha çok kararlılık, öğrenme, keşfetme, rahatlama olarak sıralanırken; kişilerarası ödüller sosyal etkileşim olarak ifade edilmektedir (Göller, 2015, s. 39).

Pearce'in seyahat kariyer merdiveni, 1988 yılında Pearce ve arkadaşları tarafından geliştirilmiştir. Bu model, Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi Teorisini temel alarak oluşturulmuştur. Seyahat Kariyer Merdiveni Teorisi, turist davranışını etkileyen beş farklı hiyerarşik düzenden oluşmaktadır. Bu düzen, Maslow'un ihtiyaçlar hiyerarşisinde olduğu gibi hiyerarşik bir biçimde sıralanmıştır (Keskin, 2018, s. 26).

Sırasıyla en alt düzeyde; rahatlama ihtiyacı, uyarılma (güvenlik) ihtiyacı, ilişkiler, öz saygı ve kendini gerçekleştirme. Seyahat kariyeri merdivenin ilk basamağında yer

alan rahatlama ihtiyacı; kişinin kendini yenilemek ve canlandırmak, dinlenmek gibi isteklerinin yanında, temel ihtiyaçlarının da (konaklama, yeme-içme) olmasını istemektedir. İkinci basamak olan uyarılma ihtiyacında; kişi kendinin ve başkalarının güvenliğini, tehlikeden sakınmak şartıyla farklı insanlarla tanışmak, sosyal etkileşime girmek istemektedir. Üçüncü basamakta ki ilişki ihtiyacı, duygusal bağ, yakınlık, sevgi, bir grubun üyesi olmak ve seyahatte yeni insanlarla iletişim halinde olmak gibi yeni arayışlara girmesini ifade etmektedir. Diğer bir basamak olan öz saygı ihtiyacında ise; kişi seyahati boyunca yeni bilgi ve beceriler edinmek yeteneklerini geliştirmek, saygınlık kazanmak gibi deneyimler yaşamak istemesi olarak ele alınmaktadır. Son ve en üst basamak olan kendini gerçekleştirme ihtiyacı; kendini anlama, tanıma, kendisiyle barışık, hayalini gerçekleştiren, mutlu ve kendisiyle uyum içinde olmayı sağlayan seyahatlere çıkmak istemektedir (Huang ve Hsu, 2009, s. 288).

3.9.4. Motosikletli turist motivasyonu

Araştırmacılara bağlı olarak on beş motivasyon faktörü görülmektedir.

Schulz ve diğerleri (1991), motosiklet sürmenin on iki önemli motivasyon yönünün olduğunu belirtmektedir. Bunlara ek olarak, literatürde motosiklet sürmek için üç motivasyon daha bulunmaktadır. Motosiklet kullanmayı etkileyen on beş motivasyon kısaca aşağıdaki gibi açıklanmıştır:

1. Hazcılık

Birçok sürücü için, motosiklet, neşe, eğlence ve zevk gibi olumlu duygularla birleşmektedir. Motosikletten zevkli deneyimler arzusu hazcılık olarak ifade edilmektedir (Battmann, 1984; Koch, 1988).

2. Kaçış

Motosiklete binmek, günlük gerçeklerden bir uçuşu veya medeniyetten bir kaçışı içerebilmektedir. Kaçış nedeni, kendini keşfetme, moralini yükseltme, günlük kaygıları unutmak gibi unsurları içermektedir. Bazı sürücüler motosikletle empati kurmanın, doğayla ve çevresiyle temas halinde olmanın, özgürlüğü denemenin önemli olduğunu düşünmektedir (Schulz, Gresch ve Kerwien, 1991).

3. Motosikletin dinamik yönleri

Bu kategoriyle ilgili motivasyonlar hızlanma, güç, hareketlilik ve viraj alma deneyimi olup, motosiklet fiziği ile ilgili olmaktadır (Rheinberg, 1987; Schulz ve diğerleri, 1991).

4. Motosikletin performans yönleri

Motosiklet kullanmanın sporla ilgili tarafıdır, sürüşün fiziksel ve psikolojik talepleri ile kendi ve motosikletin performans sınırlarını test etmek, motosiklete hâkim olma ve başa çıkma motiflerini içermektedir (Rheinberg, Dirksen ve Nagels, 1986; Schulz ve diğerleri, 1991).

5. Gösteriş olarak sürme

Bu motivasyon, yetkin sürüşün her zaman kendi kendine yeten bir amaç olmadığını ve özellikle de kullanmanın bir spor olarak görülmesi durumunda belirli bir miktar gösteri yapmanın amaçlandığını ifade etmektedir Brendicke (1991).

6. Rekabet

Bu kategoriyle ilgili motivasyonlar arasında, diğerlerinden daha hızlı ve daha iyi olması, bu rekabetçi doğanın performans güdüsü ve kullanıcıların sportif doğası ile bağlantılı olduğu belirtilmektedir. (Dellen ve Bliersbach, 1978; Brendicke, 1991).

7. Heyecan ve macera arama

Bu tür motivasyonlar, riskli durumları ve faaliyetleri arama ihtiyacından doğmaktadır (Zuckerman, 1984). Araştırmacılar, motosiklet sürmenin dinamik yönleri ile heyecan arayanlar arasında bir bağlantı olduğunu öne sürmektedirler (Dellen ve Bliersbach, 1978; Brendicke, 1991). Ayrıca, heyecan arayışının genç yaş gruplarıyla ilişkili olduğu anlaşılmaktadır. Hobbs, Galer ve Stroud (1986) kullanıcıların %81'inin motosiklet sürerken bir heyecan olduğuna inandığını ve %66'sının motosikletlerin bazen korkutucu olabileceğine inandığını tespit etmektedirler.

8. Akış etkileri

Motosiklet kullanıcılarının dikkatinin sınırlı bir alana daraldığı akış durumlarını elde etmek için motive edilebilir öz anlamını kaybeder, hiçbir şey hareket akışını bozmaz ve olayların gidişatı üzerinde tam bir kontrolün son derece uygulamalı, kendinden motive olmuş ve ustalıklı yürütülen faaliyetler durumunda olduğu görülmektedir

(Csikszentmihalyi, 1988). Hobbs, Galer ve Stroud (1986) kullanıcıların %87'sinin tutum ifadesiyle aynı fikirde oldukları belirtilmektedir. "Sürdüğüm motosikletin bir kısmını hissetmeyi seviyorum" hem genç hem de yaşlı kullanıcılara uygulanmıştır. Genç kullanıcıların, yaşlı kullanıcılara kıyasla akış durumlarını elde etmek için daha fazla motive olduklarını tespit edilirken, yaşlı kullanıcıların da yüksek motivasyon gösterdiği saptanmıştır (Brendicke, 1991).

9. Sürüşle özdeşleşme

Bazı sürücüler için, motosiklet hayatlarının önemli bir parçası haline gelmektedir. Brendicke (1991) birçok sürücünün motosikletleriyle çok iyi deneyimler yaşadığını ve onlara iyi bir arkadaş olduğunu tespit edilmiştir. Hobbs, Galer ve Stroud (1986) kullanıcıların %62'sinin, motosiklet kullanmanın bir yaşam tarzı olduğuna inandıkları görülmektedir (Dellen ve Bliersbach, 1978; Schulz ve diğerleri, 1991).

10. Güvenlik davranışı

Koruyucu teçhizat takma veya trafikte emniyetli sürüş davranışları gibi aktif davranışlarla güvenlik kazanmaya yönelik motivasyonlardır. Güvenli sürüşün normal, spor, enduro motorlarına kıyasla tur motosikleti sürücüleri açısından önemli olduğu belirlenmektedir (Schulz, Gresch ve Kerwien, 1991).

11. Düşünce kontrolü

Kontrol motivasyonu, sürüş niteliklerinin mükemmel olduğuna inanan kullanıcılara bağlanmaktadır. Bu kullanıcılar kendilerini, aracı, diğer yol kullanıcılarını ve durumu her zaman kontrol edilebileceğine inanılmaktadırlar. Kontrol inanışlarının, kapasitelerin gereğinden fazla tahmin edilmesine dayanabileceğini ve böylesi gerçekçi olmayan kontrol inanışlarının kısmen emniyet teşebbüsleriyle karşılanabileceği vurgulanmaktadır (Schulz, Gresch ve Kerwien, 1991).

12. Sosyal yönler

Bu yönler, bir grubun bir bölümünü oluşturma arzusundan ve grup faaliyetlerine katılmadan kaynaklanmaktadır (örneğin kullanım esnasında yapılan konuşmalar) (Schulz, Gresch ve Kerwien, 1991). Motosiklet sürmenin sosyal temaslar için bir fırsat sunduğu, motosikletin kendisinin bir temas aracı görevi gördüğü, ortak bir temel ve tartışma konusu olduğu öne sürülmektedir (Brendicke, 1991).

13. Ekonomik yönler

Ekonomik nedenler motosiklet sürmek için güçlü motivasyon olarak görülmektedir. Birçok motosikletçi, kullanımı ucuz olduğu için motosiklet kullanıldığı ifade edilmektedir. Araştırma motosiklet kullanıcılarının %67'sinin ekonomiyi motosiklet sürmek için bir motivasyon olarak gösterildiği tespit edilmektedir (Hobbs, Galer ve Stroud, 1986).

14. Bağımsızlık

Bağımsız kullanıcılarının %39'unun motosiklet sürmek için bir neden olarak algıladığı görülmektedir. Bir sebep olarak, bağımsız kadın sürücüler, erkek sürücülerden daha fazla görülmektedir (Hobbs, Galer ve Stroud, 1986).

15. Kolaylık

Bazı motosikletçiler için kolaylık motifleri motosiklet algılarını oluşturmaktadır. Bu tür nedenler arasında park etmenin kolaylığı ve trafikte manevra kabiliyeti bulunmaktadır (Hobbs, Galer ve Stroud, 1986).

3.9.5. Motivasyonların sınıflandırılması

Schulz (1991) motosiklet sürücülerinin motivasyonlarının, üç ayrı kategoride toplanılabileceğini ifade etmektedir. Üç kategoriler şunlardır;

1. Zevk için motosiklet kullanmak (kaçış, hazcılık, akış, motosikletle özdeşleşme, sosyal yönler),
2. Hızlı bir yarış sporu olarak motosiklete binmek (dinamik yönler, performans yönleri, gösteriş gezintisi, heyecan arayanlar ve rekabet),
3. Motosiklet üzerinde kontrolü sağlamak (düşünce kontrolü ve güvenlik davranışı).

Ayrıca Schulz (1991) motivasyon unsularını yaşa ve motosiklet tipine göre analiz etmektedir. Bunlar:

Yaşa göre analiz:

1. Genç kullanıcılar çoğunlukla motosiklet sürmekten zevk almaktadır (önemli bir farkın olmadığı sosyal boyutları hariç).

2. Genç kullanıcılar, daha küçük yaş gruplarıyla karşılaştırıldığında gösteriş kullanıcılığı, rekabet ve heyecan arayan motivasyonlardan daha fazla etkilenmektedir. Bununla birlikte, dinamik yönde veya performans yönünde önemli yaş etkisi bulunmamaktadır.
3. Daha genç sürücüler, diğer davranışlara kıyasla ve daha eski sürücülere oranla güvenlik davranış motiflerinden daha az etkilenmektedir.
4. Genç sürücüler, yaş gruplarına göre daha zayıf kontrol bilincine sahip olmaktadır.

Motosiklet tipine göre analiz:

1. Özel motosikletleri (choppers, spor motosikletler ve endurolar) bulunan kullanıcılar, zevk için sürüş konusunda daha fazla motive olmaktadır.
2. Spor motosikletler, diğer motosiklet türlerine göre dinamik yönlerden ve gösteriş motivasyonlarından daha fazla etkilenmektedir.
3. Spor motosikleti ve enduro sürücüleri, diğer motosiklet türlerine göre performans yönleri, heyecan ve macera arayışlarından daha fazla etkilenmektedir.
4. Spor ve seyahat amaçlı motosiklet kullanıcıları, diğer motosiklet kullanıcılarıyla karşılaştırıldığında daha yüksek kontrol bilincine sahiptirler.

BÖLÜM 4. YÖNTEM

4.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

19. yüzyılın sonları, 20. yüzyılın ortasına kadar Sanayi Devrimi'nin kattığı gelişmelerle ulaşım alanında önemli bir değişim yaşanmıştır. Bu değişimler ve teknolojik gelişmeler ile insan, çok uzak mesafelere daha kısa zaman aralıklarında birkaç alana seyahat etmek için yeni ulaşım biçimlerini kullanmaya başlamıştır (Fize, 2018, s. 4).

Birinci Dünya savaşından sonra uygun fiyatlı olduğu için popüler hale gelen motosiklet, artan ihtiyaçlarla dünyayı gezmek için özgür, maceracı, keşif ruhlu kişileri seyahatlere yöneltmiştir. 1920 – 1950 arasında turist gezilerinin kayıtları olmasına rağmen motosikletli seyahatler akademik anlamda ün kazanmamıştır. Motosiklet sektörü, 1950'lerden gelerek günümüzde büyük bir pazar sektörüne dönüşmüştür (Oller, 2016, s. 51). Dolayısıyla bu çalışmanın temel amacı, motosikletli seyahatin alternatif bir turizm türü olabileceğini ortaya koymak, motosiklet kavramını tanıtmak ve motosikletin bir turizm parçası olabileceğini öne sürmektir. Ayrıca motosikletle seyahate çıkan kitlenin temel motivasyon ve seyahat davranışları hakkında bilgi elde edilmesidir. Bu çalışmanın asıl görevi, bisikletle seyahatler gibi motosikletle seyahatin de literatürde yer almasını sağlamaktır.

4.2. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Bu çalışma karma yöntemli araştırma olarak tasarlanmış ve iki farklı örneklemden yarı yapılandırılmış mülakat tekniği ve anket kullanılarak veri elde edilmiştir.

Konuyla alakalı motosikleti bir yaşam biçimi haline getirmiş, güvenliğe önem veren, sürüş ve deneyim tecrübesine sahip farklı şehirlerde ikamet eden, cinsiyet, yaş grupları ve sektörde çalışan motosiklet kullanıcılarına ulaşılmıştır. Bu kişilere ulaşmada araştırmacının motosiklet deneyiminin ve kullanıcısı oluşu motosikletle seyahat eden kitlelere ulaşma noktasında kendisine avantaj sağlamıştır. Katılımcılara ve deneklere

ulaşmada araştırmacının çevresi dernek, kulüp, birlik ve internet, sosyal medya hesapları vb. yelikleri yardımcı rol oynamıştır. Motosikletle yurt içi veya yurt dışı seyahatine çıkan ve bunu sürekli olarak tekrar eden mlkat için toplam 23, anket için ise 971 kişiye ulaşılmıştır.

Mlkat kapsamında katılımcılara cinsiyet, yaş ve meslek gibi tanımlayıcı sorular yanında konu ile ilgili 19 soru sorulmuştur. Anket kapsamında ise motosiklet seyahat deneyimi, motivasyon unsurları ve demografik özellikler olmak üzere üç bölümden oluşacak şekilde toplam 50 soru ynelti miş ve nicel veri elde edilerek analizi yapılmıştır. Mülakat ve anket sorular ekte verilmiştir (Ek 1 ve 2). Anket soruları Han, Men ve Kim (2017) alışmasından Türkçe'ye çevrilerek ve motosiklete uyarlanarak alınmıştır. Mülakat soruları ise Cihelkova (2012) ve Oller(2016)alışmaları ile daha önceden yurt dışı seyahatlerine motosiklet ile çıkmış kişilerin blog yazıları incelenmiştir. Ardından katılımcı 6'nın seyahatleri ile ilgili geniş kapsamlı sohbetin ardından sorular belirlenmiştir.

Mülakat 14.01.2019 tarihinde başlanmış ve 23.02.2019 tarihinde son bulmuştur. Anket ise 28.03.2019 tarihinde elektronik form oluşturularak internet kullanılarak sosyal medya vb elektronik ortamlardan motosiklet kullanıcılarına ulaştırılmış, yeterli kullanıcıyla ulaştıktan sonra 03.04.2019 tarihinde katılım sonlandırılmıştır.

Katılımcılarla önce randevu alınmak suretiyle ve onların uygun gördükleri yerlerde buluşularak mlkatlar gerçekleştirilmiştir. Bazı katılımcılara telefonla ulaşılmıştır. Mülakat, her bir motosiklet kullanıcısı için en az 20 dakika en fazla 44 dakika sürmüştür. Tüm katılımcılardan ses kaydı alınmış, ses kayıtları kodlanarak mlkatlar analiz edilmiştir. Analizde betimsel teknik kullanılmış, yer içeriği netleştirmek adına sayısallaştırma yoluna gidilmiştir. Mlkatta görüşülen kişilerin bilgilerine dayanarak konuyla alkalı tüm bilgiler topladıktan sonra, motosiklet seyahati ve deneyimi ile ilgili en önemli noktalara ve özelliklere ulaşılmaya çalışılmıştır.

Mülakat için nitel aşamada amaca dayalı rneklemeye yöntemi yapılmıştır. Alan alışması anket için ise kolayda rneklemeye yöntemi kullanılmıştır. Geçerlilik ve güvenlik konusunda ise birinci kapsam mülakatın geçerliliğini artırmak için doğrudan konuyla ilgili ve motosiklet kullanan, seyahat eden kişilere ulaşılarak, bu katılımcıların bir birini teyit eden ve destekleyen ifadeleri geçerliliğini sağlandığını göstermektedir. İkinci aşamaya

ankette geçerliliği ve güvenilirliği ölçmek için bir hazır ölçek kullanılarak cronbach's alpha değerine bakılmıştır. Likert tipi derecelendirilen toplam 36 ifade güvenilirlik analizine sokularak, cronbach's alpha değerine bakılmıştır. Çıkan sonuç 0,82 iyi düzeyde güvenilirliğini ifade etmektedir.

4.3. Araştırmanın Bulguları

Araştırma iki kısımdan oluşmaktadır. İlk bölüm yarı yapılandırılmış görüşme, ikinci bölüm ise anket çalışmasının bulguları sunulmaktadır.

4.3.1. Yarı yapılandırılmış görüşme bulguları

Mülakat sorularına istinaden görüşme bulgularının başlıklarına yer verilerek yorumlanmaktadır.

1. Katılımcı özellikleri

Katılımcıların 18'i erkek, 5'i kadındır. Yaş itibarıyla 21 ila 56 arasında bir dağılım söz konusudur. İki kişi yaş beyan etmek istememiştir. Katılımcıların kimliğini gizlemek adına isimleri verilmemiştir. İsimler yerine "K" ile kodlanması tercih edilmiştir.

Meslek olarak genellikle kendi işi ile ilgilenenlerin oranı yüksektir. Katılımcıların ne kadar zamandır motosiklet kullandıkları sorusuna verilen yanıtlar çoğunluğun uzunca bir süredir motosiklet kullanıcısı olduğunu ortaya koymaktadır. Önemli bir kısmı çocukluğundan itibaren bisiklet ve motosiklete meraklıdır. Katılımcıların özellikleri Tablo 4.1'de gösterilmektedir.

Tablo 4.1 : Katılımcıların özellikleri.

Katılımcı	Cinsiyet	Yaş	Meslek	Ne Kadar Zamandır Motosiklet Kullandığı
K1	Erkek	45	-	Küçük yaşta bisiklet kullanmakla başlamıştır. Sürekli şehir dışında, arazide kullanmaktadır.
K2	Erkek	29	Özel sektör	11 yıldır kullanmaktadır. 2014 sonrası yurt dışı turlarına başlamıştır.
K3	Erkek	21	Öğrenci	12 yaşında motosiklet kuryesi olarak başlamıştır.

Tablo 4.1 : Katılımcıların özellikleri (devam).

Katılımcı	Cinsiyet	Yaş	Meslek	Ne Kadar Zamandır Motosiklet Kullandığı
K4	Erkek	-	Memur	1990 yılından itibaren kullanmaktadır.
K5	Erkek	53	Özel sektör	1986 yılından itibaren kullanmaktadır.
K6	Kadın	49	Plates ve yoga eğitmeni	10 yıldır kullanmaktadır. 3-4 yıldır uzun yol yapmaktadır.
K7	Kadın	49	Kimya mühendisi	6 yaşında ailesinden görerek başlamıştır. Motosiklet kullandığından itibaren gezmektedir.
K8	Kadın	53	Ekonomist	Çocukluktan sevgisi gelmektedir (1983).
K9	Erkek	44	Fizik öğretmeni	2003 yılında motosiklete, 2006 yılında motosikletli seyahate başlamıştır.
K10	Erkek	56	-----	8 yıldır motosiklet kullanmakta ve uzun yol yapmaktadır.
K11	Erkek	56	Ticaret-turizmci	1983 yılında motosiklet kullanmaya, 2010 yılında motosikletle seyahate başlamıştır.
K12	Erkek	41	Özel sektör	2015 yılında seyahate başlamıştır.
K13	Erkek	55	Çiftçi	10 yaşında motosiklet kullanmaya başlamış ve. 2004 yılından buyana motosikletle seyahat etmektedir.
K14	Erkek	53	Reklamcı	1991 yılında motosiklet kullanmaya başlamış 1998 yılında kendi motosikletini alarak 2006 yılında seyahate başlamıştır.
K15	Erkek	37	Öğretim görevlisi	2008 yılında motosiklet kullanmış, 2016 yılında motosikletli seyahate başlamıştır.
K16	Erkek	42	Elektrik mühendisi	Üniversite yıllarında başlamıştır.
K17	Erkek	32	Ticaret	2003 yılında başlamıştır.
K18	Kadın	33	Öğretim görevlisi	2002 yılında başlamıştır.
K19	Erkek		Gazeteci	2006 yılında başlamıştır.
K20	Erkek	30	İngilizce öğretmeni	2014 yılında motosiklet kullanmış, 2015 yılında motosikletle seyahate başlamıştır.
K21	Kadın	43	-----	2012 yılında motosiklete başladı.2015'den itibaren motosikletle seyahat etmektedir.
K22	Erkek	54	Makine tek. Emekli	Maddî imkânlar el verdiğinde motosikletle seyahat etmektedir (emekli).
K23	Erkek	43	Orman mühendisi	2000 yılında motosiklet kullanmış 2008 yılında motosikletle seyahate başlamıştır.

2. Motosikletle seyahate başlama ve amaçları

Tablo 4.1'e istinaden katılımcıların önemli bir kısmı motosiklet kullanmaya erken yaşlarda başlamışlardır. Bu katılımcıların motosiklete yönelmesinde çoğunlukla aile birilerinin de motosiklet kullanması ve/veya bisiklet kullanması aynı zamanda da çocuklarını buna özendirme etkili olmuştur. Bu katılımcılar küçük yaştan itibaren de motosikletli seyahatlere katılmaktadırlar. Tablo 4.1'e istinaden bir kısım katılımcı ise, hayata atılıp belli bir gelir düzeyine ve yaşam standardına ulaştıktan sonra motosiklet merakını hayata geçirmiş ve motosikletli seyahatlere yönelmiştir. Bazıları da emekli olduktan sonra motosikletli seyahatlere ilgi göstermeye başlamıştır. Bu grubun elemanlarının çoğu zaten motosiklet kullanıyorken seyahatini motosikletle yapmaya başlaması emekliliğinden sonradır.

Tablo 4,1'deki katılımcıların motosikletle gezme amacı olarak beyan ettikleri unsurlar çözümlendiğinde bazı çok kritik konuların ön plâna çıktığı görülmektedir. Bu konular sırasıyla aşağıda verilmekte ve yorumlanmaktadır:

Motosikleti sevmek (çok baskın) (sadece motosiklete binmek değil motosikletle görmek, istediği yerleri gezmek).

Özgürlük, kimseye bağlı olmamak-bireysel olmak, hareket imkânı sağlaması.

Seyahat arzusunun oluşması.

Yeni coğrafyalar, yeni insanlar tanımak.

Maceracı ruh; Nerde akşam orda sabah, alternatif yaşam tarzını belirlemek.

Maceracılık, zor yol şartlarıyla baş etme, adrenalin, kendini tanımaya sahip olmak.

Keyif duygusunun oluşması.

Hava, atmosfer ve coğrafyayla doğrudan temasda bulunmak. (hissetmek, gittiğin yeri hissetmek).

Diğer gezginler ile tanışmak.

Keşif isteğinin belirlenmesi.

Gezilerin pratik olması, istediği her yere gidilmemiş ücra lokasyonlara gidebilmek.

Gittiği yerde kültüre ve otantik kırsal unsurlara temasda bulunmak (bölge halkıyla daha rahat iletişim kurma, kendi köklerini bulma arzusu).

Motosikletle seyahatin arabadan üstün teknik unsurlara sahip olması (kıta geçişi rahatlığı).

Stresten uzaklaşma, yorgunluğu atma isteğinde bulunmak.

İnsanların yol boyunca sempati göstermesinin benimsenmesi.

İnsanlara örnek olma, ilham verme isteğine sahip olmak.

Gidilecek, tercih edilecek yerin ucuz olması.

Tatil izninin kısıtlı olması.

Hayatta kalma, tecrübe, başarabilme isteğine sahip olmak.

Katılımcı 8-15,19-22 motosikletle gezmenin temelinde “motosiklet sevgisi” yattığını doğrudan ve dolaylı olarak vurgulamıştır. Katılımcı 1-7, 16-18, 23 çocukluktan itibaren motosiklet sevgisine sahip olduğundan, gezi-p görme konusunda da doğal seçenekleri motosiklettir. Ancak motosikletle gezmek tamamen motosiklet kullanmak için bir araç değil, motosiklet sevgisi gezi-p görme merakı ve sevgisiyle birlikte rol oynamaktadır.

3. Destinasyon seçiminde iten ve çeken unsurlar

Katılımcıların genel olarak belirttikleri cevaplara istinaden motosikletli seyahate iten ve çeken unsurlar çözümlenerek, sırasıyla Tablo 4,2’de verilmektedir. Hedeflenen bölgelerde, insanların farklı, teknolojinin az, bozulmamış ve bakir yerler, ekonomik, fazla keşfedilmemiş oluşundan dolayı tercih edilen bölgeler arasındadır. Ayrıca katılımcıların yaşadıkları bölgelerde ki modern hayat, teknolojinin sık kullanılması, insanların tahammülsüzlüğü, bir birlerini kandırmaları, tüketim çılgınlığı gibi unsurlar da hedeflenen bölgelere gitmelerindeki önemli etkenler olarak ortaya çıkmaktadır. Tüm katılımcıların cevaplarına bağlı olarak aşağıda ki tabloda destinasyon seçimine çeken iten unsurların kritik noktaları gösterilmiştir.

Tablo 4.2 : Destinasyon seçiminde iten ve çeken unsurlar.

İten Unsurlar	Çeken Unsurlar
Şehirde doğal güzelliklerin bulunmaması.	Coğrafi yapı, kırsal kesim, ekolojik güzellik,
Gidilecek yerlerden etkilenilmesi	Okunulan dergi, kitap, televizyon, arkadaş önerisi
Kişinin kendisini yalnız hissedebilmesi	Ekonomik, uygun bütçe oluşu
Gidilen yerlerde motosiklet eğitiminin verilmek istenmesi	Deniz kenarı olması
Keşfedilmesi istenilmesi	Arkadaş çevresinin oluşu
Seyahat özgürlüğünün oluşması	Farklı kültürler, tarihi, sosyolojik, coğrafi, vahşi hayvanları vb. görmek istenilmesi
Merak edilme duygusunun oluşu	Maceralı, doğal yerlerin oluşu
Adrenalin tutkusu, isteklendirme arzusu	İnsanların yaşayış tarzının merak edilmesi
Tanımak, görmek, gezmek istenilmesi	İnsanların ilgi ile yaklaşması, iletişim, yeni insanlar ile tanışılması
Daha hızlı tatil izninin kısa oluşu (motosiklet ile seyahate)	İnsanların sıcaklığı, misafirperverliği
İnsanları cezbetmesi (motosiklet ile seyahate)	
Daha fazla algılanması (motosiklet ile seyahate)	
Arkadaş ziyareti(motosiklet ile seyahate)	
Yolun güzel oluşu motosiklet kullanmak(motosiklet ile seyahate)	

4. Destinasyon seçimi ve plânlanması

Katılımcıların tamamı yurt içi seyahatlere katılmakla birlikte, Katılımcı 1-16, 18-19, 21-23 yurt dışı seyahatlerine de çıkmışlardır. Yurt dışı rotası olarak katılımcılar tarafından yoğun olarak Asya, Doğu, Güney Afrika, Güney Amerika kıtaları tercih edilmiştir. Avrupa, keşfedilecek özelliğe sahip olmadığından ve ekonomik yönden pahalı olduğundan fazla cazip görünmemektedir. Katılımcı 1- 7, 12, 15-23 macerayı ve sürprizi sevdiğinden gideceği yeri daha önceden araştırmayı, incelemeyi tercih etmemekle birlikte ne ile karşılaşacağını gideceği yerde görmeyi tercih etmektedir. Gidilecek yer, rota genellikle daha önce gitmiş gezginlerden bilgi alınarak veya gerekli kaynaklar incelenerek belirlenmektedir. Bunun yanı sıra ekonomik unsurlarda baskın konumdadır. Katılımcılar güzergâhı, konaklama yapacağı yeri, gezeceği destinasyonları belirlerken detaylı bir şekilde plân program yapmamaktadırlar. Mülakatta alınan cevaplara istinaden motosiklet ile seyahat edildiği için karşılaşılabilecek olumlu olumsuz etkenlerden dolayı, rotadaki gecikmeler, yol koşullarına bağlı olan sapmalardan dolayı

seyahat zaman aşımına uğrayabilmektedir. Ayrıca rota üzerinde görülen, karşılaşılan her şey seyahati kapsamaktadır.

Katılımcı 3-6, 9, 15, 18-23 genellikle Doğu Asya'yı tercih etmektedir. Yurtdışı turlarında hedef bölgeleri Orta Asya, Sibiryaya, Balkanlar, Ermenistan, İran, Rusya, Hindistan, Güney Amerika, Pakistan, Nepal, İtalya, Yunanistan, Tunus, Moğolistan, Japonya, Arjantin, Brezilya, Gürcistan, Suriye, Ürdün gibi ülkelerdir.

Katılımcılardan alınan genel cevaplara bağlı olarak tur programı oluşturulurken ve plânlanırken aşağıdaki konulara uyulmaktadır:

Harita kullanılması,

Rota, navigasyon, GPS kullanılarak, gidilecek güzergâhın yüklenmesi gerçekleştirilmesi,

Doğal alanlar, coğrafi konumun önem kazanılması,

Yapılmış seyahatler, motosiklet blogları ve daha önceki gezi plânlarının incelenmesi,

Gezi için motosikleti ve kişinin kendisini hazırlaması gerekmesi,

Zaman ve zamanlamanın önemli oluşu,

Bütçenin önemli oluşu,

Motosiklet ile gidilebilecek yolların seçilmesi,

Yakın kültürler ve ırkların görülmesi istenilmesi,

Turistik ve arkadaş çevresinin bulunması yer tercihinde önemli oluşu,

Yerel halk ve yerel kültürle temas imkânlarının kullanılması,

Motosiklet kulüpleri üzerinden bağlantıların oluşu,

Sosyal medya sayfaları önemli bilgi aktarım işlevi görmesi,

Transfer esnasında farklı araçların kullanılması (uçak, gemi, tren),

Konaklanacak yerin belirlenmesi,

Motosiklet kiralaması,

Sorumluluk alınması,

Yolda karşılaşılan diğer gezginler ile etkileşimin sağlanması,
Alım gücünün insanların hayatında önemli bir tercih kriteri oluşu,
Bürokrasinin az olduğu yerler tercih edilebilmesi.

5. Seyahate katılım şekli

Katılımcıların motosikletle bireysel mi yoksa birkaç motosikletli (grup) ile mi seyahat etme tercihleri çözümlendiğinde bazı çok kritik konuların ön plâna çıktığı görülmektedir. Katılımcı 1-13- 16, 19, 22, 23 tek başlarına seyahat etmeyi tercih ettikleri anlaşılmıştır. Katılımcıların belirttikleri sebepler yola çıkılacak kişiyle karar almanın, ortak harcama ve düşüncede buluşmanın zor oluşunun bulunmasıdır. Ayrıca herkesin gezip görme alışkanlığı, yaşam tarzı, yoldan beklentileri, harcama kültürü, tüketim alışkanlığı, mutluluğu / mutsuzluğu oluşuda sebepler arasındadır. Yolgüzergâhında yeni gezginler ve gittikleri yerlerde yeni insanlarla tanıştıkları için yalnız kalmadıklarını belirtmişlerdir. Daha önceleri birkaç kişi seyahat ettikleri de daha sonradan tek başlarına seyahat ettiklerini belirtmişlerdir. Bunun yanı sıra Katılımcı 1, 5, 16, 22, 23 eşleri ile de seyahat etmektedir. Tüm katılımcıların cevaplarına bağlı olarak aşağıda bireysel/ grup seyahat etmenin kritik noktaları tablo 4.3’de gösterilmiştir.

Tablo 4.3: Seyahate katılım durumu.

Tek		Grup	
Avantaj	Dezavantaj	Avantaj	Dezavantaj
Özgür, rahat, zevkli, keyifli, sosyal oluşu	Tehlikeli, riskli oluşu	Kadın / Erkek seyahat edilebilmesi	Kafa, fikir olarak uyumsuzluk oluşu
Sorumluluk almanın kolay oluşu	Belirlenen rotanın değiştirilmesi (diğer kinin tercih etmemesi)	Güvenli oluşu	Karar alınamaması, uyumsuzluk, motivasyon bozukluğuna sebep oluşu
İnsanlar ile daha kolay iletişime geçilmesi	Sıklık	Eğlenceli, zevkli oluşu (uyumlu olduğu takdirde)	Beklentilerin karşılanmaması
Geziyle bire bir ilgilenilebilmesi	Gezginin bitirilmesi gereken görev olarak görülmesi		Özgürlüğü kısıtlaması
Zihinsel olarak katkı sağlaması			
Karar almanın kolay oluşu			
Birisine bağlı kalınmaması			

6. Seyahat süresinin belirlenmesi

Katılımcıların çıktıkları seyahatlerde ortalama süre, çalıştıkları sektördeki tatil ve boş vakitlerine göre değişmektedir. Katılımcılardan Katılımcı 1-4, 6-7, 9-12, 15-23 yurt içi seyahatleri 3 gün ile 1 hafta arası değişirken yurt dışı seyahatleri ortalama 1-5 ay sürmektedir. Katılımcı 22 hariç diğer katılımcılar katılımcılar yıllık izinlerinin boş vakitlerinin seyahatlerine yetmediğini belirtmişlerdir. Sebep olarak süreli ve zamanlı seyahatlerde bir zaman sorunu ve stresi olduğunu, gidilen yerlere bakmakla görmenin farklılığını belirtmişlerdir. Detaylı gezmek gerektiği ve gidiş tarihi belli olup gidiş dönüşü belli olmaması gerektiği öne sunulmuştur. Gidilen yerleri hissederek, ayrıntılı ve detaylarını anlayarak görmenin daha faydalı olduğunu zira zaman kısıtlı olunca hızlı bir şekilde gezildiğini ve birçok şeyi gözden kaçırıldığını belirtmişlerdir. Katılımcılardan alınan cevaplara istinaden seyahat süresini belirleyen etkenler aşağıda sıralanmıştır.

Çalıştığı sektör

Vize süresi

Hava koşulları

Yıllık izin

Kişi ve Aile bağları

Emeklilik

Bütçe, Birikim

İşten çıkarılma

Aile, arkadaş, dost özlemi

7. Seyahate katılım kolaylığı

Katılımcılar gittikleri ülkede bürokrasi problem yaşayanlar yaşamayanlara göre baskın durumdadır. Çoğunlukla vize ve sınırda bekletilme gibi durumlar yaşanmıştır. Ayrıca katılımcılar Türk olmalarından dolayı kolaylıklar sağlandığını, sorun yaşanmadığını da belirtmişlerdir.

8. Kendini farklı görme

Katılımcıların motosiklet ile seyahat etmeleri diğer araçlarla seyahat edenlere göre kıyaslaması çözümlenerek kritik noktalar aşağıda ele alınmıştır:

Motosiklet ile doğal güzellikleri sindirerek, kaçırmadan bir bütün halde gezilebilmektedir.

Motosiklet bazen kolay bazen zor ulaşım aracı olabilmektedir.

Her gezginin felsefesi, yaşayacağı tecrübe ve amacı farklılık göstermektedir.

Motosiklet farklı bağ kurma aracıdır.

Motosiklet ile seyahat kişinin kendisiyle olan mücadelesidir, kendi kendine kalma, kalabalık toplumun içinde gerçekleştiremediği eylemleri motosikletiyle birlikte yalnız kalarak keyifli bir şekilde gerçekleştirebilmektedir. Bu keyfi istediği yerde durarak, yatarak, yiyerek-içerek, tanımadığı insanlarla iletişim kurarak daha da keyifli hale getirebilmektedir.

Motosiklet farklı, güçlü, özgürlük sağlamaktadır.

Lüks içerisinde seyahat edilememekte, yolculukta zorluklar yaşanabilmektedir.

Her bireyin farklı bir kimliği olduğundan dolayı, beklentileri, zevkleri, hayata bakış açıları farklı oluşu seyahatten beklentileri, düşünceleri ve projeleri de değişmektedir.

İnsanlara temas derecesini artırmaktadır.

Ekipman, araç-gereç götürülmesi yorucu bir durum oluşturmaktadır.

Motosiklet ile ulaşımın daha kolay oluşmaktadır.

Farklı rotalar, gidilmeyen / görülmeyen yerlerin keşfetmenin önemini oluşturmaktadır.

Tüm hava koşullarında seyahat edilebilmesidir.

9. Yaşanılan olumlu, olumsuz etkiler

Katılımcıların cevaplarına bağlı kalarakseyahatlerinde yaşadıkları olumlu / olumsuz etkiler aşağıda çözümlenerek listelenmiştir.

Olumlu:

Motosikletin gidilen bölgedeki yerel halk tarafından sempatik bir araç olarak görülmektedir.

Ülke sınır geçişlerinde motosiklet kullanımı kolaylık sağlamaktadır.

Yeni insanlar, kültürler, yaşayış şekilleri, dilleri, yemek içme alışkanlıkları, insanlarla tanışılarak evlerine davet etmektedirler.

Sabırlı olmayı ve yolculuktan keyif almayı sağlamaktadır.

Daha önceki korkulardan kurtulmayı sağlamaktadır.

Keşif edilmemiş yerleri keşfetmeyi sağlamaktadır.

Olumsuz:

Çadır kurulan yere yabanî hayvanların gelme durumu,

Zor iklim şartlarında motosiklet kullanılması,

Beslenme sorununun oluşması,

Darlanma sonucu gezinin yarıda bırakılması,

İç savaş olan bölgelerden geçilmesi,

Yolların seyahat için elverişli olmaması,

Cinsiyet ayrımı (kadın) olduğundan takip edilme ve uygunsuz tekliflerde bulunulması,

Kaza riski, sağlık problemlerinin oluşu,

Yeme – içme alışkanlığının bozulması,

Yolculuk sonunda adapte olamama durumu,

Aile hasretinin başlaması,

Hızlı yer değiştirilmeden dolayı sağlık sorunları, halsizlik, yorgunluk ve bitkinlik çıkması sonucu motosiklet kullanılmaması,

Motosikletin çalınma riskinin olması,

Diğer araçlar gibi içinde konaklayamama,

Motosikletle düşme tehlikesi ve uykusuzluk olması,

Bürokrasi problemler (hukuksal) oluşu,

İnsanların meraktan sıkıştırması, trafikte sorun yaşanılması,

Kendine güvenmeme,

Motosiklette fiziksel ve mekanik problemlerinin oluşması olumsuz etkenlerdir.

10. Ruhsal ve fiziksel açıdan önemi

Fizikî ve ruhsal etki seyahat edilen coğrafi konuma göre, katılımcının kilosuna, boyuna göre uygun motosiklet seçilip / seçilmemesine göre değişmektedir. Motosiklet ile seyahat aslında bir fizikî aktivitedir. Fiziki aktivite içinde belir bir enerji, kondisyon olması gerekmektedir. Bunlar olmaz ise zayıflanarak, gücün düşmesine ve hastalanmaya sebep olacaktır. Kullanılan motosiklet kişiye göre değişkenlik göstermektedir. Motosiklet ile seyahat etmenin katılımcılara göre fiziksel ve ruhsal açıdan olumlu olumsuz etkileri çözümlenerek, katılımcılar kodlanarak aşağıdaki tablo 4.4'de listelenmiştir.

Tablo 4.4 : Seyahatin ruhsal ve fiziksel açıdan önemi.

Fiziksel / Ruhsal Olumlu	Fiziksel / Ruhsal Olumsuz
Tüm katılımcıları mutlu, deşarj, motive etmektedir.	K 3- 4,12,14,16,18,19 uzun süreli kullanıldığında (mola vermeden) ortopedi sorunlar oluşabilmektedir.
K 1, 5 ,7, 8, 11, 13, 16 hayata zindelik katmaktadır.	K 2,3, 8, 18, 23 seçilen motosikletin konforsuz oluşu.
K1-3, 10, 13-16 normal hayatta başarılamayan başarılmaktadır.	K 6, 7, 12 sağlıklı, istenilen gibi iyi beslenememek.
K13 - 16 ,20 - 23 sorumluluk sahibi insan olunmaktadır.	K 5,12-16, 21- 23 sorunlarınoluşmaması için çok düşünmek ve anlık olarak plan yapmak gerekmektedir.

Tablo 4.4 : Seyahatin ruhsal ve fiziksel açıdan önemi (devam).

Fiziksel / Ruhsal Olumlu	Fiziksel / Ruhsal Olumsuz
K 4 - 9, 13, 17 - 20 hazırlık süresince disipline etmektedir.	Genel olarak tüm katılımcılar , uzun yola uygun olmayan motosiklet kullanmak.
K 1,14 sürüş teknikleri kişiyi geliştirmektedir.	Genel olarak tüm katılımcılar iyi bir ekipman kullanılmaması.
K 1, 4 - 5, 7, 8, 11, 13, 16, 23 sağlığı pozitif olarak etkilemektedir.	
K1,2,5-11,13,15 kullanım esnasındaki ağırlar önemsiz gelmektedir.	
K1, 14, 22 kalıcı hastalıklardan kurtulmayı sağlamaktadır.	
K1-3, 6, 9 - 16 soğuk, yağmur, rüzgâr insanı dayanıklı hale getirmektedir.	

11. Seyahatten dönüş motivasyonu

Katılımcılar motosiklet ile seyahat ederken rahatlamış, mutlu olduklarını, seyahat bittiği takdirde geri döndüklerinde kendilerini kötü hissettiklerini belirtmişlerdir. Katılımcı 1-2,5-11-13,15-17-20-23 gittikleri bölgelerde değişkenlik göstererek adaptasyon konusunda her hangi bir sorunla karşılaşmazken Katılımcı 3-4, 6-10,12,14,16,18,19,21,22 sorun yaşamaktadır. Gidilen güzergâh genellikle Doğu ve Doğu Asya tarafı olduğundan dolayibölgede ki teknoloji, sade yaşam koşullarının zor oluşu, insanların geçim mücadelesi vermesi gibi etkenler katılımcıları etkilemektedir. Katılımcıların yaşadıkları bölgeler de ne kadar lüks yaşantı ve gereksiz harcama yapıklarını belirtmişlerdir. Katılımcı 6 – 7 – 8 - 16 seyahatten döndüklerinde kendilerini tanıyınca biraz çelişki yaşadıklarını belirtmişlerdir. Hayatı tanıma yaşamak, tüketime dikkat etmek, yeme-içmenin, giyinmenin ne kadar önemsiz olduğunu belirtmişlerdir.

Aşağıda ki tabloda gidilen bölgelerden etkilenecek yaşanan sorunlar, düzeyleri ve yaşantıda değişikliklerin sebepleri katılımcılar kodlanarak tablo 4.5’de gösterilmiştir.

Tablo 4.5 : Motivasyon etkisi.

Pozitif	Negatif
K1-11 ,13-19 ,22-23 Tekrardan seyahat etme arzusu gelişerek plân yapılmaktadır.	K 6 – 7 – 8 - 16 adaptasyon, normal hayat yaşantısına alışamama sorununun ortaya çıkması.

Tablo 4.5 : Motivasyon etkisi (devam).

Pozitif	Negatif
K2-4, 6-10,13-20 yokluğu görererek belirli tecrübeler edilmekte, ders çıkarılmaktadır.	K3-4, 6-10,12,14,16,18,19,21,22 psikolojik bozukluk, üzülmeye, olumsuzlukların unutulmaması (Görülenlerin karşısında)
K2 eğlenceye, gereksiz harcama yapılmaktadır.	K1-6,9-23 hayat yaşantısına tekrardan aynı şekilde kaldığı yerden devam edilmesi.
Tüm katılımcılar belirlenen hedef başarıldığında mutlu hissetmektedirler.	K2,3 ,6, 18 insanın kendisini boşlukta hissetmesi, insanları anlamakta zorlanmaktadır.
Tüm katılımcılara seyahatin enerji katması ruhen, bedenlen kendilerini iyi hissetmektedirler	K 3-4,12,14,16,18,19 fiziksel olarak yorgun hissedilmesi.
K1-3, 6,9-16 kötü hava koşullarında kullanım zevk vermektedir.	K1 hariç kısa süreli yol yorgunluğu yaşayarak boşluğa düşmektedir.
K8, 10 malı mülkü satıp sürekli seyahat etmek isteğinin oluşması.	
K1-11,13-19,21-23 olumlu yönde sabrın artmasını sağlamaktadır.	
K2 insanın kendisinin büyümüş, olgunlaşmış, hissetmesi, ufkun genişlemesini sağlamaktadır.	
K2,3,6,21 sade yaşantıların anlam katmasını sağlamaktadır.	
Tüm katılımcıların hayata daha yumuşak, pozitif bakılmasını sağlamaktadır.	
K2,3,6,21 geleceğe yönelik kaygıların ortadan kalkmasını, elindekinin kıymetini anlamayı sağlamaktadır.	
K1-2,5,11,17 psikolojik olarak zinde kalmayı, iş hayatında motivasyonun artmasını sağlamaktadır.	
K18 yeni hikâyeler biriktirmek, anıları yâd etmek.	
K6 hümanist bir yaşam başlamasını sağlanması.	
K2-3 bencil kararlar alındığını anlamayı sağlamaktadır.	

12. Seyahate duygusu

Katılımcıların motosikletle gittikleri yerlerde etkilendikleri ve dikkat ettikleri unsurlar çözümlendiğinde bazı çok kritik konuların ön plana çıktığı görülmektedir. Bu konular sırasıyla aşağıda verilmekte ve yorumlanmaktadır:

Tarihi yapılar, Türk izlerin bulunduğu bölgeler,

Kara göller, ormanlar, yüksek rakımlı yaylalar, milli park, kanyon vb. doğal güzellikler,

İnsanların yaşam tarzları, çevresi, yemek-içme kültürü ve insanların ilgisi,

Dil, din, coğrafya, kültürü ve kaynakları,

Motosiklet güvenliği ve tamir kiti bulundurulması,

Çevrenin korunması, saf haliyle kalmasının sağlanması,

Gidilen bölgedeki insanlarla iletişim halinde olunması,

Bölgedeki insanların uğraştıkları işler,

Diğer insanların hayat tarzına göre davranmak,

Trafikte dikkat etmek, risk almamak,

Diğer gezginlerle iletişim halinde bulunmak,

Yolun durumu

Bölgenin özelliklerinin öğrenilmesi,

Motosikletle birlikte o bölgenin özel bir anıtıyla fotoğraf çekilmek katılımcıların seyahat boyunca genel olarak etkilendikleri ve dikkat ettikleri unsurlardır.

13. Kişisel tercihler

Katılımcıların gittikleri yerler ekonomik olduğu sürece hostel, motel, hotel vb. tesislerde konakladıklarını belirtmişlerdir. Katılımcılar kısa vadeli konakladıklarından zaman açısından verimsiz olması ve tek başına seyahat edildiği için yorucu olması, güvenlik açısından sorun oluşturabilmesi nedeniyle kamp yapmadıklarını açıklamışlardır. Ayrıca yoğunluk olarak tüm katılımcıların şartlar uygun olduğu sürece ev davetlerini kabul

edip misafir olduklarını da belirtmişlerdir. Katılımcı 2-4, 6-9, 12 -23 ev davetlerikabulunun ülkeye, yerel bölgeye, mahalleye göre değiştiğini belirtmişlerdir. Yeme içme konusunda katılımcılar yöresel yemekleri tükettikleri konusunu vurgulamaktadırlar. Motosiklet kullanırken enerji kaybı yaşandığından dolayı güç, kuvvet, enerji için uygun yemek tüketimi sağlanması gerektiğini söylemişlerdir. Ayrıca katılımcıların Katılımcı 8, 14 dışarıda yemek tüketemediklerini belirtmiştir. Katılımcıların konaklama tercihleri ve yeme – içme tüketimi unsurlar çözümlendiğinde bazı çok kritik konuların ön plâna çıktığı anlaşılmaktadır. Bu konular katılımcılar kodlanarak sırasıyla aşağıda ki tablo 4.6’da verilmektedir.

Tablo 4.6 : Kişisel tercihler.

Yeme-İçme	Konaklama
K 2-12,15-23 hijyen olmasına dikkat etmektedirler.	K1-6, 7-14,16-23 kamping alanda çadır kurmaktadırlar.
K1-5,7-15,17-23 kültürel, yöresel, bölgesel, ünlü gıda ve içecekler tüketilmekte.	K1-6, 7-14, 16,23 coğrafya, hava şartları uygun olacak şekilde konaklama çeşiti (çadır vb.)
K1-3, 12,13 tüketim konusunda fazla seçici davranılmamakta.	Tüm katılımcılar tarafından ev davetleri kabul edilmektedir.
K2, 4- 11,12-23 mide de sorunu yaratmayacak ve sindirim sorunu olmayacak şekilde tüketim sağlanmakta.	Tüm katılımcılar tarafından bütçeye uygun ekonomi hostel, otel tercih edilmekte.
	Konfora önem verilmemekte

14. Motosiklet ile seyahat nedeni

Katılımcıların neden motosiklet ile seyahat ettikleri ve motosikletin hayatlarında ne yönde olduğu çözümlenerek listelenmiştir. Katılımcı 5-14, 21-13 alternatif seyahat aracı olarak karavanı tercih etmektedirler. Ayrıca Katılımcı 7-9, 11,15, 23 iş hayatlarından, hava koşullarından ve motosiklet ile seyahatin zahmetli, yorucu ve güvenliği açık bir araç olarak tanımlamışlardır. Soruyla alakalı katılımcılardan alınan cevaplar çözümlenerek aşağıda verilmiştir.

Motosikletin yaşam tarzı, insanın ayrılmaz bir parçası olması.

Bedensel olarak sağlıklı, güçlü olunduğu sürece kullanılması.

Keyif alındığı, mutluluk, zevk verdiği için kullanılması.

Ailenden sonra gelen bir hayat parçası olması.

Aileden, çocukluktan motosikletçi yetiştirildiğinden dolayı,

Sıra dışı yolculuk yapılabilmesi,

Sosyalleşmenin, bilgi alış verişinin, ülkeler arası iletişimin sağlanabilmesi,

Fazla arıza vermemesi, pratik olması, yoğun trafiğe çözüm sağlayabilmesi,

Maddî manevî külfetinin az olması,

Yakın arkadaş yol dostu olması katılımcılar için motosiklet seyahat nedenlerindedir.

15. Seyahat iletişimi

Katılımcı 12-20 yurt içi gezdikleri için iletişim problemi bulunmamaktadır. Katılımcı 1-8,10-14,17,19,21,22 yabancı dili bilgisi hiç bulunmadığını belirtmişlerdir. Katılımcı 9,11-13,15,16,17,18,20,23 katılımcılar İngilizce ve diğer dilleri bildiklerini belirtmişlerdir. Fakat katılımcıların çoğu Doğu Asya bölgelerine seyahat ettiklerinden dolayı, o bölgelerde fazla İngilizce kullanılmadığını, beden dili, jest ve mimiklerle iletişim kurduklarını söylemişlerdir.

16. Motosikletli seyahate çevrenin bakışı

Katılımcıların aileleri motosiklet kullanımından dolayı tedirgin olmaktadır. Fakat seyahat tekrarlandıkça bu tedirginlik ve endişenin azaldığını, çoğunun ailesi motosiklet kullanmanın tehlikeli, riskli olmasından dolayı tedirgin olunduğunu belirtmişlerdir. İlk başlarda tek başına motosiklet ile seyahat olumsuz karşılanırken zamanla yerini olumlu bir algıya bırakmıştır. Motosikletin etkisi ile birlikte katılımcıların gittikleri yerlerde sıcakkanlı, güler yüzle karşılandıkları, sempatik bir şekilde iletişim kurulduğu, anı fotoğrafladıkları, yerel halk tarafından ikramda bulunulduğu, evlerine davet edildiği aktarılmıştır. Katılımcıların motosiklet ile seyahat etmenin Doğu ve Orta Asya tarafında dikkat çektiğine, özellikle motosiklet ile bütünleştiğinde havalı durduğuna ve Türk olmanın avantajının olduğuna dikkat çekmektedirler. Fakat bazen çok ilginin rahatsız ettiğini ve eşyalarının kurcalandığını öne sürmüşlerdir. Katılımcı 19-20 ise küçük (motor gücü) motosikletle gezdiklerinde insanların küçümsediğini, hor görüldüğü

belirtmektedir. Fakat zamanla bu olumsuz düşüncenin ortadan kalktığına da belitmişlerdir. Katılımcıların cevaplarına istinaden bazı ek kritik noktalar katılımcılar kodlanarak aşağıda ki tablo 4.7’de verilmektedir.

Tablo 4.7 : Çevrenin bakışı.

Olumlu	Olumsuz
Bazı katılımcılar aile bireyleri veya çevre tarafından takdir edilmektedir.	K1-7,9-11, 13-23 motosiklet tehlikeli olmasından dolayı ailenin sıcak bakmamaktadır.
K2-14,16-20,21-23 motosiklet sempatik, sevimli ulaşım aracı olarak ilgi çekmektedir.	K3-16, 21-23 tek başına yaşamaktadır.
K2,3,6,17,23 başardıkça sevinilmesi ve diğer kişiler tarafından heveslendirilmektedir.	K1,5-14,16-23 risk oluşturmaktadır.
Tüm katılımcılar aileleri veya çevre tarafından gurur duyulmaktadır.	K6-8-18 cinsiyet ayrımının yapılarak olumsuz tepkiler bırakılmaktadır.
K2-11, 14-23 seyahat esnasında veya sosyal medyadan takip edilmektedir.	

17. Güvenlik

Sınır geçişlerinde motosiklet ile geçildiği için, yasal olarak katılımcıların büyük kısmı motosikletin güvenliğinin kendi güvenliğinden daha önce geldiğini belirtmiştir. Motosikletin güvenliği için kapalı otoparklı konaklama tesisleri tercih edilmektedir. Ekonomik konaklama tesisleri olsa dahi, otoparkı olmadığına katılımcılar tarafından tercih edilmemektedir. Katılımcıların seyahatlerinde kendi ve motosikletin güvenliğini sağlama unsurları çözümlenerek, katılımcılar kodlanarak aşağıdaki tablo 4.8’de gösterilmektedir.

Tablo 4.8 : Güvenlik etkileri.

Kendi Güvenliğiniz	Motosikletin Güvenliği
K1-6 Çadırda konaklama esnasında hayvanların yaklaşmaması için ateş yakılmaması.	K2-23 Otoparklı, garajlı, bahçeli konaklama tesisler seçilmelidir.
K1 Çadırın etrafına bobin tuzağı yerleştirilmesi, insanlardan uzak yerde konaklamak.	K6-8,18 Kamping tercih edilmemesi gerekir.
K1-15,18 - 20 Güler yüzlü olmak, risk almak gerekir.	K1-23 Motosiklet güvenlik aksesuarları (zincir, gidon, disk kilidi, alârm) bulundurmamak gerekir.
K1-23 Koruma ekipmanları (kask mont, dizlik vs) kullanılmalı.	K3, 14, 20-23 Branda, bezvb ile kapatılması / örtülmesi gerekir.

Tablo 4.8 : Güvenlik etkileri (devam).

Kendi Güvenliğiniz	Motosikletin Güvenliği
K1-23 Algının açık olması gerekmektedir.	K6-10,18,23 Konaklanacak yerde bir günden fazla konaklamamak gerekmektedir.
K2-14,18-23 Kalabalık yerlerde bulunmak, tehlikeden ve problemlili, ıssız yerlerden uzak durmak gerekmektedir.	K2-19 Gündüz motosikletin yanından fazla ayrılmamak, caddeye koymamak gerekir.
K 1-23 Ilımlı olmak, insanlara ters davranmamak gerekmektedir.	K14,18-19Park edilen yerde fotoğraf çekmek gerekmektedir.
K6-8,18 Kadın olduğunun anlaşılması için önlemler alınması gerekmektedir.	
K7-8,16 En az iki kişi ile seyahat etmek gerekmektedir.	
K1-3,12,17,23 Biber gazı, elektro şok, bıçak taşınması gerekmektedir.	
K1-6,9-16 Çadırın yer seçimiyle ilgili uluslararası kurallar bilinilmeli.	
K2-19 Yolculuk esnasında veya her koşulda pozitif düşünmek gerekmektedir.	
K10,16-17,22-23 Yerel halk ile fazla içli dışlı olmamak gerekmektedir.	

Katılımcılar yolda başlarına ne geleceğini bilmeden yola çıkmaktadırlar. Önceden her şeyin spontane geliştiğini belirtmişlerdir. Yolda güzel yerler fark edildiğinde bile motosikleti güvenlik bakımından motosikleti bırakıp gitmek de mümkün olmamaktadır. Motosiklet bir taraftan özgürlük yaşatırken bir taraftan kısıtlayabileceği belirtilmiştir. Katılımcılar önceden araştırma yaptıkları için gidilecek yerin güvenliğinin çok önemli olmadığını, gidilecek rotaya güvenildiğini beyan etmişlerdir. Tehlike olduğu vakit ve sorunu çözmek mümkün görünmediği vakit rota değiştirilebilmektedir. Katılımcıların seyahatlerine başlamadan önce veya seyahat sırasında gidecekleri rota /destinasyona güvenip güvenmedikleri çözümlenerek aşağıda listelenmiştir.

Karşılaşılabilecek hiçbir olumsuz durumun öneminin bulunmadığı,

Çok önemli bir sorun oluştuğu vakit, şartlar zorlanıyorsa devam edilemediği,

Gezginlerin genellikle tehlikeyi çekebildikleri,

Belirlenen ve daha önceden araştırma yapılan rotadan gidilmeye çalışıldığı,

Duruma göre rota değişikliği yapılabildiği,
Motosiklete bağlı olarak güvenildiği (yolun durumuna bağlı olarak),
Güvenliğin göreceli bir durum olduğu, düzgün yol tercih edildiği,
Macera tercih edildiği için zor rotalar (doğal yollar) tercih edildiği, (güvenlik olumsuz yönden)
Hayati bir durum söz konusu olunmadığı vakit belirlenen rotadan devam edildiği,
Temkinli, dikkatli olmak gerektiği katılımcılar tarafından belirtilmiştir.

18. Tanıtıma katkı

Katılımcı 12, 20 motosikletle yurt dışı seyahatine katılım sağlamamışlardır. Fakat yurt içi seyahatlerinde gittikleri bölgelere ait özelliklerden, kültürel, tarihsel yapılardan bilgiler olarak paylaşımda bulduklarını belirtmişlerdir. Diğer katılımcılar ise motosikletle ile seyahatin ilgi çekmesinden ayrıca üzerlerinde taşıdıkları Türk bayrağı, plaka, diğer motifler yerel halk tarafından ilgi çektiğini, bu ilgi sonucunda yerel halk ile kurdukları görsel ve sözlü iletişimde Türkiye’den bahsetmektedirler. Katılımcılar seyahat esnasında her bir gezginin aslında fahri elçi görevi gördüğünü söylemişlerdir. Gittikleri bölgede Türkiye hakkında hiçbir şey bilmeyen, tanımayan veya ulusal basın, sosyal medya tarafından servis edilen yanlış, karalama sonucu oluşmuş olumsuz düşüncelerin, bakış açıların değişmesine de katkıda bulunmaktadırlar.

4.3.2. Anket çalışmasının bulguları

Anket çalışmasında elde edilen bulgular katılımcıların özellikleri, motivasyon unsurları ve seyahat deneyimleri olarak üç başlık altında tabloda verilmiştir.

1. Katılımcının özellikleri

Bu bölümde motosiklet kullanıcılarının cinsiyeti, yaşı, medenî ve eğitim durumu, kullandığı motosiklet türü, aylık geliri ve motosiklet seyahati ile ilgili demografik

bilgilere yer verilmiştir. Motosiklet kullanıcılarına ait demografik bilgileri ve analizlere bağlı sonuçlar Tablo 4.9’da yer almaktadır.

Tablo 4.9 : Ankete katılım sağlayanların demografik özellikleri.

Yaş	F	%	Cinsiyet	F	%
18-25	92	9,5	Erkek	868	89,4
26-35	266	27,4	Kadın	103	10,6
36-45	332	34,2	Medeni durum	F	%
46-55	194	20,0	Evli	580	59,7
56-65	72	7,4	Bekar	303	31,2
66 ve üstü	15	1,5	Boşanmış	88	9,1
Eğitim	F	%	Aylık Gelir	F	%
İlk ve orta öğretim	68	7,0	1000 TL ve altı	41	4,2
Lise	231	23,8	1001-2006 TL	60	6,2
Önlisans	148	15,2	2007-3007 TL	207	21,3
Lisans	407	41,9	3008-5008 TL	308	31,7
Yüksek lisans / Doktora	117	12,0	5009 TL ve üstü	355	36,6
Motosikletin Türü	F	%			
Touring	210	21,6			
Enduro	375	38,6			
Cruiser	58	6,0			
Racing	58	6,0			
Street	90	9,3			
Commuter	69	7,1			
Scooter	111	11,4			
Motosiklet Derneğine Veya Kulübüne Üyelik Şekli			F	%	
Yerel			253	26,1	
Bölgesel			116	11,9	
Ulusal			127	13,1	
Uluslararası			21	2,2	
Yok			454	46,8	

Tablo 4.9 : Ankete katılım sağlayanların demografik özellikleri (devam).

Motosikletle Yapılan Gezilerde Varış Noktası	F	%
Kırsal Alanlar	160	16,5
Kentsel Alanlar	165	17,0
Deniz Kıyısı	373	38,4
Dağ	146	15,0
Eşsiz- Egzotik	127	13,1
Motosiklet Seyahatine Çıkılma Şekli	F	%
Yalnız	337	34,7
Eşimle/Kız- Erkek arkadaşıyla	247	25,4
3-5 Motosiklet	319	32,9
6 ve üzeri(grup)	68	7,0
Turizm Amaçlı Daha Önce Motosikletle Yurt Dışına Çıkma	F	%
Hayır	720	74,2
Evet	251	25,8
En Az Bir Gece Konaklamalı Bir Motosiklet Seyahatine Çıkıldığında Konaklama, Yiyecek-İçecek, Benzin, Alış-Veriş vb. Şeyler İçin Günlük Ortalama Harcama	F	%
200-300 TL	483	49,7
300-400 TL	386	39,8
400-500 TL	83	8,5
500 TL ve üzeri	19	2,0
Motosiklet Seyahatlerinizde Geziler Kapsamında Yıllık Kaç Km Yol Yapılmaktadır	F	%
1000 km ve altı	91	9,4
1000-3000	204	21,0
3000-5000	224	23,1
5000 ve üzeri	452	46,5
Gezilerde ortalama kalış süresi	F	%
1-3 gün	541	55,7
4-7 gün	277	28,5
8-11 gün	83	8,5
11 ve üzeri	70	7,2

Araştırmada motosiklet kullanıcılarının tipik olarak daha çok orta yaşlı ve erkek olduğu tespit edilmiştir. Böylelikle motosikletle muhtemelen daha fazla zaman geçirdikleri anlaşılmaktadır. Ankete katılan 971 motosiklet kullanıcısının %89,4 erkektir. Her ne kadar motosiklet kullanıcılarının çoğunluğu erkek olsa da, önemli bir kısmı kadındır ve ankete katılanların % 10,6'sını oluşturmaktadır.

Katılımcıların yaş aralığına bakıldığında ise orta yaş grubunun diğer yaş gruplarından daha baskın olduğu görülmektedir. Kullanıcıların %1,5'inin 66 ve üstü yaş, %7,4'ünün 56-65 yaş aralığında olduğu görülmektedir. Genç grup olarak toplamın %9,5'i 18-25 yaş aralığını oluşturmaktadır. Diğer yaş grupları olarak ise % 20'si 46-55 grubunu, %27,4'ü 26-35 grubunu, %34,2'si 36-45 yaş grubunu oluşturmaktadır. Medeni durumlarına bakıldığında kullanıcılardan 580'i evli, 303'ü bekâr, 88'i ise evlilik hayatı geçirmiş sonradan ayrılmış kişilerdir.

Katılımcıların eğitim durumlarında en düşük seviye %7 ile ilk ve orta öğretim almış kişiler olarak görülmektedir. Katılımcıların %41,9'u üniversite, %23,8'i ise lise mezunudur. Devamında %15,2'sinin ön lisans, %12'sinin ise yüksek lisans veya doktora eğitimi almış olduğu görülmektedir.

Aylık gelire bakıldığında ise %36,6'sı 5.009 TL ve üstü, %31,7'si 3008-5008 TL gelire sahip olduğu görülmektedir. Geri kalan %10,4'lük kısmın ise 2.006 TL'den daha düşük (asgarî ücret) gelire sahip olduğu görülmektedir.

Kullanıcıların %21,6'sı Touring uzun yol motosikleti, 38,6'sı Enduro yani yol / oto yol dışı motosiklet kullandığı görülmektedir. Kullanıcılar tarafından 39,8'lik kısmı diğer motosiklet çeşitleri tercih edilmekte ve kullanılmaktadır. Böylece motosiklet kullanıcılarının yurt içi, yurt dışı seyahatlere çıktıkları, çıkarken de konforlu "Touring" ve "Enduro" motosikleti tercih ettikleri görülmektedir. Bu çeşit motosikletler kırsal ve macera turizmi için de süspansiyonlu oluşu nedeniyle uzun yol seyahatine uygun motosikletlerdir. Kullanıcıların %25,8'lik kısmın turizm amaçlı yurt dışı seyahatlerine çıktığı, % 74,2'lik kısmın ise çıkmadığı görülmektedir.

Motosiklet kulüplerine ve derneklerine üyelik biçimleri incelendiğinde % 46,8'lik çoğunluğunun üye olmadığı, %26,1'in ise yerel, buldukları ildeki kulüplere veya derneklere üye oldukları görülmektedir. Üyelik şekilleri kapsamında diğer seçeneklerle katılan toplam değeri aldığımız vakit %53,2 kullanıcının derneklere üye oldukları ve

motosikleti bir yaşam biçimi, hayatlarının bir parçası olarak algıladıklarını söyleyebiliriz.

Motosikletle yapılan gezilerin varış noktalarına bakıldığında % 38,4'ün deniz kıyısını , %17'lik grubun ise kentsel alanı tercih ettiği görülmektedir. Yüzdeler dilimlerden deniz ve kentsel alanları çıkarttığımız vakit, diğer üç (kırsal, dağ, eşsiz-egzotik) alanı tek bir grup %44,6 olarak macera ve kırsal kesim olarak görülmektedir.

Motosiklet seyahatine katılma şekline bakıldığında %34,7'nin yalnız seyahat ettiği görülmektedir. %32,9'luk kısmın dernek / kulüple , %25,4'lük kısmın ise eşyle veya kız - erkek arkadaşıyla seyahat ettiği görülmektedir. En düşük oran ise %7 ile 6 kişi ve üzeri motosikletli (grup) olarak seyahat edenlere aittir.

Motosikletle çıkılan seyahatlerde en az bir gecelime konaklamalarda %49,7'lik kısmın 200-300 TL, devamında %39,8'in 200-300 TL harcadığı görülmektedir. Geriye kalan %10,5'lik kısım 600 ve 1000 TL üstü harcama yapmaktadır.

Motosiklet seyahatlerinde yıllık yapılan km'ye bakıldığında %9,4'ün 1000 km ve altı , % 44,1'in en az 1000 en fazla 5000 km gittiği görülmektedir. Sürücülerden %46,4'ü ise 5000 km ve üzeri yol katetmektedir.

Ortalama kalış günlerinde ise %55,7'lik grubun 1-3 gün , %28,5'in 4-7 gün, %15,7'lik kısmın ise en az 8 – 11 gün ve üzeri konakladığı görülmektedir. %7,2'lik kısmın 11 gün ve daha uzun süre konakladığı anlaşılmaktadır.

Katılımcıların, seyahate çıkacağı vakit gideceği güzergâh ve destinasyonla ilgili araştırma gerçekleştirdikleri anlaşılmaktadır. Tablo 4.10'da seyahat/turla ilgili araştırma gerçekleştirilen kaynaklar katılım oranlarına bağlı olarak yüzde olarak verilmiştir

Tablo 4.10 : Seyahat ile ilgili araştırma gerçekleştirilen kaynak dağılımı.

Seyahat/Turla İlgili Araştırma Gerçekleştirilen Kaynaklar	Yüzde Katılım Oranı
Aile	% 9,6
Arkadaşlar	% 62
Motosiklet derneği/kulübü üyelerinden	% 46,7
Motosikletle ilgili genel web sitelerinden	% 39,7
Motosikletçi bloglarından/vloglarından	% 37,3

Tablo 4.10 : Seyahat ile ilgili araştırma gerçekleştirilen kaynak dağılımı (devam).

Seyahat/Turla İlgili Araştırma Gerçekleştirilen Kaynaklar	Yüzde Katılım Oranı
Motosiklet forumlarından	% 29,6
Resmi turizm internet sitelerinden (belediye, kaymakamlık, bölge tanıtım derneği, vb.)	% 19,6
Motosikletle ilgili yayınlar (dergi, kitap vb)	% 15,5
Motosikletçilere özel kamp alanlarının web sitelerinden	% 23,7

Araştırmanın yukarıdaki grafikte görüleceği bulgularına göre gidilecek destinasyonla ilgili en fazla oranda daha önce gitmiş, deneyimli kişilerden, arkadaşlarından, çevrelerinden bilgi aldıkları görülmektedir.

2. Motivasyon Unsurları

Bu bölümde ise motosikletle seyahat eden kullanıcıların motivasyonlarını etkileyen unsurlara ilişkin yüzde, aritmetik ortalama ve standart sapma değerlerini içeren bulgulara tablo 4.11’de yer verilmiştir.

Tablo 4.11 : Motivasyon unsurları.

Motosikletle seyahat ederken.	Hiç önemi değil %	Önemli değil %	Kısmen önemli %	Önemli %	Çok önemli %	Aritmetik Ortalama	Standart Sapma
Yaşanılan deneyim.	,1	,1	1,3	17,9	80,0	4,79	,46275
Bizzat motosiklet yolculuğu.	,4	,5	2,6	24,6	70,5	4,67	,59702
Doğal ekolojiyi hissetmek .	,3	,7	8,3	40,9	49,6	4,39	,69696
Güzel manzaralar görmek.	,5	1,4	11,7	41,5	47,7	4,29	,76690
Kültürel ve tarihi mekânlara rastlamak ve duraklamak.	1,0	2,5	14,4	47,9	34,2	4,12	,81520
Güzergâh üzerinde bulunan yön işaretlerinin uygunluğu.	2,5	4,9	15,2	38,6	38,5	4,06	,97834
Güzergâh üzerinde sağlık ve ilk yardım merkezlerinin olması.	1,6	6,2	21,4	36,6	33,7	3,95	,97455
Yapılan harcamanın karşılığının alınabilmesi.	2,8	5,8	17,8	42,6	30,6	3,93	,98228

Tablo 4.11 : Motivasyon unsurları (devam).

Motosikletle seyahat ederken.	Hiç önemi değil %	Önemli değil %	Kısmen önemli %	Önemli %	Çok önemli %	Aritmetik Ortalama	Standart Sapma
Güzergâh üzerinde motosiklet kiralama, servis, tamir noktalarının bulunması.	1,9	4,9	27,3	39,4	26,2	3,83	,93547
Güzergâh üzerinde aydınlatma sisteminin (karayolundaki lambalar) bulunması.	3,3	9,2	23,9	30,5	32,6	3,80	1,09451
Turizm alanlarını gösteren levhaların uygunluğu.	3,2	5,6	23,5	45,4	22,0	3,78	,95895
Nihai varış noktasına giden yol (rota-güzergah).	5,3	7,8	20,1	36,6	29,7	3,78	1,11545
Yol yüzeyi ve kaldırımların uygun olması.	6,2	7,8	22,3	31,9	31,7	3,75	1,16175
Güzergâh üzerinde bulunan mesafe göstergelerinin uygunluğu.	3,7	7,6	25,1	40,5	22,8	3,71	1,01925
İklim koşullarının motosiklet seyahatine uygun olması.	3,7	4,7	35,9	30,3	25,2	3,69	1,01928
Sunulan konaklama hizmetlerinin (kamp, otel, hostel, vb.) tatmin edici olması.	6,2	8,1	29,4	37,1	19,3	3,55	1,08039
Arazi çeşitliliğinin uygun olması.	4,6	11,5	34,6	35,0	14,1	3,42	1,01841
Motosikletle seyahat edenlerin kullanımına yönelik özel hizmetler geliştiren, sunan tesislerin varlığı.	8,0	13,9	25,7	31,8	20,1	3,42	1,18822
Güzergâh üzerinde polis karakollarının bulunması.	5,5	15,0	33,0	31,9	14,3	3,35	1,07012
Güzergâh üzerinde bulunan hava durumu levhalarının uygunluğu.	7,6	16,3	29,1	29,8	16,8	3,32	1,15840
Trafik akışı ve yoğunluğunun uygun olması.	7,7	15,0	32,6	32,5	11,9	3,26	1,09438
Yol üzerinde bulunan yiyecek- içecek merkezlerinin (restoranlar, kafeler, lokantalar, vb.) mola vermek için uygun olması.	6,3	13,8	36,9	33,7	9,3	3,26	1,01590
Gideceğim rotaya bağlanmanın kolay olması.	8,2	18,1	27,2	33,8	12,7	3,25	1,13867
Motosiklet park yeri bulmak.	13,5	16,4	25,6	22,7	21,7	3,23	1,32323

Tablo 4.11 : Motivasyon unsurları (devam).

Motosikletle seyahat ederken.	Hiç önemi değil %	Önemli değil %	Kısmen önemli %	Önemli %	Çok önemli %	Aritmetik Ortalama	Standart Sapma
Ana yol (otoban) giriş/çıkış bağlantılarını bulmanın kolay olması.	11,1	17,7	26,6	27,8	16,8	3,21	1,23582
Yol üzerinde bulunan dinlenme tesislerinin (masa, sandalye, çardaklar, vb.) kullanışlı olması.	9,7	17,7	35,0	28,2	9,1	3,09	1,09791
Yol üzerinde bulunan bakkallar ve marketlerin sayı ve nitelik bakımından yeterli olması.	8,2	21,2	39,8	25,5	5,1	2,98	1,00240

Tablo 4.11’de katılım oranları yüzden cinsinden gösterilerek motosikletle seyahat ederken yaşanan deneyim katılımcılar tarafından toplam %0,2 önemsiz, %1,3 kısmen önemli, %97,9’u ise motosiklet kullanıcıları tarafından en önemli unsur olarak görülmektedir. İfadeye verilen yanıtların aritmetik ortalaması 4,79, standart sapma değeri ise 0,46’dır. Motosiklet seyahatinde bizzat motosiklet yolculuğu %95,1’le çok önemlidir. Önemli olan motosiklet ile seyahat etmektir. Motosiklet üzerindeyken sürüş esnasında hissedilen rüzgâr, koku, serinlik özet olarak doğal ekolojiyi hissetmek de %90,5’le çok önemlidir. Aynı zaman da motosiklet sürerken güzel manzaralar görmek %89,2 ve birebir anı yaşamak katılımcılar tarafından çok önemlidir görülmektedir. Gidilen destinasyonda kültürel ve tarihi mekânlara rastlamak ve duraklamak %82,1 ile katılımcılar tarafından çok önemli görülmektedir.

Seyahate çıkılmadan önce rotanın ve güzergâhların belirlenmesine bağlı olarak kâğıt harita bulundurmamakla birlikte güzergâh üzerinde bulunan yön işaretlerinin uygunluğu katılımcılar tarafından %7,4 önemsiz, %15,2 kısmen önemli, %77,1 önemlidir.

Kaza sonucu oluşan yaralanmalar hem sağlık açısından güzergâh üzerinde sağlık ve ilk yardım merkezlerinin olması katılımcılar tarafından %7,8’lik önemsiz, %21,4’lük oranda kısmen önemli, % 70,3’lük düzeyde önemli görülmektedir. Motosikletin yakıtı, amortismanı, binicinin yiyeceği içeceği vb. yapılan harcamanın karşılığının alınabilmesi kullanıcılar tarafından %8,6 önemsiz , %17,8 kısmen önemli, %73,2 önemlidir.

Güzergâh üzerinde motosiklet kiralama, servis, tamir noktalarının bulunması %6,8 önemsiz, %27,3 kısmen önemli, % 65,6 önemlidir.

Güzergâh üzerinde aydınlatma sisteminin (karayolundaki lâmbalar) bulunması biniciler için %12,5 önemsiz, %23,9 kısmen önemli , %63,1 önemli bir unsurdur.

Motosiklet kullanıcıları için belirledikleri rotalarda ilerlerken önemli olan unsurlar önem derecesine göre yüzde ve aritmetik ortalama olarak aşağıda belirtilmiştir:

1. Kullanıcılar için turizm alanlarını gösteren levhaların uygunluğu %8,8 önemsiz, %23,5 kısmen önemli,% 67,4 önemlidir. A.O ise 3,78'dir.
2. Kullanıcılar için nihâî varış noktasına giden yol (rota - güzergâh) %13,1 önemsiz, %20,1 kısmen önemli, % 66,3 önemlidir. A.O ise 3,78'dir.
3. Kullanıcılar için motosiklet lâstiğinin önemi kadar, yol yüzeyi ve kaldırımların uygun olması %14 önemsiz, %22,3 kısmen önemli, %63,6 önemlidir. A.O ise 3,75'dir.
4. Kullanıcılar için güzergâh üzerinde bulunan mesafe göstergelerinin uygun olması %11,3 önemsiz, %25,1 kısmen önemli , %63,3 önemlidir. A.O ise 3,71'dir

Kullanıcılar genellikle yaz aylarında seyahat etmeyi tercih etmektedirler. Ankete katılan katılımcılar için İklim koşullarının motosiklet seyahatine uygun olması %8,4 önemsiz, %35,9 kısmen önemli, %55,5 önemli olduğu görülmektedir. Seyahatlerin motosiklet kullanıcıları için sunulan konaklama %14,3 önemsiz, %29,4 kısmen önemli %56,4 önemlidir. Sunulan konaklama hizmetlerinin (kamp, otel, hostel, vb.) tatmin edici olması %14,3 önemsiz, %29,4 kısmen önemli, %56,4 önemli olduğu görülmektedir. Seyahat edilecek arazi çeşitliliğinin uygun olması %16,1 önemsiz, %34,6 kısmen önemli , %49,1 önemli olduğu görülmektedir.

Türkiye'de genellikle motosikletçiler düşünülerek yapılan tesis vb. işletmeler, hizmetler yok derece de denilecek kadar azdır. Dolayısıyla katılımcılar için motosikletle seyahat edenlerin kullanımına yönelik özel hizmetler geliştiren, sunan tesislerin varlığı %21,9 önemiz, %25,7 kısmen önemli, %51,9 önemli olduğu görülmektedir.

Katılımcıların diğer sorulara verdikleri yanıtlar, değişiklik göstermekle birlikte çoğunlukla kısmen önemli ve önemli durumundadır. Sorular önem derecesine göre sıralanarak yüzde ve aritmetik ortalama olarak aşağıda belirtilmiştir. 1-7 arası sorulara

katılımcıların cevapları kararsız olarak ifade edilmiştir. 8-9 soruları ise katılımcılar tarafından önemsiz olduğu görülmektedir. Motosikletle seyahat ederken kullanıcı için;

1. Güzergâh üzerinde polis karakollarının bulunması ifadesi %20,5 önemsiz, %33 kısmen önemli, %46,2 önemlidir. Aritmetik ortalama 3,35'dir.
2. Güzergâh üzerinde bulunan hava durumu levhalarının uygunluğu, %23,9 önemsiz, %29,1 kısmen önemli, %46,6 önemlidir. Aritmetik ortalama 3,32'dir.
3. Trafik akışı ve yoğunluğunun uygun olması, %22,7 önemsiz, %32,6 kısmen önemli, %44,4 önemlidir. Aritmetik ortalama 3,26'dır.
4. Yol üzerinde bulunan yiyecek-içecek merkezlerinin (restoranlar, kafeler, lokantalar, vb.) mola vermek için uygun olması, %20,1 önemsiz, %36,9 kısmen önemli, %43 önemlidir. Aritmetik ortalama 3,26'dır.
5. Gideceğim rotaya bağlanmanın kolay olması, %26,3 önemsiz, %27,2 kısmen önemli, %46,5 önemlidir. Aritmetik ortalama 3,25'dir.
6. Motosiklet park yeri bulmak, %29,9 önemsiz, %25,6 kısmen önemli, %44,4 önemlidir. Aritmetik ortalama 3,23'dür.
7. Ana yol (otoban) giriş/çıkış bağlantılarını bulmanın kolay olması, %28,8 önemsiz, %26,6 kısmen önemli, %44,6 önemlidir. Aritmetik ortalama 3,21'dir.
8. Yol üzerinde bulunan dinlenme tesislerinin (masa, sandalye, çardaklar, vb.) kullanışlı olması önemli iken, %27,4 önemsiz, %35 kısmen önemli, %37,3 önemlidir. Aritmetik ortalama 3,09'dur.
9. Yol üzerinde bulunan bakkallar ve marketlerin sayısı ve nitelik bakımından yeterli olması %29,4 önemsiz, %39,8 kısmen önemli, %30,6 önemlidir. Aritmetik ortalama 2,98'dir. Katılımcılar tarafından önemsiz unsur olarak görülmektedir.

3. Seyahat deneyimleri

Bu bölümde ise motosikletle seyahat eden kullanıcıların seyahat deneyimlerini etkileyen unsurlara ilişkin yüzde, aritmetik ortalama ve standart sapmalara ilişkin bulgular tablo 4.12'de verilmiştir.

Tablo 4.12. Seyahat Deneyimleri

	Çok Az %	Az %	Orta %	Çok %	Çok Fazla %	Aritmetik Ortalama	Standart Sapma
Gelecekte motosikletle seyahat etme isteğim.	,3	,3	2,0	20,3	76,9	4,74	,53818
Yakın zamanlarda motosikletle seyahat etmek istiyorum	,4	,5	3,5	24,6	70,9	4,65	,61477
Motosiklete binme kararım akıllıcaydı.	,7	,9	5,6	34,3	58,2	4,49	,71028
Yakın zamanda motosikletle seyahat etmek için çaba göstereceğim	,8	1,5	7,5	29,2	60,7	4,48	,76987
Yakın zamanda motosikletle seyahat etmeye hazırım	1,9	3,3	16,5	27,3	50,9	4,22	,96201
Diğer insanların motosikletle seyahat etmelerini teşvik ederim	1,6	2,8	18,3	32,2	44,8	4,16	,93166
Birisi eğlence / turizm aktivitelerini ararsa, ona motosiklet seyahatini denemesini tavsiye ederim.	2,0	3,7	20,5	33,6	40,0	4,06	,96381
Bir motosiklet gezisinde sizin için rotanın ön planda olması önemlidir	3,2	6,4	33,5	33,0	23,7	3,68	1,00744
Bir motosiklet gezisinde sizin için destinasyon (varış noktası) ön planda olması önemlidir	6,8	14,1	43,6	23,8	11,5	3,19	1,03866

Tablo 4.12’de katılım oranları yüzden cinsinden gösterilerek motosiklet kullanıcısının motosikletle seyahat deneyimi hakkındaki tutumları sıralanarak yüzde ve aritmetik ortalama değerleriyle birlikte aşağıda belirtilmektedir.

1. Gelecekte motosikletle seyahat etme isteğim %0,6 az, %2 orta ve %97,2 fazladır. Aritmetik ortalama 4,74 olarak görülmektedir.
2. Yakın zamanlarda motosikletle seyahat etmek istiyorum ifadesine %0,9 az, %3,5 orta,%95,5 fazla yanıtını vermişlerdir. Aritmetik ortalama 4,65 olarak görülmektedir.

3. Motosiklete binme kararım akıllıcaydı ifadesine ise %1,6 az, %5,6 orta, %92,5 fazla yanıt verilmiştir. Aritmetik ortalama 4,49 olarak görülmektedir.
4. Yakın zamanda motosikletle seyahat etmek için çaba göstereceğim ifadesi %2,3 az , %7,5 orta, %89,9 fazla olarak görülmektedir. Aritmetik ortalama 4,48 olarak görülmektedir.
5. Yakın zamanda motosikletle seyahat etmeye hazırım ifadesine %5,2 az,%16,5 orta, %78,2 fazla yanıt verilmiştir. Aritmetik ortalama 4,22 olarak görülmektedir.
6. Diğer insanların motosikletle seyahat etmelerini teşvik ederim ise %4,4 az, %18,3 orta , %77 fazladır. Aritmetik ortalama 4,16 olarak görülmektedir.
7. Birisi eğlence / turizm aktivitelerini ararsa, ona motosiklet seyahatini denemesini tavsiye ederim sorusuna verilen yanıtlar %5,7 az, %20,5 orta, %73,5 fazladır. Aritmetik ortalama 4,6 olarak görülmektedir.
8. Bir motosiklet gezisinde katılımcı için rotanın ön planda olması önemlidir ifadesine %9,6 az, %33,5 orta, %56,7 fazla yanıt verilmiştir. Aritmetik ortalama ise 3,68'dir.
9. Bir motosiklet gezisinde katılımcı için destinasyon (varış noktası) ön planda olması önemlidir %20,9 az, %43,6 orta,%35,2 fazla'dır. Aritmetik ortalama 3,19 olarak görülmektedir.

4.4. Sonuç ve Değerlendirme

Turizm ülke ekonomisinin ana gelir kaynaklarından biridir. Bu nedenle her zaman turistler için daha fazla ilgi çeken yeni ürünler aranmaktadır. Dolayısıyla mevcut ürünleri ve ilgi çekici yerlerin iyileştirilmesi de hedeflenmektedir.

Motosiklet seyahati ile ilgili olarak, ilk 19. yüzyılın sonlarında ve 20. yüzyılın başlarında ilk motosikletlerin icadı ile yıllar içinde teknik gelişmelerin ortaya çıkması, insanlığın keşfetme arzusunu da beraberinde getirmiştir. İnsanların keşif ve macera ruhu, motosiklet kullanmaya teşvik etmiştir. İnsanlar seyahat ederek, yeni ve bilinmeyi öğrenmek istemişlerdir. Bu şekilde, belirlenen hedeflerin ötesine seyahat edilmektedir.

Motosiklet kullanıcılar için çok belirleyici bir turizm aracı olarak ortaya çıkmaktadır. Bu kullanıcılar seyahatlerinde farklı insanları görme isteği içinde olan, seyahatlerini bağımsız olarak planlayan, esnek seyahat programlarına sahip, belirledikleri süre içinde tatillere çıkan ve tatilleri süresince gönüllülük esasına dayalı turizm aktivitelerini yapmaktan hoşlanan kişilerdir. Kullanıcıların motosikletle ilişkisi, motosikleti bir özgürlük aracı olarak tanımlaması turizme yönelik seyahatlerinde de motosiklet kullanmayı beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla motosikletli seyahat, turizmin gerçekleşmesinde yer alan faaliyetler arasındadır.

Son yıllarda, motosiklet seyahati popülaritesi gittikçe artmakta ve giderek daha belirgin hale gelmektedir. Ancak, motosikletle seyahatin değişik motivasyon unsurları olduğu da görülmektedir. Günlük yaşamda sadece ulaşım amaçlı kullanılan motosiklet zamanla gezi seyahatlerine çevrilmiştir. Böylelikle tüm boş zamanlarda motosiklete yönelim sağlanmış ya da motosikletle birlikte diğer doğa veya farklı aktivitelerin de gerçekleştirildiği görülmektedir.

Motosiklet boş zamanlarını kendilerine ayıran birçok insanın hayatının bir parçası haline gelmiştir. Çoğu insan, motosikleti eğlenceli, hobi ve hatta yaşam tarzının bir parçası olarak görmektedir. Dünyada gelişen motosiklet seyahati konusunda Türkiye’de de farkındalık artmaktadır. Motosiklet; yurt dışından gelen motosiklet spor yarışları izleyicileri, kamplı festivaller, günübürlük veya uzun turlar yapılarak turizmin konusu olmaktadır. Dolayısıyla motosikletçiler de önemli bir turizm pazarını oluşturmaktadırlar. Motosiklet etkinlikleri, binlerce kişiyi belirli bir bölgeye belli bir süre boyunca çekebilecek turist etkinlikleridir. Bu faktörler önemli bir gelir kaynağını temsil ederken diğer taraftan büyük çöp yığına, gürültü ve hava kirliliği, ziyaretçiler ile yerel topluluk arasındaki çatışmalar gibi olumsuz etkiler de yaratabilir.

Çalışmada, motosiklet seyahatinin ve motosiklet kullanıcısının özellikleri açıklanmıştır. Motosiklet deneyimini ortaya koymak amacıyla, günümüz şartlarına uygun motosiklet ile genellikle uzun süreli yurt içi, yurt dışı seyahati yapmış bireylerle görüşülmüş ve ardından belirlenen sorular neticesinde, genel motosiklet kullanıcılarına anket uygulanarak yapılmış bir çalışmadır. Motosiklet kullanıcısının karakteri ve gereksinimleri, farklılıkları da çalışmada tanımlanmıştır. Motosiklet turistlerinin genel özellikleri ve motivasyonlarına gelince, yaş grubunun da erkeklerin ağırlıklı olarak çok

geniş olduğu görülmektedir. Görüşülen kişilerin çoğu evli, orta sınıf ve çok çeşitli mesleklerden oluşmaktadır.

Motosiklet aktif motosikletçi olunduktan sonra kullanıcıların hayatında önemli bir yere sahip olmuştur. Motosiklet açık bir araç olduğu için doğa ile yaşamla bir bütün halindedir. Biniciler motosiklet kullanırken bedenlerini de kullandıkları için tüm algıları açıktır. Böylelikle yoldaki bütün deneyimi her şeyi olumlu olumsuz algılamaktadırlar. Motosikletçiler özgürlük, mutluluk, hüznün, doğadan genel olarak zevk alma, adrenalin, iç görü, yeni insanlarla tanışma, nostalji, başarı, görev, fiziksel zindelik, stresten, gerginlikten uzaklaşma, benzer değerleri paylaşma gibi deneyimleri yaşamaktadırlar. Bu durum turistik deneyimlerin çoğullaştığını göstermektedir. Motosikletçiler kendi içlerinde sosyal ilişkileri olan ve bunları geliştirerek kendi kültürlerine çevirmektedirler.

Motosiklet kullanıcıları turizm endüstrisinin katılımcıları arasındadır ve belirli karakteristik özelliklere sahip kendi segmentlerini oluşturmuşlardır. Bireysellik, kendi düşünceleri, görüşleri, özgürlük ve özgürlük arzusu onlar için en önemlisidir. Bunlar çoğunlukla orta yaş arası, erkek, daha iyi finansal olanakları olan ve boş zamanlarında motosiklet üzerinde seyahat etmeyi tercih eden bireylerdir.

Motosiklet sürücüleri, esas olarak motosiklete binme zevkiyle motive olmaktadır. Onlara zevk veren yüzdeki rüzgâr, gittikleri yollara ve manzaralarına daha fazla entegre olma, buldukları yerleri koklama bileşenlerden bazılarıdır.

Mülakat ve anket sonuçlarına istinaden motosiklet kullanıcılarının seyahat, tur ve ulaşım amacıyla motosiklet kullandıkları görülmüştür. Genellikle yoğun trafikten kurtulmak için, çocukluktan gelen bir sempati veya aile bireylerinden birinin kullanması motosiklet kullanmaya yöneltmiştir. Böylelikle kendi araştırmalarıyla motosiklete, seyahate başladıkları anlaşılmıştır.

Motosikletli turistler için servis istasyonları, dinlenme tesisleri, yol üzerinde bulunan hizmetlerin var oluşundan daha çok ziyaret ettikleri bölgenin tarihi ve kültürel, altyapı gibi çekici, insan varlığının oluşu, doğal, vahşi yaşam, macera özellikli olmasını tercih edilmektedir. Dolayısıyla ilgi, merak, heyecan, adrenalin yaşamak, motosiklet üzerinde olmak gibi itici unsurlar dikkate alınmaktadır. Bu durum binicilerin paket programlar dışında ve yerel bütün unsurlara temas ederek gezebileceği etkinliklere odaklanılmayı sağlamaktadır.

Destinasyonun motosiklet seyahati hedefi olabilmesi için gereken genel özellikler; ilgi çekici, eğlenceli, panoramik, harika manzarası, uygun iklim koşullarının, yolun fiziki durumu, egzotik, doğal ekolojik, teknik olarak motosiklet kullanmaya uygun, peyzaj değeri yüksek yerler olmalıdır. Ek olarak bölgelerin, ilgili alanların alt yapı ve üst problemlerinin, güvenlikle ilgili endişelerin olmaması gerekmektedir.

Daha otantik destinasyonları seçmekle birlikte seyahatin maliyeti de motosiklet turisti için önemlidir. Motosikletle seyahat günümüz şartlarında lüks olarak algılanmaktadır. Özellikle motosiklet ve ilgili tüm unsurlar ithal olduğundan dolayı vergiler, döviz kurundaki yükseliş bunu göstermektedir. Özellikle akaryakıtın pahalı olması en büyük etkidir.

Plan yapılan bir seyahatte ulaşımın daha kolay sağlanabilmesi için rotanın daha önceden belirlenmesi gerekmektedir. Belirlenen rotadaki tabelâ, yön işaretleri motosikletli turist hedefe daha kolay ulaşmasına yardımcı olmaktadır. Bu işaretler bazı yollarda belirtilmediği vakit veya bölge bilinmediği takdirde hedef rotayı bulmak zorlaşacaktır. Dolayısıyla konfor ve güvenliği olumsuz etkileyecektir. Ayrıca motosikletin güvenliği için güvenli, kapalı oto parkı olan konaklama tesisleri tercih edilmektedir. Yeni deneyimler yaşamak ve seyahate devam edebilmek için günün yorgunluğun giderilmesi gerekir dolayısıyla ertesi güne yeni bir enerji, güç kazanmak için konaklama önemlidir.

Bu turistler, olumlu - olumsuz bir şey yaşadıkları vakit seyahat deneyimlerini başkalarıyla paylaşırlar, böylelikle seyahat edilen ülkelere ziyaretleri artırmaktadırlar. Dolayısıyla bölgenin güvenliğini sağlamakla birlikte turiste kötü bir imaj bırakılmaması gerekir. Seyahat etmiş motosikletli turistler gittikleri destinasyonlarla ilgili tüm genel bilgileri ilgili web sayfalarında, blog, form gibi sosyal ağlarda paylaşmaktadırlar. Böylelikle sonradan gitmek isteyen motosikletli turistler bu araçları inceleyerek seyahatleri ile ilgili tüm bilgilere ulaşmaktadırlar

Katılımcılardan çoğunluğun herhangi bir kulübe, derneğe üye olmadığı, olanların ise biçimsel ve biçimsel olmayan gruplara üye oldukları görülmüştür. Biçimsel olan grup seyahatlerinde, motosiklet çeşidinin ve kişiliğin uyumlu olmasına dikkat edilirken, biçimsel olmayan gruplarda ise karakteristik ve kişilik uyumu daha baskın durumdadır. Genellikle biçimsel olmayan gruplarda yüksek cc motosikletler grubun önünde daha hızlı ilerlemeyi tercih ederler. Bunun sebebi genellikle motosikletin yüksek ivmelere

çıkmasıyla adrenalin yaşamak ve motosikletin düşük hızlarda hararet yapmamasıdır. Ayrıca daha fazla güvenli motosiklet sürüş tecrübesi olan binici önde giderken, biçimsel grupta motosiklet gidiş şekli hiyerarşi şeklindedir.

Motosiklet kullanıcıları genellikle yalnız seyahat etmeyi tercih etmektedirler. Tek yolculuk tehlikeli, riskli, monoton olsa da çoğunluğunun bireysel olarak seyahat ettiği doğrulanmıştır. Dolayısıyla motosikletçinin temelinde özgürlük yatmaktadır. Herhangi bir gruba üye olanlar ise fazla grup motosikletli olmama kaydıyla seyahat etmeyi tercih etmektedir. Böylelikle kendilerini güvende hissettikleri ve yolculuklarının eğlenceli geçtiği doğrulanmıştır.

Motosikletlerdeki teknik gelişmelere ek olarak, çeşitli ülkelerde büyük şehirlerarasında iletişimi sağlamak için yeni yollar yapılmış ve iyileştirilmiştir. Yollardaki doğal güzellikler, tarihi ve kültürel değerler, toplulukların ve şehirlerin sosyal ve kültürel özellikleri, uluslararası düzeyde motosiklet seyahati için önemli yollar haline getirmiştir. Bu tür yollar gidilen rotalarda var olduğunda yerel turistler için mükemmel turistik yerleri ve ticaret fırsatlarını temsil etmektedir.

Kısaca kendini gerçekleştirme peşinde ve çocukluğundan itibaren deneyimlediği motosikleti ile zor yolları aşma duygusu, kendini deneme ve yeniden tanıma istekliliği motosiklet turizminin temelinde yatan davranıştır denilebilir. Bu durum motosiklet turizminde en önemli itici gücün içsel motivasyon olduğunu ortaya koymaktadır. Güvenlik endişesi ve çevredekilerin olumlu bakışı yanında kendi ülkesini tanıtmaya bilinci gibi unsurlar da motosikletli turistlerin davranışına etki edebilmektedir.

Turistlerin seyahat motivasyonlarının belirlenmesi, turistlerin ihtiyaç ve isteklerine uygun turistik ürünlerin geliştirilebilmesine olanak sağlayabilmektedir. Farklı motivasyonlara sahip motosiklet kullanıcıları, turizm işletmelerinde arayacakları niteliklerin ve işletmelerden beklentilerinin de farklı olabilmektedir. Ayrıca, motosiklet kullanıcılarının seyahat motivasyonlarının bilinmesi ile işletme ve destinasyon düzeyinde yürütülen tutundurma çabalarında, destinasyonun hangi niteliklerine vurgu yapılabileceği daha kolay belirlenebilmektedir (Harman, Çakıcı ve Akatay, 2013, s. 271). Motosiklet seyahatinin artırılması ve geliştirilmesi için sektöre, işletmelere ve kamuya yönelik genel olarak birkaç önemli husus dikkate alınabilir. Bunlar;

Türkiye'nin doğal ve kültürel zenginliği, çeşitliliği nedeniyle, farklı bölgelerinde motosiklet etkinlikleri yapılarak iç turizm canlandırılabilir.

Motosiklet ile seyahat edilen yollarda, kaza sırasında ciddi hasar alınmaması için yolların motosiklet kullanıcılarına uygun hale getirilmesi gerekmektedir.

Motosikletin bakımları eksiksiz rutin olarak yapılması gereklidir. Seyahate çıkılmadan önce gerekli tüm önemli noktalar (lâstik basıncı, fren, benzin durumu) kontrol edilmesi ve psikolojik olarak rahatlamış bir şekilde, kafada her hangi bir problem olmadan kullanmayı gerektirmektedir.

Grup motosiklet seyahatlerinde motosikletin elektronik, mekânım kısmından anlayan, herhangi bir kazada ilk yardım müdahalesinde bulunabilecek kullanıcıların olması gerekmektedir. Kulüp ve dernekler tarafından bu tür eğitimler desteklenebilir.

Motosiklet seyahat konusunda Türkiye Almanya ve Avusturya gibi ülkelerin gerisinde kalmaktadır. Bu ülkelerde çok sayıda uzmanlaşmış seyahat acentesi ve çeşitli otelcilik kuruluşlarının işletmecileri bu pazara daha fazla odaklanmaktadır. Motosiklet dâhil yurt içi / yurt dışı rehberli, rehbersiz paket turalar düzenlemektedirler. Yurt dışından gelen motosiklet tutkunları için Türkiye'de böyle bir hizmet yaygınlaştırılabilir. Dolayısıyla bu pazardaki açık kapatılabilir bu alanda geliştirmeler yapılabilir.

Sosyal bir oluşum olan motosiklet turizmi bir niş pazarı olarak motosiklet etkinlikleri arttırılabilir ve geliştirilebilir.

Bazı alanlarda ki tabelâların, yön işaretlerinin ve bölgelerdeki uygunsuz bazı yollarının bakımı, iyileştirilmesi dikkat edilmesi gereken konulardan biridir. İşaretler bazı yollarda ve asfaltta en uygun koşullarda, konumda olmayabilmektedir. Yolun aydınlatılması da motosiklet kullanıcısı için önemlidir.

Seyahat plânlanırken en uygun yollar seçilmeli, rotanın güzergâhında tabelâ ve aydınlatılma sistemlerinin oluşuna dikkat edilmelidir.

Motosiklet kullanıcılarını turizme teşvik etmek için sürücüler için muhtemel bir eylem geliştirilmeli ve onları çekebilecek çeşitli yollar, ilgilenilebilecek motosiklet hizmetleri ve faktörleri içeren bölgeler sunulabilir.

Dünya Moto GP yarışı ve diğer spor etkinlikleri ile dış aktif turizm daha da canlandırılabilir ve turist çekerek kişi başına düşen turizm geliri arttırılabilir.

Motosiklet kullanıcıları ve motosikletler için uygun tesisler ve işletmeler geliştirilebilir. Bu olgu motosiklet kullanıcılarını cezp edecektir.

Hedef bölgelerdeki yerel toplulukların ziyaretçiler ile etkileşimlerinin kültürel çeşitliliğine dikkat edilmelidir.

Araştırmacılara öneriler:

Araştırma bulgularının yorumlanması gelecekteki araştırmalar için önemli ipuçlarını ortaya çıkarmaktadır. Başlıca öneriler şunlardır:

Motosiklet güvenliğine,

Destinasyon konusunda Türkiye’de en çok neresi tercih edildiği,

Seyahat esnasında yoldaki dinlenme ve mola sürelerine,

Zaman bakımından gündüz ve gece tercihlerine,

Ticarî ve bireysel (seyahat vb.) kullanımı amaçlarına,

Harcamalar, kalış süreleri yurt içi ve yurt dışı olarak ayrılmasına,

Motosikletin seyahate hazırlama süreci ve gereksinimlerine,

Motosikletle ilgili özel eğitim kuruluşlarından motosiklet eğitimi alınmasına,

Motosikletin cc (hacmi) ve yakıt tüketiminin motosiklet kullanıcısına olan etkisine,

Zaman süresi bakımından motosiklet kullanımı ve benzeri sorular ankette yer verilerek, benzer, farklı araştırmalar yapılabilir.

Motosiklet seyahati özel ilgi, kırsal turizm gibi yükselen ve daha fazla araştırılması gereken bir pazar olabilir. Turizm konusundaki genel tüketim kalıpları oldukça faydalı olsa da, özellikle turizm açısından pek çok yönden farklı olan motosiklet seyahati ele alınmamaktadır. Demografik veya pazar büyümesi gibi zor veriler bu alanın artan önemini kabul etmek için önemli olsa da, motosiklet turistinin davranışlarını, motivasyonlarını, ihtiyaçlarını ve isteklerini anlama yönünden daha fazla araştırmaya ihtiyaç vardır.

KAYNAKLAR

- Acem (2004). *Smart Wheelsfor City Streets*, Brussels: ACEM. Erişim adresi: https://www.acem.eu/images/stories/doc/publications/d_smart_wheels_25889.pdf (Erişim tarihi 05 Mart 2019)
- Aktuğlu, K. I. ve Temel, A. (2006). *Tüketiciler Markaları Nasıl Tercih Ediyor? (Kamu Sektörü Çalışanlarının Giysi Markalarını Tercihini Etkileyen Faktörlere Yönelik Bir Araştırma)*. Konya Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (15), 43-59.
- Alexander, J. W. (2009). *Japan's Motorcycle Wars: An Industry History*. UBC Press.
- Alıcıoğlu, B., Yalnız, E., Eşkin, D., ve Yılmaz, B. (2008). Motosiklet Kazalarına Bağlı Yaralanmalar. *Acta Orthop Traumatol Turc*, 42(2), 106–111.
- Arık, İ. (1996). *Motivasyon ve Heyecana Giriş*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Auster, C.J. (2001). *Transcending Potential Antecedent Leisureconstraints: The Case of Women Motorcycle Operators*. *Journal of LeisureResearch*, 33(3), 272-298.
- Austin, D. M. & Gagné, P. (2008). Community In A Mobile Subculture: The World Of The Touring Motorcyclist. N.K.Denzin (Ed.), *Studies In Symbolic Interaction* s.411–437) içinde. Emerald Group: Publishing Limited.
- Austin, D. M., Gagne, P. & Orend, A. (2010). Commodification And Popular Imagery Of The Biker In American Culture. *The Journal Of Popular Culture*, 43(5), 942-963.
- Baloğlu, Ğ., ve Uysal, M. (1996). *Market Segment Of Push And Pull Motivations: A Cannonical Correlation Aproach*. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 8(3), 32-38.
- Barutçu, R. (2015). *Motosiklet El Kitabı*. İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu.
- Battmann, W. (1984). Regulation Und Fehlregulation Im Verhalten IX: Belastung Und Entlastung Durch Planung. *Psychologische Beitrage*. 26, 672-691.
- Baygüz, A.(2011). *Çalışma Yaşamında İşgören Motivasyonunu Artıran Özendirme Araçlarının Etkinlikleri Üzerine Hizmet Sektöründe Bir Araştırma*, (Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- Beh, A., ve Bruyere, B. L. (2007). *Segmentation by Visitors Motivation in Three Kenyan National Reserves*. *Tourism Management*, 28, 1464-1471.
- Beyer, M.(2003). *Motorcycles Of The Past*. New York: The Rosen Publishing Group.

- Bil, M., Bilova, M., ve Kubecek, J. (2012). Unified GIS Database On Cycle Tourism Infrastructure. *Tourism Management*, 33(6), 1554-1561.
- Binkley, S. (2004). Everybody's Life Is Like A Spiral: Narrating Post - Fordism In The Lifestyle Movement Of The 1970. *Cultural Studies – Critical Methodologies*, 4(1), 71 – 96.
- Blasco, A. C. A. (2001). *Transporte y Turismo*. Madrid: Sintesis.
- Bourdieu, P. (2013). *Distinction: A Social Critique Of The Judgement Of Taste*. London: Routledge.
- Brendicke, R. (1991). *Attitudes Of Motorcycle Riders Towards Risk Exposure-A Study Of Various Age Groups*. Bochum, Germany: International Motorcycle Conference.
- Bric, P.(2017).*Varnost V Vodenem Mototurizmu* (Yüksek Lisans Tezi).Maribor Üniversitesi, Slovenya.
- Briedenhann, J., ve Wickens, E. (2004). Tourism Routes As A Tool For The Economic Development Of Rural Areas – Vibrant Hope Or Impossible Dream?. *Tourism Management*, 25(1), 71–79.
- Campbell, C. (2005). *The Romantic Ethic And The Spirit Of Modern Consumerism*. Great Britain: Alcuin Academics.
- Cantatore, T., ve Giorgi, G.(2009). *Europa Em Moto*. Madri: Anaya
- Casademont Rifa, L. (2014). *La Costa Brava, destinació de Motorcycle Tourism?*.Universitat de Girona. Grau en Turisme, Treball Final de Grau.
- Cater, C. I. (2017). Tourism On Two Wheels: Patterns Of Motorcycle Leisure In Wales. *Tourism Management*, 61, 180-189.
- Chalmers, W. D. (2011). *On The Origin Of The Species Homo Touristicus: The Evolution Of Travel From Greek SpasTo Space Tourism*. Bloomington: I Universe INC.
- Chen, C. F., ve Chen, P. C. (2013). Estimating Recreational Cyclists Preferences For Bicycle Routes – Evidence From Taiwan. *Transport Policy*, 26, 23-30.
- Cherrington, D. J. (1994). *Organizational Behavior: The Management Of Individual And Organization Al Performance*. Boston: Allynand Bacon.
- Chesham, D. J., Rutter, D. R., ve Quine, L. (1993). Motorcycling Safety Research: A Review Of The Social And Behavioural Literature. *Social Science &Medicine*, 37(3), 419–429.
- Cihelkova, P. (2012). *Mototuristika – Cestovaní Na Motorce V Ceske Republice A Jeho Vazba Na Cestovni Ruch* (Yüksek Lisans Tezi). Prag Ekonomi Üniversitesi, Çekya
- Ciperle, M., ve Dobovsek, B.(2010). Varnost In İzбира Turistinec destinacije (Doktora Tezi). Lubyana: Maribor Üniversitesi.

- Colaric , L. M., ve Ambroz, M. (2015). Motorcyclist–Tourist’s Corporeal and Spiritual Experiences. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 6(3 S2), 358-366.
- Cromer, G.C. (t.y) . Motorcycle History. Erişim adresi: <https://www.britannica.com/technology/motorcycle#ref64092> (Erişim tarihi 20 Mart 2019)
- Crompton, J. L. (2004). Motivations for pleasure vacation. Ed.) Williams, S., *Tourism: Critical Concepts in the Social Sciences*, Taylor&Francis, USA, 84-103.
- Csikszentmihalyi, M. (1988). The Flow Experience And Its Significance For Human Psychology. M. Csikszentmihalyi And I. S. Csikszentmihalyi (Ed.), *Optimal Experience: Psychological Studies Of Flow İn Consciousness* (s. 15 – 35) içinde. New York: Cambridge University Press.
- Cüceloğlu, D. (1999) *İnsan ve Davranışı*, 2. Basım, İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Çiçek, Ö.(2009). Sınıf Öğretmenlerinin Motivasyon Kaynakları, (Yüksek Lisans Tezi). Beykent Üniversitesi, İstanbul.
- Davies, E. (2011). Adventure motorcycling: Thetouristgaze. *International Journal of Motorcycle Studies*, 7(1).
- Delhaye, A., ve Marot, L. (2015). *European Scanning Tour For Motorcycle Safety*. Brussels: Federation of European Motorcyclists Association. Erişim adresi: http://www.fema-online.eu/riderscan/IMG/pdf/riderscan_report.pdf
- Dellen, R. G. & Bliersbach, G. (1978). *Motivanalytische Aspekte Des Gegenwärtigen Motorrad - Booms Und Ergebnisse Einer Auswertung Von Motorrad*. Die Des Zweiradverkehrs. Buchreihe Der Arbeits - Und Forschungsgemeinschaft Stra Benverkehr Und Verkehrssicherheit, Insitut An Der Universität Zu Köln, 31, 117–145.
- Di-Bella, M. G. (2010). *Introducción Al Turismo*. Meksika: Editorial Trillas.
- Dickson, B. (2006). *National Road Tourism Strategy*. Erişim adresi (19 Ekim 2018): http://www.developoptourism.com/Road-and-Drive-Tourism-Strategic-Issues_-_TDS-Consulting-Services.htm (Erişim tarihi 02 Şubat 2019)
- Doeden, M., ve Smith, G.(Ed).(2007). *Motocicletas / Motorcycles*. Mankato: Capstone Press.
- Doğan, Z. H. (2004). *Turizmin Sosyo-Kültürel Temelleri* (2.Baskı). Ankara: Detay Yayıncılık.
- Doğrul, Ü. (2012).*Elektronik Alışveriş Davranışında Faydacı ve Hedonik Güdülerin Etkisi*. Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi, 4 (1), 321-331.
- Dulaney, W. L. (2005). A Brief History Of ‘Outlaw’motorcycle Clubs. *International Journal Of Motorcycle Studies*, 1(2), 1-19.
- Elbir, Ö. (2006). *Motivasyon Araçlarının İş Tatmini Üzerindeki Etkileri: Kütahya Ceza İnfaz Kurumunda Bir Uygulama*, (Yüksek Lisans Tezi). Dumlupınar Üniversitesi, Kütahya.

- Elliot, M.A., Baughan, C.J., Broughton, J., Chinn, B., Grayson, G.B., Knowles, J., Smith, L.R., ve Simpson, H. (2003). *Motorcycle Safety: A Scoping Study Prepared for Road Safety Division, Department For Transport*. TRL Report 581. Erişim adresi: <https://trl.co.uk/sites/default/files/TRL581.pdf>
- Ensanian, A. (2016). *Discovering The Motorcycle: The History. The Culture. The Machines*. US: Equus Potential Publishing.
- Eren, E. (2006). *Örgütsel Davranış Ve Yönetim Psikolojisi*. Beta Basım Yayım Dağıtım.
- Fındıkçı, İ (2009), *İnsan Kaynakları Yönetimi*. 7. Baskı, Alfa Yayınları, İstanbul.
- Fiez, N. (2018). *In Motorcycle Tours: Business Plan. Doctoral Dissertation*, California State University, Stanislaus.
- Fuller, R., Hannigan, B., Bates, H., Gormley, M., Stradling, S., Broughton, P.S., Kinner, N., ve Dolan, C. (2008). Understanding Inappropriate High Speed: A Qualitative Analysis. London: Department For Transport. Erişim adresi: https://webarchi.nationalarchives.gov.uk/20090510225915/http://www.dft.gov.uk/pgr/road_safety/research/rsrr/theme2/analysis.pdf (Erişim tarihi 25 Mart 2019)
- Gagne, P., ve Austin, D. M. (2010). Playing With The Guys: Women's Negotiation Of Gendered Leisure and Space. *International Journal Of Motorcycle Studies*, 6(2).
- Global Motorcycles. (2018). Market Line Dünya Motosiklet Pazarı Raporu. Erişim Adresi : <http://www.reportlinker.com/p0184737-summary/global-motorcycles.html> (Erişim tarihi 01 Mayıs 2019)
- Global Positioning System (t.y). GPS Kullanımı. Erişim adresi: <https://www.twowaysignal.com/the-best-motorcycle-gps-of-2018> (Erişim tarihi 4 Eylül 2018)
- Göller, V. (2015). *Yerel Yemek Tüketiminin Turist Motivasyonuna Etkisi: İspanya Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi), Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Muğla.
- Güney Avustralya Turizm Komisyonu (2005). *South Australian Cycle Tourism Strategy 2005–2009*. Erişim adresi: <http://www.bicyclecouncil.com.au> (Erişim adresi 07 Aralık 2019)
- Harman, S., Çakıcı, A. C., ve Akatay, A. (2013). İstanbul'a Gelen Sırtçantalı Turistlerin Seyahat Motivasyonları Üzerine Bir Araştırma. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 13(25), 267-300.
- Han, H., Meng, B., ve Kim, W. (2017). Bike-Traveling As A Growing Phenomenon: Role Of Attributes, Value, Satisfaction, Desire, And Gender In Developing Loyalty. *Tourism Management*, 59, 91-103.
- Hardy, A. (2003). An Investigation Into The Key Factors Necessary For The Development Of Iconic Touring Routes. *Journal of Vacation Marketing*, 9(4), 314–330.

- Hardy, A. (2006). *Drive Tourism: A Methodological Discussion with A View to Further Understanding the Drive Tourism Market in British Columbia, Canada*. UNBC: Community Development Institute.
- Hardy, A., Beeton, R. J. S. & Carter, R. W. (2005). Innovation Through Iterations: Improving Regional Touring Routes Through Survey Research. D. Carson and J. Macbeth (Ed.), *Regional Tourism Cases: Innovation in Regional Tourism* (s. 91–101) içinde. Australia: Common Ground Publishing.
- Harman, S., Çakıcı, A. C., ve Akatay, A. (2013). *İstanbul'a Gelen Sırtçantalı Turistlerin Seyahat Motivasyonları Üzerine Bir Araştırma*. Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 25, 267-300.
- Helminski, J. O., Zee, D. S., Janssen, I., & Hain, T. C. (2010). Effectiveness Of Particle Repositioning Maneuvers In The Treatment Of Benign Paroxysmal Positional Vertigo: A Systematic Review. *Physicaltherapy*, 90(5), 663-678.
- Hilton, C. (2010). *The First 100 Years Of The World's Most Glamorous And Dangerous Sport*. SomersetUK: J H Haynes.
- History of Motorcycle. (2011). Erişim adresi: http://www.sweethaven02.com/Resource_15/1504/History%20of%20the%20 (Erişim adresi 05 Aralık 2019)
- Hobbs, C., Galer, I. & Stroud, P. (1986). *The Characteristics And Attitudes Of Motorcyclists: A National Survey*. Research Report RR51. Crowthorne: TRL Limited.
- Hodnik, D. (2012). *Varnost Motoristov V Cestnem Prometu* (Bitirme Çalışması). Lubyana: Maribor Üniversitesi.
- Holidays 1953. (1953). Motosiklet Gezi Günlüğü. Erişim adresi : <http://www.gofaster.com/SS100.html> (Erişim adresi 01 Kasım 2018)
- Hsu, C. H., ve Huang, S. S. (2008). Travel Motivation: A Critical Review Of The Concept's Development.
- Hsu, T. P., Sadullah, E. A. F. M., ve Dao, I. N. X. (2003). *A Comparison Study On Motorcycle Traffic Development In Some Asian countries—Case Of Taiwan, Malaysia and Vietnam*. EASTS: International Cooperative Research Activity.
- Intercom.(t.y). Kask Haberleşme. Erişim adresi: <https://www.sena.com/motorcycles-powersports/communication> (Erişim tarihi 5 Eylül 2018)
- Kandır, S.Y., Karadeniz, E., Özmen, M., ve Önal, Y.B. (2008). *Türk Turizm Sektöründe Büyüme Göstergelerinin Turizm İşletmelerinin Finansal Performansına Etkisinin İncelenmesi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 10 (1): 166-185.
- Karayolları Trafik Yönetmeliği. (1997, 18 Temmuz). *Resmi Gazete* (Sayı:23053 (Mükerrer). Erişim adresi: <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.aspx?MevzuatKod=7.5.8182&MevzuatIliski=0> (Erişim adresi 11 Ekim 2019)

- Keskin, S.N.(2018). *Katılımcılarının Motivasyonlarına Göre Pazar Bölümlendirmesi: Alaçatı Ot Festivali Örneği*, (Yüksek Lisans Tezi), Mersin Üniversitesi, Mersin.
- Kırel, Ç. (2001). *Örgütlerde Güdüleme Süreci ve Kuramları. Özkalp, Enver (Editör), Örgütsel Davranış. (6.Basım). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi, Açık Öğretim Fakültesi Yayınları, s.162-182.*
- Kıtalararası Motosiklet Turu.(2011,13 Ocak). *Wikibooks* içinde. Erişim adresi: https://en.wikibooks.org/wiki/Intercontinental_Motorcycle_Touring (Erişim tarihi 25 Mart 2019)
- Koch, H. (1988). *Influencing Risk-Taking Behaviour. A Major Task Of Motorcycle Rider Programmes-Road User Behavior. Theory And Research. Papers Presented At The 2 nd International Conference On Road Safety Held In Groningen, Netherlands, August 1987.* Netherlands: Van Gorcum & Comp Bv.
- Koçel, T. (2014). *İşletme Yöneticiliği: Yönetim ve Organizasyon, Organizasyonlarda Davranış, Klasik-Modern-Çağdaş ve Güncel Yaklaşımlar. (15. Baskı). İstanbul: Beta Yayıncılık.*
- Kortor, J. N., Yinusa, W., ve Ugbeye, M. E. (2010). Lower Limb Injuries Arising From Motorcycle Crashes. *Nigerian Journal Of Medicine*, 19(4), 475-478.
- Kpmg. (2018). Türkiye Motosiklet Sektörü. Erişim adresi: http://motorcudostutrafik.com.tr/wpcontent/uploads/2018/06/motosiklet_raporu.pdf (Erişim tarihi 13 Ocak 2019)
- Lamont, M. (2009). Reinventing The Wheel: A Definitional Discussion Of Bicycle Tourism. *Journal Of Sport & Tourism*, 14(1), 5-23.
- Lee, T. C. (2007). *An Agent-Based Model To Simulate Motorcycle Behaviour In Mixed Traffic Flow (Doktora Tezi).* Imperial College London, London.
- Leong, S. T.,Muttamara, S., ve Laortanakul, P. (2002). Influence Of Benzene Emission From Motorcycle On Bangkok Air Quality. *Atmospheric Environment*, 36(4), 651-661.
- Limebeer, D. J., ve Sharp, R. S. (2006). Bicycles, Motorcycles, And Models. *Ieee Control Systems Magazine*, 26(5), 34-61.
- Maclnnis, D. (2004). *Where Have All The Papers Gone?.* Acr News, (Spring).
- Maya, G., ve Fernanda, K. (2016). Propuesta Para Creación De Un Producto De Moto Turismo, En El Mundo Andes, Cluster Andes - Centro, Ecuador Bachelor's Thesis, Quito: Universidad De Las Americas.
- Mcbee, R.D. (2015). *Born To Be Wild: The Rise Of The American Motorcyclist.* Chapel Hill: The University Of North Carolina Press.
- Miller, H. (2003). *Motocicletas / Motorcycles.* Chicago: TurtlebackBooks.
- Miller, R.K., ve Washington, K. (2015). *Leisure Business Market Research Handbook 2015-201* Erişim Adresi: https://www.cmich.edu/library/Ebooks/978157783217_Leisure.pdf (Erişim tarihi 14 Eylül 2018)

- Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliği.(2012. 20 Mart). *Resmi Gazete* (Sayı: 28239). Erişim adresi: https://ookgm.meb.gov.tr/meb_iys_dosyalar/2017_07/06162448_Yzel_YYretim_kurumlarY_yYnetmeliYi.pdf (Erişim tarihi 28 Eylül 2018)
- Minh, C. C., ve Sano, K. (2007). Acceleration And Deceleration Models Of Motorcycle At Signalized Intersections. *Journal Of The Eastern Asia Society For Transportation Studies*, 7, 2396–2411.
- Morpeth, N. (2001). *The Renaissance Of Cycle Tourism. Special Interest Tourism*. Brisbane: J. Wiley & Sons Australia.
- Moted. (2019). Motosiklet Endüstrisi Derneği. Motosiklet Sayıları, Elektronik Posta Eki Olarak Temin Edilmiştir. Erişim adresi: <http://www.moted.org.tr/> (Erişim tarihi 05 Mart 2019)
- Motor Maids Inc. (t.y). Kadın Motosiklet Kulübü. Erişim adresi: <https://www.motormaidsinc.org/about/linda-dugeau/motorcycle.pdf> (Erişim tarihi 14 Ekim 2018)
- Motosikletin Tarihçesi. (t.y). Erişim adresi : <https://www.bilgiustam.com/motosikletin-tarihcesi/> (Erişim tarihi 9 Eylül 2018)
- Mototurist .(t.y). Motosiklet Tur Rehberi. Erişim adresi : <http://www.mototurist.pl/index.php> (Erişim tarihi 10.01.2019)
- Mototurizm Tarihi. (t.y). Erişim adresi: http://theesotericcuriosa.blogspot.com/2010/05/winstons-thorn-cousin-clare-consuelo_08.html (Erişim tarihi 14 Ekim 2018)
- Msf. (2014). Basic Rider Course – Motorcycle Safety Foundation. Erişim adresi :<https://msf-usa.org/library.aspx> (Erişim tarihi 20.12.2018)
- Mxgp. (2018). Dünya Motokros Şampiyonası. Erişim adresi: <https://www.turkeymxgp.com> (Erişim tarihi 2 Ocak 2019)
- Nisari, M.A.(2018). İyaretçilerin Yerel Yemek Tüketim Motivasyonlarının Analizi: Çeşme Örneği , (Lisans Tez). İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Odabaşı, Y., ve Gülfidan, B. (2010). *Tüketici Davranışı*. İstanbul: Mediacat Kitapları.
- Okumuş, A. (2013). *Tüketici Davranışı Teorik Ve Uygulamalı Bir Yaklaşım*. İstanbul: Türkmen Kitapevi.
- Oller, S. M. (2016). Moto-Turismo No Brasil: O Caso Do Evento Motocapital Em Brasília (Yüksek Lisans Tezi). Brasília Üniversitesi, Brasilia.
- Örücü, E. ve Kambur, A. (2008). *Örgütsel-Yönetmel Motivasyon Faktörlerinin Çalışanların Performans ve Verimliliğine Etkilerini İncelemeye Yönelik Ampirik Bir Çalışma: Hizmet ve Endüstri İşletmesi Örneği*. Yönetim ve Ekonomi S.15/1 ss.85-97.
- Özgen, Ö. (2000). Kapadokya'yı Ziyaret Eden Turistlerin Genel Seyahat Motivasyonları Ve Tatmin Olma Durumları. *Turizm Araştırmaları Dergisi*, 11, 22-34.

- Özkan, T., Lajunen, T., Doğruyol, B., Yıldırım, Z., ve Çoymak, A. (2012). Motorcycle Accidents, Rider Behaviour, And Psychological Models. *Accident Analysis And Prevention*, 49, 124–132.
- Pazarbaşı, G. (2014). , (Yüksek Lisans Tezi). Mersin Üniversitesi, Mersin.
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A.A., Jarawan, E., ve Mathers, C. (2004). *World Report On Road Traffic Injury Prevention*. Geneva: World Health Organization.
- Pinch, P., ve Reimer, S. (2012). Moto-mobilities: Geo graphies of the Motorcycle and Motorcyclists. *Mobilities*, 7(3), 439–457.
- Pirsig, R. M. (2008). *Zen And The Art Of Motorcycle Maintenance: An Inquiry Into Values*. New York: Harper Collins Publishers.
- Rheinberg, F. (1987). The Motivational Analysis Of High - Risk Sport. F.Halisch And J.Kuhl (Ed.), *Motivation, İntention, And Volition* (s. 249–257) içinde. Heidelberg: Springer.
- Rheinberg, F., Dirksen, U. ve Nagels, E. (1986). Motivationsanalysen Zu Verschieden Riskantem Motorradfahren. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 32(2), 75–80.
- Ritchie, B. W., ve Hall, C. M. (1999). Bicycle Tourism And Regional Development: A New Zealand Case Study. *Anatolia: An International Journal Of Tourism And Hospitality Research*, 10(2), 89–112.
- Ritchie, B. W., Tkaczynski, A., ve Faulks, P. (2010). Understanding The Motivation And Travel Behavior Of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 27(4), 409–425.
- Robbins, S.P., ve Judge, T.A. (2013). *Örgütsel Davranış: Organizational Behavior*. (Çeviren: İnci Erdem). Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Rodriguez-Lopez, C., ve Faraldo, J. M. (2014). *Introducción A La Historia Del Turismo*. İspanya: Alianza Editorial.
- Rosengren, K. E. (1995). Combinations, Comparisons, And Confrontations: Towards A Comprehensive Theory Of Audience Research. J. Hay, L. Grossberg And E. Wartella (Ed.) ,*The Audience And Its Landscapes* (s.23–52) içinde. Boulder: Westview Press.
- Sabuncuoğlu, Z.(2001). *İşletmelerde Halkla İlişkiler*. (5.Basım). Bursa: Ezgi Kitabevi.
- Sağlam, S (2010). *Antakya'daki Motosiklet Kazalarının İncelenmesi* (Yüksek Lisans Tezi).Mustafa Kemal Üngversitesi, Hatay.
- Sağlık, A., Sağlık, E., ve Kelkit, A. (2014). *Bisiklet Turizmi Açısından Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı'nın İncelenmesi*. Uluslararası Sosyal Ve Ekonomik Bilimler Dergisi, 4(1), 84-90.
- Schouten, J. W., ve McAlexander, J. H. (1995). Subcultures Of Consumption: An Ethnography Of The New Bikers. *Journal Of Consumer Research*, 22(1), 43–61.

- Shih, H. Y. (2006). Network Characteristics Of Drive Tourism Destinations: An Application Of Network Analysis In Tourism. *Tourism Management*, 27(5), 1029–1039.
- Shulz, U., Gresch, H., ve Kerwien, H. (1991). Motorbiking: Motives And Emotions In Proceedings Of The International Motorcycle Conference. *Safety, Environment, Future, Institut For Zweiradsicherheit, Bochum*.
- Simkova, E., ve Holzner, J. (2014). *Motivation of Tourism Participant. Social and Behavioral Science*, 159, 660-664.
- Spaargaren, G., ve Van Vliet, B. (2000). Lifestyles, Consumption And The Environment: The Ecological Modernization Of Domestic Consumption. *Environmental Politics*, 9 (1), 50–76.
- Steers, R. M., Mowday, R. T. ve Shapiro, D. L. (2004). *The Future of Work Motivation Theory*. *Academy of Management Review*, C:29, No:3, ss.379-387
- Sykes, D., ve Kelly, K. G. (2016). Motorcycle Drive Tourism Leading To Rural Tourism Opportunities. *Tourism Economics*, 22(3), 543–557.
- Sykes, D. M., Kelly, K. G., ve Ireland, B. N. (2012). Mapping The Study Of Motorcycle Tourism: Impacts And Opportunities. *Proceedings Of International Conference On Tourism And Events: Opportunities, Impacts And Change*, 20–22.
- Şener, N., Korkmaz, M., Yılmaz, M., ve Ordu, S. (2015). *Motosiklet Kazalarında Kas İskelet Sistemi Yaralanmaları*. *Haseki Tıp Bulteni*, 53(1), 24–29. DOI: 10.4274/haseki.2019.
- Şimşek, Ş. (2009). *İşletme Bilimlerine Giriş*, Adım Yayıncılık, Konya.
- Tanrıverdi, H., ve Oktay, K. (2001). *Otel İşletmelerinde İşgören Motivasyonuna Yönelik Bir Araştırma*. *Gazi Üniversitesi, Turizm Akademik Dergisi*, Sayı:2, 33-41.
- Timeline of Motorcycles. (t.y). *Motosikletin Zaman Çizelgesi*. Erişim adresi: <http://www.bicyclehistory.net/motorcycle-history/motorocycle-timeline/> (Erişim tarihi 17 Şubat 2019)
- Tmf. (2019) .Türkiye Motosiklet Federasyonu. Erişim adresi: <https://www.tmf.org.tr/> (Erişim tarihi 2 Ocak 2019)
- Toker, B. (2006). *Konaklama İşletmelerinde İşgören Motivasyonu ve Motivasyonun İş Doyumuna Etkileri İzmir'deki Beş ve Dört Yıldızlı Otellere Yönelik Bir Uygulama*, (Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Trafik. (t.y). Yıllara Göre Sürücü Belgesi Sınıf Dağılımı. Erişim adresi : http://www.trafik.gov.tr/SiteAssets/istatistik/Arac_Surucu.pdf (Erişim tarihi 16 Aralık 2019)
- Turismo De Moto. (2013, 29 Mart).Motosiklet Turizm Tarihi. Erişim adresi: <https://www.turismo-de-moto.com/a-historia-do-mototurismo> (Erişim tarihi (14 Ekim 2018)
- Tutar, H., Yılmaz, K. ve Erdönmez, C. (2006). *İşletme Becerileri Grup Çalışması*. Ankara: Detay Yayıncılık

- Tuik.(2019).Türkiye İstatistik KurumuYıllara Göre Motorlu Kara Taşıtları Sayısı. Erişim adresi : http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051(Erişim tarihi 01 Ocak 2019)
- Tüzüner, S. (1992). *Antalya ve Yöresindeki Moped Motosiklet Kazaları ile İlgili Bir Araştırma* (Yayınlanmamış Tıpta Uzmanlık Tezi). Akdeniz Üniversitesi, Antalya.
- Ulaş, B.Ç. (2018). *Ergonomik Ve Fonksiyonel Motosiklet Giysi Tasarımları* (Yüksek Lisans Tezi).Nişantaşı Üniversitesi, İstanbul.
- Uluslan, Y., ve Batman, O. (2010). *Alternatif Turizm Çeşitlerinin Konya Turizmine Etkisi Üzerine Bir Araştırma*. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, (23), 243-260.
- Yılmaz, P. S. (2016), *Motivasyon Ve Motivasyon İle Bağlantılı Faktörler: Beyaz Yaka Çalışanlara Yönelik Yapısal Eşitlik Modeli Uygulaması*,(Yüksek Lisans Tezi) İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Youngs, T. (2015).Take Out Your Machine’: Narratives Of Early Motorcycle Travel. In New Directions In Travel Writing Studies . *Palgrave Macmillan*, London, 145-160.
- Walker, L. (2011) Tourism And Leisure Motorcycle Riding. B. Prideaux And D. Carson (Ed.), *Drive Tourism: Trends And Emerging Markets* (s.146–158) içinde. New York: Routledge Publishing.
- Way, K. A., Roberts, L. J., ve Turner, J. (2010). Travel And Spending Characteristics Of The Mature Biker: An Exploratory Study. *Caesars Hospitality Research Summit*, 12, 1–11.
- Web Bike World Gps. (t.y). GPS Kullanımı 2. Erişim Adresi : <https://www.webbikeworld.com/?s=gps> (Erişim tarihi 3 Eylül 2018)
- Web Bike World Intercom.(T.Y). Kask Haberleşme 2. Erişim Adresi :<https://www.webbikeworld.com/?s=intercom> (Erişim tarihi 3 Eylül 2018)
- Web Bike World. (2017, 4 Eylül). British Motorcycles Of The 1930’s. Erişim Adresi: <https://www.webbikeworld.com/vintage-classic-antique-motorcycles/> (Erişim tarihi 19 Aralık 2019)
- Weddell, M. (2014). *Travel Preferences Of Recreational Motorcyclists*. Journal Of Tourism Insights, 5(1), 4.
- Weinzimmer, D., Newman, P., Taff, D., Benfield, J., Lynch, E., ve Bell, P. (2014). Human Responses to Simulated Motorized Noise In National Parks, *Leisure Sciences An Interdisciplinary Journal*, 36(3), 251–267.
- Woodside, A. G., ve Martin, D. (Ed.) *Tourism Management: Analysis, Behaviour And Strategy* Oxfordshire: CABI, pp. 14-27.
- Zuckerman, M. (1984). Sensation Seeking: A Comparative Approach To A Human Trait. *Behavioral And Brain Sciences*, 7(3), 413–434.

EKLER

EK 1: Anket soruları

<p>Motosikletle Seyahat Eden Turistlerin Motivasyon Unsurlarının Belirlenmesi Konulu Soru Formu</p>
<p>Değerli Katılımcı,</p> <p>Bu anket, Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniv. Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalında hazırlamakta olduğum “Motosikletle Seyahat Eden Turistlerin Motivasyon Unsurlarının Belirlenmesi” konulu yüksek lisans tez çalışması ile ilgilidir. Anket sorularına vereceğiniz yanıtlar tez için çok önemli katkılar sağlayacaktır. Tüm yanıtlar gizli kalacak ve yalnızca akademik amaçlı kullanılacaktır. Katılımınızdan dolayı teşekkür ederim. Konu ile ilgili sorularınız için nuran.abutalibov@ogr.sakarya.edu.tr adresinden iletişime geçebilirsiniz.</p>
<p>1. Yaşınız?</p> <p><input type="radio"/> 18–25 <input type="radio"/> 26–35 <input type="radio"/> 36–45 <input type="radio"/> 46–55 <input type="radio"/> 56–65 <input type="radio"/> 66 ve üstü</p>
<p>2. Cinsiyetiniz?</p> <p><input type="radio"/> Erkek <input type="radio"/> Kadın</p>
<p>3. Medenî durumunuz?</p> <p><input type="radio"/> Evli <input type="radio"/> Bekar <input type="radio"/> Boşanmış / Dul</p>
<p>4. Eğitim durumunuz?</p> <p><input type="radio"/> İlk ve orta öğretim <input type="radio"/> Lise <input type="radio"/> Önlisans <input type="radio"/> Lisans <input type="radio"/> Yüksek lisans / doktora</p>
<p>5. Aylık geliriniz?</p> <p><input type="radio"/> 01000 TL ve altı <input type="radio"/> 01001-2006 TL <input type="radio"/> 02007-3007 TL <input type="radio"/> 03008-5008 TL <input type="radio"/> 05009 TL ve üstü</p>
<p>6. Motosikletinizin türü?</p> <p><input type="radio"/> Enduro <input type="radio"/> Cruiser <input type="radio"/> Racing <input type="radio"/> Street <input type="radio"/> Commuter <input type="radio"/> Scooter <input type="radio"/> Touring</p>
<p>7. Motosiklet derneğine veya kulübüne üyeliğiniz?</p> <p><input type="radio"/> Yerel <input type="radio"/> Bölgesel <input type="radio"/> Ulusal <input type="radio"/> Uluslararası <input type="radio"/> Yok</p>
<p>8. Genelde motosikletle yaptığınız gezilerde varış noktanız nelerdir?</p> <p><input type="radio"/> Kırsal Alanlar <input type="radio"/> Kentsel Alanlar <input type="radio"/> Deniz Kıyısı <input type="radio"/> Dağ <input type="radio"/> Eşsiz- Egzotik</p>
<p>9. Genelde motosiklet seyahatlerinize ne şekilde çıkarsınız?</p> <p><input type="radio"/> Yalnız <input type="radio"/> Eşimle/Kız- Erkek arkadaşım <input type="radio"/> 3-5 Motosiklet <input type="radio"/> 6 ve üzeri(grup)</p>
<p>10. Turizm amaçlı daha önce yurtdışına motosikletinizle gittiniz mi?</p> <p><input type="radio"/> Evet <input type="radio"/> Hayır</p>

11. En az bir gece konaklamalı bir motosiklet seyahatine çıktığınızda konaklama, yiyecek-içecek, benzin, alış-veriş, vb şeyler için günlük ortalama harcamanız ne kadardır?

200-300 TL 300-600 TL 600-1000 TL 1000 TL ve üzeri

12. Motosiklet seyahatlerinizde gezileriniz kapsamında yıllık kaç km yol yapmaktasınız.

1000 km ve altı 1000-3000 3000-5000 5000 ve üzeri

13. Gezilerinizde ortalama kalış süreniz ne kadardır?

1-3 4-7 8-11 11 ve üzeri

14. Gezi yapacağınız destinasyondan ne şekilde haberdar oluyorsunuz? (birden fazla seçenek işaretlenebilir)

Aile

Arkadaşlar

Motosiklet derneği/kulübü üyelerinden

Motosikletle ilgili genel web sitelerinden

Motosikletçi bloglarından/vloglarından

Motosiklet forumlarından

Resmi turizm internet sitelerinden (belediye, kaymakamlık, bölge tanıtım derneği, vb.)

Motosikletle ilgili yayınlar (dergi, kitap, vb)

Motosikletçilere özel kamp alanlarının web sitelerinden

Motosikletle seyahatlerinizle ilgili aşağıda verilen her bir unsurun önem derecesini işaretleyerek belirtiniz.	Hiç önemi değil	Önemli değil	Kısmen önemli	Önemli	Çok önemli
Motosikletle seyahat ederken;....					
... güzel manzaralar görmek					
... doğal ekolojiyi hissetmek					
... iklim koşullarının motosiklet seyahatine uygun olması					
... kültürel ve tarihi mekânlara rastlamak ve duraklamak					
... ana yol (otoban) giriş/çıkış bağlantılarını bulmanın kolay olması					
... gideceğim rotaya bağlanmanın kolay olması					
... motosiklet park yeri bulmak					
... yol yüzeyi ve kaldırımların uygun olması					
... arazi çeşitliliğinin uygun olması					
... trafik akışı ve yoğunluğunun uygun olması					
... sunulan konaklama hizmetlerinin (kamp, otel, hostel, vb.) tatmin edici olması					
... yol üzerinde bulunan dinlenme tesislerinin (masa, sandalye, çardaklar, vb.) kullanışlı olması					
... yol üzerinde bulunan bakkallar ve marketlerin sayı ve nitelik bakımından yeterli olması					
... yol üzerinde bulunan yiyecek-içecek merkezlerinin (restoranlar, kafeler, lokantalar, vb.) mola vermek için uygun olması					
... motosikletle seyahat edenlerin kullanımına yönelik özel hizmetler geliştiren, sunan tesislerin varlığı					
... güzergâh üzerinde bulunan yön işaretlerinin uygunluğu					
... turizm alanlarını gösteren levhaların uygunluğu					
... güzergâh üzerinde bulunan mesafe göstergelerinin uygunluğu					
... güzergâh üzerinde bulunan hava durumu levhalarının uygunluğu					
... güzergâh üzerinde sağlık ve ilk yardım merkezlerinin olması					
... güzergâh üzerinde polis karakollarının bulunması					
... güzergâh üzerinde motosiklet kiralama, servis, tamir noktalarının bulunması					
... güzergâh üzerinde aydınlatma sisteminin (karayolundaki lambalar) bulunması					

...yapılan harcamanın karşılığının alınabilmesi					
...yaşanılan deneyim					
...bizzat motosiklet yolculuğu					
... nihai varış noktasına giden yol (rota- güzergah)					
Motosikletle seyahat hakkında aşağıdaki her bir tutuma dair derece bildiriniz.	Çok	Az	Orta	Çok	Çok Fazla
Motosiklete binme kararım akılcıydı.					
Yakın zamanlarda motosikletle seyahat etmek istiyorum					
Gelecekte motosikletle seyahat etme isteğim.					
Yakın zamanda motosikletle seyahat etmek için çaba göstereceğim					
Yakın zamanda motosikletle seyahat etmeye hazırım					
Diğer insanların motosikletle seyahat etmelerini teşvik ederim					
Birisi eğlence / turizm aktivitelerini ararsa, ona motosiklet seyahatini denemesini tavsiye ederim.					
Bir motosiklet gezisinde sizin için rotanın ön planda olması önemlidir					
Bir motosiklet gezisinde sizin için destinasyon (varış noktası) ön planda olması önemlidir					

EK 2: Mülakat soruları

- 1) Motosiklet ve seyahatine başlama tarihiniz nedir?
- 2) Motosiklet ile seyahate başlama ve gezme amacınız ile birlikte hedefiniz nedir?
- 3) Sizi motosiklet seyahatine ve destinasyon seçimine iten ve çeken unsurlar nelerdir?
- 4) Seyahat için genel olarak yurt içini mi yoksa yurt dışını mı tercih edersiniz? Yoğun olarak nerelere gittiniz? Gideceğiniz yeri, rotayı nasıl belirlersiniz? Plan, program yapıyor musunuz?
- 5) Tek mi yoksa grup halinde mi seyahat etmek sizi mutlu ediyor? Neden?
- 6) Turlarınız ortalama ne kadar sürüyor, size yetiyor mu?
- 7) Yurt dışı turlarınızda bürokrasi vb. gibi zorluklar yaşıyor musunuz?
- 8) Motosiklet seyahatine ailenizin, yakınlarınızın bakışı açısı nasıl, insanların sempatisi ne derecededir?
- 9) Kendinizi diğer seyahat edenlerden farklı görüyor musunuz?
- 10) Seyahat ederken yaşadığınız olumlu, olumsuz etkiler nelerdir?
- 11) Seyahatten döndüğünüz vakit kendinizi nasıl hissediyorsunuz? Yaşantınızda değişiklikler oluyor mu?
- 12) Gittiğiniz yerlerde en çok nelerden etkileniyorsunuz, nelere dikkat ediyorsunuz?
- 13) Yemek tüketiminiz, konaklama tercihiniz nedir?

- 14) Neden motosiklet, alternatif araçlar varken motosiklet hayatınızda ne konumdadır?
- 15) Kendi güvenliğinizi ve motosikletin güvenliğini nasıl sağlıyorsunuz?
- 16) Gittiğiniz yerlere güveniyor musunuz?
- 17) Motosiklet ile seyahat etmenin fiziksel ve ruhsal açıdan olumlu olumsuz bir etkisi oluyor mu?
- 18) Yabancı dil, iletişimi nasıl sağlıyorsunuz?
- 19) Ülke tanıtımına katkınız var mı?



ÖZGEÇMİŞ

Nuran ABUTALIBOV, 19.05.1991'de Azerbaycan Bakü'de doğdu. İlköğretimi ve Ortaöğretimini beşinci sınıfa kadar Azerbaycan'da devam ettirdi. 2003 yılında Türkiye'ye gelerek ortaöğretimin devamını ve liseyi Düzce'de tamamladı. 2009 yılında Düzce Adnan Menderes Meslekî Ve Teknik Anadolu Lisesi'nden mezun oldu. 2012 yılında başladığı Sakarya Üniversitesi Turizm İşletmeciliği Bölümü'nü 2016 yılında bitirdi. 2016 yılında Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Turizm İşletmeciliği Bölümü'nde yüksek lisans eğitimine başladı. Motosiklet kendisi için vazgeçilmez bir tutku olduğundan ve bu sempatisiyle Sakarya Üniversite'sinde motosiklet kullanan ve aynı şekilde kendisi gibi motosiklete sempati duyan öğrencileri bir araya getirmek amacıyla 2016 yılında danışmanı Prof. Dr. Oğuz TÜRKAY ile birlikte Sakarya Üniversitesi Motosiklet Spor Öğrenci Topluluğu'nu kurdu. Halen öğrenci topluluğu başkanlığı devam etmektedir.