

# POSTMODERN TURİST DENEYİMİ: MOTOSİKLETLİ KADIN GEZGİNLER ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

*Araştırma Makalesi / Research Article*

Ay, M. ve Özel, Ç. H. (2019). Postmodern Turist Deneyimi: Motosikletli Kadın Gezginler Üzerine Bir Değerlendirme. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 9(2), 630-645.

Geliş Tarihi: 06.08.2019

Kabul Tarihi: 28.12.2019

E-ISSN: 2149-3871

Merve AY

Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Turizm İşletmeciliği ABD

[merveay@anadolu.edu.tr](mailto:merveay@anadolu.edu.tr)

ORCID No: 0000-0002-9873-711X

Doç. Dr. Çağıl Hale ÖZEL

Anadolu Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Turizm İşletmeciliği Bölümü

[chkayar@anadolu.edu.tr](mailto:chkayar@anadolu.edu.tr)

ORCID No: 0000-0002-4898-0867

## ÖZ

Bu çalışmada, Türkiye'deki motosikletli kadın gezginlerin seyahat öncesi ve sonrası deneyimlerinin neler olduğunun anlaşılması, seyahat güdülerinin belirlenmesi ve seyahatlerini motosiklet ile gerçekleştiren kadınların demografik özelliklerinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, nitel araştırma tasarımı planlanmış, seyahatlerini motosiklet ile gerçekleştiren sekiz kadın katılımcı ile yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Katılımcılara kartopu örnekleme tekniği ile ulaşılmıştır. Araştırmanın verileri, 13 Mayıs – 7 Haziran 2019 tarihleri arasında üç katılımcı ile yüz yüze, beş katılımcı ile ise görüntülü telefon görüşmesi yapılarak toplanmıştır. Katılımcılara yarı yapılandırılmış görüşme formu ile 19 adet açık uçlu soru sorulmuştur. Görüşmelerden elde edilen veriler deşifre edilerek betimsel analiz yöntemiyle değerlendirilmiştir. Çalışmadan elde edilen bulgular, katılımcıların seyahat planlamalarına öncelikle yol rotası oluşturmakla başladıklarını, seyahat esnasında genellikle kamp alanlarını tercih ettiklerini ortaya koymuştur. Motosikletli kadın gezginleri seyahat için güdüleyen unsurlar arasında ilk olarak “motosiklet tutkusu” yer alırken, “özgürlük arayışı” ve “rutinden kaçma” gibi güdüler de ön plandadır. Keşifsel nitelikte olan çalışma, motosiklet ile seyahat eden postmodern kadın gezginlerin özelliklerine yönelik bilgi sağlaması açısından önemlidir.

**Anahtar Kelimeler:** Postmodernizm, Postmodern Turist, Kadın Gezgin, Motosiklet Turizmi.

## POSTMODERN TOURIST EXPERIENCE: AN EVALUATION ON WOMEN TRAVELERS WITH MOTORCYCLES

### ABSTRACT

This study aims to understand the pre and post travel experiences of motorcycle women travelers, and determine the travel motivations and demographic profiles of motorcycle women travelers in Turkey. For this aim, a qualitative research design was planned and semi-structured interviews were conducted with eight women participants who traveled by motorcycle. Snowball sampling technique was conducted to reach participants. Data were collected with face to face interviews with three participants and video call interviews with five participants between 13 May - 7 June 2019. The participants were asked 19 open-ended questions through a semi-structured interview form. The data obtained from the interviews were transcribed and evaluated with descriptive analysis method. The findings of the study showed that the participants started their travel planning primarily by creating a road route and they preferred camping areas during their travels. Findings of the study showed that “passion for motorcycle” is the first among the travel motivations of women

travelers while motives such as “seeking freedom” and “escaping from the routine” are also at the forefront. This exploratory study is important in providing information on the characteristics of postmodern women travelers traveling by motorcycle.

**Keywords:** Postmodernism, Postmodern Tourist, Women Traveler, Motorcycle Tourism.

## 1. GİRİŞ

II. Dünya Savaşı'nın sonrasında yaşanan yıkım ve anti-modernizm hareketi, fordist üretim şeklinin 1970'li yıllarda sorgulanmaya başlaması, meta anlatılara karşı inançsızlık, küreselleşme ve beraberinde getirdiği ürün, sermaye, bilgi, kültür ve insan hareketliliği (Cohen, 2012'den aktaran Aşan ve Akoğlan Kozak, 2015: 265-288) 1970'li yıllardan itibaren postmodern dönemi başlatmıştır. Modernizmden postmodernizme geçiş sırasında tüm dünyada yaşanan değişim, seyahat kavramını da ilgilendirmektedir. Postmodern olarak tabir edilen bu dönemde kabul gören ve esas olan, yaşanan deneyimlerdir. Postmoderniteyle birlikte turistik deneyim de değişime uğramış, turistlerin belirli bir turist tipinde olmak yerine bu sınıflandırmaların ötesine geçmeleriyle birlikte post turist kavramı ortaya çıkmıştır. Postmodern turist, kendi farklılıklarını ön plana çıkarmak ister ve kitlesel olmayana yönelir. Bu dönemde yavaş turizm, sorumlu turizm, gönüllü turizmi, akıllı turizm destinasyonları, uzay turizmi gibi farklı turizm türlerinin ortaya çıktığı, turizmde çevre bilinci, ekoturizm, alternatif turizm, sürdürülebilirlik ve etik konuların daha fazla tartışıldığı, hatta aşırı turizmin beraberinde getirdiği olumsuzlukları engelleme eğilimlerinin başladığı göze çarpmaktadır. Post turistin değişen bu istek ve gereksinimlerine koşut olarak turizm endüstrisi de yenilikçi ürünler geliştirmeye odaklanmıştır.

Postmodern dönemde tek başına seyahat eden bireylerin ortaya çıktığı ve bu bireylerin arasında kadınların da çok sayıda olduğu söylenebilir. Kadınların tek başlarına ya da aile ve arkadaşlarıyla gerçekleştirdikleri seyahatler, postmodern dönemde artmış, bu durum, turizm endüstrisinde kadınların büyüyen bir güç olarak tanımlanmasına ve önemli bir pazar bölümü olarak görülmesine zemin hazırlamıştır. Dolayısıyla seyahat eden kadınların seyahat güdülerini öğrenmek, işletmelerin pazarlama stratejilerinin belirlenmesi için yararlı bilgiler sağlayabilir. Seyahat eden kadınların farklı seyahat güdeleri olmasına rağmen, tecrübe, kaçış, rahatlama ve sosyalleşme gibi seyahat güdülerinin ön plana çıktığı görülmüştür (Chiang ve Jogaratnam, 2005). Kadınlar ve erkekler tarafından verilen seyahat kararlarının karşılaştırıldığı bir araştırmada kadınların, çıktıkları seyahatlerde daha kısa yolculukları tercih ettikleri, daha az para harcadıkları ve seyahat ederken erkeklerden daha az sporla ilgili etkinliklere katıldıkları sonucuna ulaşılmıştır (Nichols ve Snepenger, 1988).

Kadınların ailevi sorumluluklar başta olmak üzere sahip oldukları sorumluluklar nedeniyle boş zaman aktivitelerine katılmada belirli engellerle karşılaştıkları söylenebilir. Ancak kadınlar boş zaman aktivitelerine katılmada tümüyle dezavantajlı değildir (Khan, 2011:105). Günümüzde kadınların boş zamanlarını değerlendirmede karşılaştıkları engeller, eskiye kıyasla azalmıştır. Kadınlar ve erkekler için toplumsal cinsiyet eşitliğinin giderek daha fazla tesis edilmesi, rekreasyonel olanaklardaki eşitliği de beraberinde getirmiş ve kadınlar açısından geleneksel olmayan bir eğlence seçeneği olarak motosiklet sürüş deneyimi ortaya çıkmıştır (Jackson, 1993).

Bu çalışmanın amacı, motosikletli kadın gezginlerin seyahat güdülerini belirlemek, seyahat eden bu kitlenin demografik özelliklerini, seyahat öncesi ve sonrası deneyimlerini nitel bir çalışma ile ortaya koymaktır. Çalışmadan elde edilen bulgular, motosiklet ile seyahat eden postmodern kadın gezginlerin özelliklerine yönelik bilgi sağlaması açısından önemlidir. Bu yönüyle çalışmanın kadın gezginlerden oluşan alanyazına katkı sağlaması öngörülmektedir. Çalışmadan elde edilen sonuçlar, kadın gezginlerin motosiklet ile yaptıkları seyahatlerde yaşadıkları sorunların ortaya çıkarılmasına ve kadınların bu faaliyetlere katılabilmeleri için gerekli tanıtım ve bilinçlendirme çalışmalarına dikkat çekilmesine öncülük edebilir.

## 2. POSTMODERN DÖNEMDE KADIN TURİST

Postmodern dönemde ürünler ve markalar, fonksiyonel yararlarının yanı sıra birer işaret ve sembol olma niteliği kazanmıştır (Odabaşı 2004: 130). Funk'a (2007: 55) göre postmodern birey; özgür, spontane, bağımsız, kendini kural ve ölçülerle sınırlamayan ve bütün gücüyle kendi yaşamını kendisi belirlemeye çalışan kişidir. Odabaşı (2004), yaşamı bir tüketim deneyimi olarak da düşünüp kabullenilen postmodern bireyin amacını; duygusal imajları, anlamlar taşıyan markaları, ürünleri tüketmek şeklinde açıklamıştır. Postmodern birey, alışverişçi, seçici, iletişimci, karakter keşfedicisi, haz arayıcısı, isyankâr, mağdur, eylemci, yurttaş olmak üzere dokuz farklı görünüme sahip olabilir (Odabaşı, 2004: 122- 124).

Postmodernizmin önemli kuramcılarında Bauman'ın (1996) öne sürdüğü akışkan kimlikler yaklaşımına göre önceleri sosyal kimlikler ve ilişkiler, göreceli olarak sabit anlamlara sahipken sonraları bu yapılar, hızlandırılmış, akışkan, parçalanmış bir hal almaya başlamıştır. Dolayısıyla turist deneyimlerini geleneksel tipolojiler kapsamında incelemek güçleşmiştir. Postmodernizmin özelliklerinden biri olan parçalanmanın sonucunda, azınlıkların ve marjinallerin kendi kültürel yaşam biçimlerini yaratmaları ve kültürel çoğulculuğun hoşgörüsüyle kabullenilmesi gibi olgular ortaya çıkmıştır (Odabaşı, 2004: 166).

Postmodern turistler, üst-gerçekliğin yanı sıra gerçek-üstü ya da fantastik deneyimler yaşamayı istemektedir. Postmodern turistler için turizm, hayatın içinde var olan bir oyundur. Bu turistler, çeşitli turizm türlerine katılmakta serbesttir ve farklı deneyimler yaşamak isterler. Postmodern turistlerin gereksinimleri, standartlaştırılmış kitlesel ürünlerle karşılanamamaktadır. Dolayısıyla postmodern turizm paradigması esnek kitlesel talep ve üretimden, bireysel talep ve üretime doğru hızla yol almaya başlamıştır (Akoğlan Kozak, vd., 2013: 7-22). Postmodern turistin farklı temaları, geçmişi ve geleceği herhangi birine bağlanmadan yaşayarak deneyim sahibi olabileceği düşünülmektedir (Kayaman ve Armutlu 2003: 139).

Postmodern turistin kimliğinin oluşmasına entelektüel zemin hazırlayan kuramlardan biri de feminizm olmuştur. Postmodern feminizm kuramı, cinsiyet kategorilerini çoğaltarak ve kadın ve erkek arasındaki sınırlara sekte vurarak cinsiyet kavramını eleştiren bir kuramdır. Postmodern feministlere göre kadının öteki konumu, onun ataerkil kültürü, değerleri, kuralları ve pratikleri sorgulamasını sağlar (Karkıner, 2013: 137). Modern toplumda erkek, üretici-asker kimliğinin ön plâna çıkmasına karşın; postmodern toplumda eril bir baskınlık yoktur. Öyle ki postmodern toplumda kadınsılığın bir adım önde olduğu söylenebilir. Postmodern feminist yaklaşım, genel ve evrensel bir cinsiyet kategorisini reddederek daha spesifik olarak toplumsal yaşamda kadınların sorunlarına çözüm arayışı içindedir (Taş, 2016). Tüketici birey, bu açıdan modern cinsiyet kategorisinin dışında, cinsiyetsiz bir kimlikle tüketim içindedir. Tüketim kültüründe, tüketimi gerçekleştirenin erkek ya da kadın olmasına dikkat edilmez.

Postmodern tüketim kültüründe tüketici bireyin temel özelliği, onun kadın tüketici veya erkek tüketici oluşuyla ilgili değildir (Bauman, 2013). Modern öncesi dönemde ise kadın ve erkeğin rollerini belirleyen statülerin net ve katı olduğu, kadının rolünün daha çok evin içine yönelik olduğu söylenebilir. Yine bu nedenle, modern dönemde kadınların büyük kısmı, evlerine yakın olan boş zaman etkinliklerine katılmıştır (Green vd., 1987). Yakın dönemde ise kadınlar, daha sık seyahat edebilmekte, hatta seyahatlerini tek başına gerçekleştirebilmektedir (Chiang ve Jogaratnam, 2005). Ayrıca kadınların seyahatlerinde, erkeklerden daha fazla risk algıladıkları sonucuna ulaşan çalışmalar (Lepp ve Gibson, 2003) da mevcuttur.

Wilson ve Harris'e (2006) göre kadınlar, kendilerini güçlü hissetmek ve başkalarıyla iletişim kurmak için seyahate çıkmaktadır. Kadınların sadece olumlu değil, olumsuz geçen yalnız seyahat deneyimlerinin de içsel gelişim ve özgüvenleri için önemli rolü olduğunu vurgulanmaktadır (Yang vd. 2018). Kadınlar, seyahatle ilgili risklerin farkında olmalarına rağmen, özgür hissetmek ve güçlenmek için yalnız seyahat etmeyi seçmektedir (Jordan ve Gibson, 2005). Kadınların, yüksek derecede risk algılamalarına rağmen engellerle karşılaşabilecekleri seyahatlere çıkmaları, kendilerini bağımsız ve güçlenmiş hissetmeleri için onlara önemli bir fırsat sunmaktadır.

Kadınların seyahatleri üzerine yapılan pek çok araştırmada kadınların erkekler ile kıyaslandığında seyahate katılmada daha çok engel ile yüzleşmek zorunda kaldığı ortaya çıkmıştır

(Nyaupane ve Andereck, 2008: 434). Araştırmacılar, kadın gezginlerin sağlığı tehdit edici suçlar, hırsızlık, şiddet içeren suçlar ve cinsel taciz gibi risklere karşı savunmasız olduğunu ortaya koymuştur (Wilson ve Little, 2008; Amir vd, 2015; Yang, 2018). Bu nedenle, kadın gezginler destinasyon seçiminde öncelikli olarak güvenlik faktörüne dikkat etmektedir (Kaba ve Emekli, 2018). Cesur (2014) ise tek başına seyahat eden kadınların toplumsal düzeyde engellendiği ve kadınların seyahat öncesi ve seyahat esnasında karşı karşıya kaldıkları engellerin olduğu bulgusuna ulaşmıştır. Kadınların seyahat esnasında engellerle karşılaşabilme olasılığının olduğu turizm türlerinden biri de, motosiklet turizmidir.

### 3. MOTOSİKLET TURİZMİ VE KADIN

Motosiklet turizmi, sürüş turizminden (driver turizm) hareketle ortaya çıkmış bir turizm türüdür. Sürüş turizmi, eğlence ve turizm aktivitesi arasındaki çizgiyi bulanıklaştıran 21. yüzyıldaki deneysel turizm biçimlerindedir (Bentley et al., 2010: 563). Bireylerin özgür ve bağımsız bir seyahat deneyimi isteğinin artması ile birlikte motosiklet turizmi, sürüş turizmi pazarının bir alt sektörü olarak sınıflandırılmıştır. Motosiklet turizminin, araca bağlılık, gruplar halinde seyahat etme olasılığının artması ve hedefin kendisinden ziyade deneyimin ön plana çıkması bakımından sürüş turizminden farklı olduğu belirtilmektedir (Cater, 2012). Motosikletçilerin, araba süren turistlere göre sürüş deneyimine katılımı çok daha yüksek olabilir. Bununla birlikte motosikletçilerin farklı taleplerinin olduğu ve farklı seyahat kararı verme davranışlarına sahip olduğu ortaya konulmuştur (Sykes ve Kelly, 2012).

Motosiklet turizminde turist, pasif veya aktif (motosiklet yolcusu veya sürücüsü) olabilir. Temel amacı genellikle tatil veya eğlence olan seyahatleri içeren bu geziler, günübirlik olabilir veya gece kalmayı içerebilir (Sykes ve Kelly, 2012). Austin ve Gagne'e (2008) göre, çoğu Amerikalı motosikletçi için motosiklet, bir ulaşım aracından daha fazlasıdır. Zira, motosikletleri ile seyahat eden kişiler, seyahatleri sırasında günlük rutinlerinin dışına çıkarak diğer motosikletçilerle etkileşime girmektedir (Austin ve Gagne, 2008).

Motosiklet kullanımının ilk yıllarında, bu araç büyük ölçüde ulaşım aracı olarak görülmele birlikte, daha sonrasında bireycilik ve macera sembolü olarak görülmüştür. Buna karşın, aynı yıllarda yarış ve cesaret gösterilerinin artmasıyla birlikte, motosikletler bir tehlike ve risk unsuru haline gelmiştir (Glamser, 2003: 183-194). Motosiklet, sürüş güvenliği ek ekipmanlarla sağlanabilse bile, yapısı bakımından diğer araçlara göre daha tehlikeli bir ulaşım aracı niteliği taşıması nedeniyle motosiklet sürebilmek için bireyde motosiklet sürme arzusunun olması önemli bir koşuldur (Quinn ve Forsyth, 2009: 242). Motosiklet turizmi ile macera turizmi arasındaki ilişkiye bakılacak olursa her ikisinde de risklerin çekici olduğu görülmektedir (Cater, 2012). Bazı çalışmalarda ise motosiklet sürücülerinin risk alan kişilik tipine sahip olmadığı, güvenli sürücü fikrini vurguladığı, binici eğitim programları ile bilgilendirildiği, heyecan, performans ve hızdan ziyade yetkinlik, bilgelik ve güvenlik konularına odaklandıkları görülmüştür (Haigh ve Crowther, 2005).

Motosiklet kullanıcıları için motosiklet, bireyi bir yerden bir yere taşıyan ulaşım aracından farklı anlamlar taşımaktadır. Bir seyahati motosiklet grubuyla yapmak da aynı derecede önemlidir (Ertaş ve Aktaş, 2017:18-22). Benzer şekilde motosiklet kulüpleri de boş zaman aktiviteleri (örneğin hafta sonu bir araya gelip motosiklet kullanmak, çeşitli parkurlarda yarışlar ve sürüşler gerçekleştirmek gibi) için bir araya gelen sürücülerden daha fazlasıdır (Quinn ve Forsyth, 2009: 238). Motosiklet kulüpleri ile ilgili yapılan bir çalışmada, yalnızca birlikte sürmek için bir araya gelen motosiklet sürücülerinin yanı sıra, spesifik bir marka motosiklete sahip olan kişilerin oluşturdukları (örneğin, BMW Motorcycle Owners, Harley Davidson Owners, Honda Riders Association) motosiklet kulüplerinin de bulunduğu sonucuna varılmıştır (Altundaş, 2015: 58). Belli bir motosiklet tipine sahip olmak, üyeliğin tek koşulu olmasa da merkezi öneme sahiptir ve bazı kulüpler daha katı ve kendine özgü üyelik kriterlerine sahiptir; bazıları ise hiyerarşik olarak düzenlenmiştir ve üyelerinin yaşamlarına tamamen hükmetmektedir (Quinn ve Forsyth, 2009). Dolayısıyla seyahat sırasında deneyim paylaşma, yeni arkadaşlarla tanışarak sosyalleşme, bireylerin motosiklet gruplarıyla seyahat etme nedenleri arasında yer alabilir.

Motosiklet kulüpleri arasında yalnızca kadınların üye olabildiği kulüpler de bulunmaktadır. Örneğin, Altundaş (2015), çalışmasında Motor Maids, Chrome Divas, Lady Lucifers, Women On Wheels gibi kulüplere yalnızca kadın sürücülerin üye olabildiğini vurgulamıştır. Türkiye’de de 2014 yılında dört kadın motosikletçinin girişimiyle kurulan “Türkiye Kadın Motosikletçiler Spor Kulübü Derneği” (TKMK), T.C. Gençlik ve Spor Bakanlığı ve Türkiye Motosiklet Federasyonu’nun (TMF) bünyesinde faaliyet göstermektedir. Kadın motosiklet kulüplerinin ortaya çıkmasının amacı, toplumda oluşan olumsuz algıları yıkmak, motosiklet kültürünün ve kullanımının gelişmesinde öncü olmak, motor sporları alanında üst düzey kadın sporcular yetiştirmek ve kadın motosikletçilerin de trafikte var olduğunu göstermektir (Türkiye Kadın Motosikletçiler Spor Kulübü Derneği, 2014).

Kadınlar 20. yüzyılın başından beri motosiklet sürmelerine rağmen, bu faaliyet her zaman erkeklerin egemen olduğu bir boş zaman aktivitesi olarak görüldüğü için kadınlar, çoğunlukla motosiklet dünyasından çekilmiştir. Kadınlar motosiklet sürücüsü olmayı seçtiklerinde çeşitli kısıtlamalarla karşılaşmaktadır. İlk olarak, kadınlara ilişkin toplumsal beklentiler ve kadınların karşılaştıkları kısıtlamalar, onların sosyalleşememelerine sebep olmuştur. İkinci olarak, kadınların ailesinin kadınların motosiklet tercihini onaylamaması durumunda ek engellerle karşılaşabilmektedir. Üçüncü engel, kadınların motosiklet gruplarından dışlanma şeklinde yaşadığı ayrımcılıktır (Henderson, 1990). Motosikletlere iliştilen bu anlamlar, yıllar içinde değişmiş ve kadınların daha aktif motosiklet kullandıkları görülmüştür (Glamsler, 2003: 183-194). Motosiklet kullanıcılarının demografik yapısının değiştiğini gösteren verilere bakıldığında da kadınların bu pazarda giderek büyüyen bir pazar dilimini oluşturduğu anlaşılmaktadır.

Motosiklet sürmenin erkek cinsiyeti ile ilişkilendirilmesi (baskın bir heteroseksüellik), çoğu zaman motosiklet kullanımının en yaygın ifadelerinden biridir (Pinch ve Reimer, 2012). Motosiklet kulüp kültüründe kadının ikincil konuma itildiği ve erkek kulüp üyelerinin kadınları güçsüz, savunulması gereken varlıklar olarak konumlandırıldıkları görülmüştür. Kadının toplumsal cinsiyet rolleri, erkek üyeler tarafından fizyolojik yetersizliklerine dayandırılmış ve kadınların bu fiziksel güçsüzlüğü, onların kulübün geleceğini tehdit eden varlıklar olarak algılanmalarına yol açmıştır (Altundaş, 2015). Bu görüşü destekleyen benzer bir çalışmada ise (Auster, 2001) motosiklet kulüplerinin de motosikleti boş zaman aktivitesi olarak seçmesine ve potansiyel kısıtlamaları aşmış olmalarına rağmen kulüplerdeki erkeksi motosiklet imajının etkisinin halen görüldüğü belirtilmiştir.

Kadınları ve erkekleri boş zaman tercihlerinde farklı şekilde etkileyen unsurların bulunması (Henderson, 1990), boş zaman etkinlikleri ile ilgili beklentilerin değişmesine yol açabilir. Birçok erkeksi özellik, motosikletçilerle ilişkilendirildiği için kadınlar, motosiklet sürücülerinin küçük bir bölümünü oluşturmaktadır. Dünyada motosiklet ile seyahat eden kadın gezginlerin sayısının hızla artması nedeniyle seyahat eden bu grubun özelliklerinin neler olduğu da merak konusu haline gelmiştir. Alanyazında, kadın motosikletliler son dönemlerde sıklıkla araştırılmış bir konu olarak yer almıştır. Türkiye’de ise bu seyahat türünü tercih eden motosikletli kadın gezginlerle ilgili bir çalışmaya rastlanmamıştır. Bu belirlemeden hareketle, bu çalışmada kadın motosiklet gezginlerinin seyahat alışkanlıklarının neler olduğu, seyahatlerini neden motosikletle yaptıkları ve bu seyahatlerde edindikleri deneyimlerin neler olduğu belirlenmeye çalışılmıştır.

#### 4. YÖNTEM

Bu çalışmanın amacı, Türkiye’deki motosikletli kadın gezginlerin deneyimlerine yönelik öngörü sahibi olabilmek, motosikletli kadın gezginlerin profilini ortaya koymak ve onların seyahat güdülerini anlamaktır. Türkiye’deki kadın motosiklet gezginlerini konu alan bir çalışmaya rastlanmamış olması nedeniyle çalışma, keşifsel niteliktedir. Nitel bir tasarımla planlanan araştırmada aşağıdaki soruların yanıtı aranmıştır;

- Türkiye’deki motosikletli kadın gezginlerin profili nedir?
- Türkiye’deki motosikletli kadın gezginlerin seyahat güdülerini nelerdir?
- Türkiye’deki motosikletli kadın gezginlerin seyahatleri öncesinde nasıl bir planlama süreci yaşanmaktadır?
- Türkiye’deki motosikletli kadın gezginlerin seyahatleri sırasındaki deneyimleri nelerdir?

- Türkiye’deki motosikletli kadın gezginlerin seyahatleri sonrasında neler yaşanmaktadır?

#### 4.1 Verilerin Toplanması

Kaynak kişilerden verilerin toplanmasında yarı yapılandırılmış görüşme formlarından yararlanılmıştır. Doğrudan gözlem yapılamayan durumlar için kullanılan görüşme tekniğinin amacı, görüşme yapılan katılımcının bakış açısının ölçülmesidir (Patton, 2002). Ayrıca yarı yapılandırılmış görüşme tekniği, araştırmacıya daha esnek davranarak görüşmenin akışına göre formda yer alan soruların dışında ek sorular sorma ya da soruların sırasına uymama olanağı sunabilmektedir (Yıldırım ve Şimşek, 2018). Yarı yapılandırılmış görüşme formunun (EK 1) ilk kısmında katılımcıların yaşam öykülerinin öğrenilmesine yönelik dört adet demografik bilgi sorusuna; diğer bölümlerde ise araştırma sorularına yanıt bulmayı hedefleyen 19 soruya yer verilmiştir.

Katılımcılara ulaşmada kartopu örnekleme tekniğine başvurulmuştur. İlk katılımcı, araştırmacıların önceden tanıdığı bir motosikletli kadın gezgindir. Diğer katılımcılara da söz konusu kadın motosikletçi aracılığı ile ulaşılmıştır. Katılımcılar ile önce e-posta üzerinden iletişime geçilip çalışma ile ilgili bilgilendirme yapılmıştır. Daha sonra görüşme ile ilgili randevu alınmıştır. Araştırmanın güvenilirliğini artırmak için en az bir kere motosiklet ile seyahatlerini gerçekleştirmiş olan kadın katılımcılar örnekleme dâhil edilmiştir.

Verilerin toplanması aşamasında üç katılımcı ile yüz yüze, beş katılımcı ile ise görüntülü telefonla görüşme yapılmıştır. Yüz yüze görüşmeler, 13 Mayıs – 7 Haziran 2019 tarihleri arasında Eskişehir’de, katılımcıların evlerinde gerçekleştirilmiştir. Diğer beş katılımcının şehir dışında ikamet etmesinden dolayı aynı tarihler arasında görüşmeler, görüntülü telefon ile yapılmıştır. Araştırma hakkında katılımcılara detaylı bilgi verildikten sonra katılımcılardan kayıt için izin alınmıştır. Görüşmelerin kaydı ses kayıt cihazı ile gerçekleştirilmiştir. Toplam sekiz katılımcının yer aldığı araştırmada, verilerin kendini tekrarlamaya başladığı noktada görüşmeler sonlandırılmıştır. Görüşme sonucunda ses kayıtları, araştırmacılar tarafından deşifre edilerek içerik metinleri oluşturulmuştur. Araştırmaya katılan katılımcıların demografik özellikleri, Tablo 1’de sunulmuştur.

**Tablo 1:** Katılımcıların Demografik Bilgileri ve Görüşme Süreleri

Katılımcı	Yaş	Medeni Durum	Meslek	Eğitim Durumu	Motosiklet Kullanım Süresi	Görüşme Süreleri
K1	47	Evli	Muhasebeci	Lisans	30 yıl	50 dk (yüz yüze)
K2	44	Evli	Öğretmen	Lisans	1 yıl	8 dk (telefon)
K3	32	Evli	Marka Danışmanı	Yüksek Lisans	10 yıl	15 dk (telefon)
K4	49	Evli	Pilates-Yoga Eğitmeni	Ön Lisans	10 yıl	13 dk (telefon)
K5	20	Bekar	Öğrenci	Lisans	3 yıl	20 dk (yüz yüze)
K6	20	Bekar	Öğrenci	Lisans	3 yıl	57 dk (yüz yüze)
K7	52	Evli	Emekli	Lisans	34 yıl	14 dk (telefon)
K8	24	Bekar	Öğrenci	Lisans	6 yıl	23 dk (telefon)

## 5. BULGULAR

Katılımcılarla gerçekleştirilen görüşmelerden elde edilen veriler, yanıtı aranan soruların yanıtlarını oluşturacak şekilde bulgulara dönüştürülmüştür. Katılımcılardan elde edilen demografik bilgiler, katılımcıların 20 ile 52 yaşları arasında olduğunu; muhasebeci, öğretmen, pilates eğitmeni, marka danışmanı, emekli ve öğrenci gibi meslek gruplarına mensup olduklarını göstermektedir. Katılımcılar arasında evli olanlar çoğunluktadır. Katılımcılar, bir ila 34 yıl arasında değişen sürelerden beri motosiklet kullanmaktadır. Görüşme yapılan katılımcılar, daha önce motosiklet ile Konya, Ürgüp, Nevşehir Frig Vadisi, Nevşehir, Manisa, Isparta, Muğla, İzmir, Salda Gölü, Kaş, Zonguldak, Amasra, Bolu, Sakarya, Bursa, Balıkesir, Çanakkale ve Antalya gibi destinasyonlara seyahatte bulunmuş; yurtdışında ise Yunanistan, İtalya ve Malta, Pakistan, Rusya, Hindistan, Gürcistan, İran, Uganda, Nepal, Tataristan, Yunanistan'a gitmişlerdir.

### 5.1 Katılımcıların Seyahat Güdülerine İlişkin Bulgular

32 yaşında olan K3, 10 yıldır motosiklet kullandığını belirtirken, önceleri İstanbul'da ulaşımını kolaylaştırmak için aldığı motosiklet ile daha sonra hafta sonları kısa rotalar yapmaya başladığını eklemiştir. K4, motosiklet kullanımının biraz daha uzağa gitme isteğiyle başladığını ve 10 yıldır motosiklet kullandığını belirtmiştir. K1 ve K7, çok küçük yaşlarda, motosiklet kullanıcısı olan babalarından etkilenerek motosiklet kullanmaya başlamışlardır. Auster'e (2001) göre kadınların küçük yaşlardayken yakınlarında ve ailesinde motosiklet kullanan birini tanıyorsa, bir aile üyesi ya da arkadaşı tarafından motosiklete binmeyi öğretilip etkilenmesi olası bir durumdur.

Katılımcılara "Neden motosikletle seyahat ediyorsunuz?" sorusu yöneltildiğinde elde edilen bulgular motor tutkusu, özgürlük, adrenalin gibi güdülerin etkili olduğunu göstermiştir. Örneğin, K1 bunu "Özgürlüğü hissetmek... Tabii şimdi motora binen anlar bunu. O adrenalin, o açık havada gitmek, o rüzgârın yüzünüze vurması... Kendinizi kuş gibi hissediyorsunuz. Araba kullanırken o hissiyatı vermiyor... Çok güzel bir zevk, uçuyormuşsun gibi oluyor. Onu tarif edemem, yaşamak lazım" şeklinde belirtmiştir. K2 ve K6, motor tutkusundan dolayı seyahat ettiklerini söylerken K6 motosiklet tutkusunu şu sözlerle ifade etmiştir; "...nereye vardığın hiç önemli değil. Uçağa binerek de Kaş'a giderim amacım gezmek olsaydı eğer. Ama amacım gerçekten onunla o yol arkadaşım ile (motosikletim ile) gitmek".

K3 ve K4, motorla yolda olma tutkusunun yanında yeni yerler keşfetme isteği ile seyahate çıktıklarını belirtmişlerdir. K5, diğer katılımcılardan farklı olarak seyahat güdüsünün grupla hareket etmek olduğunu söylerken "O insanlarla birlikte olmayı seviyorum. Ama o insanlar motor kullanmıyor olsa, o kadar birlikte olmasam da olur. Bir de motor sürmeyi sevdiğim insanlarla çıkıyorum seyahate. Amacımız genelde bir yere gitmek olmuyor..." diye eklemiştir. K1, K3 ve K8 genellikle üye oldukları motor kulüpleri ile seyahate çıkmayı tercih ederken diğer beş katılımcı ise seyahatlerini yalnız yapmayı tercih etmektedir. Buna ek olarak K3, "...kalabalık grup sürüşleri motosiklet ile güvenli değil. Sürüşünü iyi bildiğim ve yakınım olan en fazla iki veya üç kişi ile seyahat ederim..." şeklinde görüş bildirmiştir. Seyahatlerini yalnız ya da en fazla üç kişi ile birlikte yapmayı tercih eden K7 ise kalabalık motor kulüpleri ile yapılan seyahatlerde motorların eşit derecede güçlü olamadığı ve sürüş stillerinin farklı olduğu için seyahatlerden keyifli alamadıklarını belirtmiştir. Katılımcıların sık tekrar eden söylemleri göz önüne alındığında motosiklet ile seyahate çıkma güdülerinin motor tutkusu, özgürlük, adrenalin, daha uzağa gitme isteği, yeni yerler keşfetme isteği ve üye oldukları motosiklet grubu ile hareket etme isteği olduğu söylenebilir.

### 5.2 Seyahat Öncesi Planlama Sürecine İlişkin Bulgular

Katılımcıların ifadelerinden seyahat öncesinde planlama yaparken güvenlik faktörünün ön plana çıktığı anlaşılmıştır. K1 ve K5, özellikle üye oldukları motosiklet kulüpleri ile çıktıkları seyahatlerde tüm üyelerin güvenlikle ve resmi evraklarla ilgili eksikleri tamamlamamaları halinde yola çıkmadıklarını belirtmişlerdir. K1, "Zaten geziye gitmeden evvel birbirimizi bu konuda hem örgütliyoruz hem de grup başkanımız eğer eksik bir şey olursa onu geziye çıkartmıyor cezalandırıyor, 'Sen gelemesin!' diyor. Ehliyet sahibi olmayan bir insan, bizimle sürüşe gelemez". K3 ise yurt dışına seyahat planlarken önce pasaport ve vize işlemlerini hallettiğini söylemiştir.

Seyahate çıkmadan önce güvenlik ile ilgili alınan bir diğer önlem ise motosiklet kullanıcılarının kıyafetleri ile ilgilidir. Bahsi geçen kıyafetler; kask, korumalı mont ve pantolon, ayak

bileği destekli bot ve eldivendir: “Bütün elbiselerimiz, kaskımız, ayakkabımız, botumuz yani motoru kullanacağımız için bunları giymek zorundayız” (K1). K3, motosikletin bakımı için gereken ekipman ve eşyaları yanına aldığını belirtirken K6 da şunları aktarmaktadır: “Makyaj çantası yerine küçük bir alet çantası koyuyorum. Buji anahtarı, yedek benzin filtresi gibi şeyleri yanımda götürdüğüm zaman en azından kendim değiştirebiliyorum. Sorunlarımı çözebilecek her şeyimi yanıma almayı tercih ediyorum” Seyahat öncesinde hava durumunun kontrol edilmesinin de katılımcıların planlama aşamalarından biri olduğu anlaşılmaktadır. İki katılımcı (K3 ve K6), hava koşullarına göre hareket ettiğini belirtirken K3, K4, K5, K7 ve K8 yol durumunun rota oluşturmada önemli olduğuna vurgu yapmıştır. K6, buna ek olarak ana yollar yerine daha sakin olan köy yollarını tercih ettiğini belirtmiştir.

Katılımcılardan ikisi (K3 ve K4), seyahat planlama sürecinde gezi maliyetinin de önemli bir faktör olduğunu belirtirken K3, ek olarak kamp yeri ve otel araştırma işlemlerini de planlama sürecine dahil ettiğini söylemiştir. Yine aynı katılımcı, konaklama ile ilgili yararlandığı kaynakların Couchsurfing, Airbnb ve Booking.com olduğunu eklemiştir. Bir katılımcı (K4) ise bunun aksine planlama yaparken kaynak olarak daha önce giden kişilerden edindiği bilgilerin ve okuduklarının yeterli olduğunu söylemiştir. K7 konaklama ile ilgili kamp malzemelerinin çok fazla yer kaplamasından dolayı genellikle kamp alanlarını tercih etmediğini belirtmiştir: “Çadır taşımak istemiyorum. Zaten motorla gidince eşyamız çok oluyor bu yüzden minimum eşya ile gitmeye çalışıyorum. Airbnb ve Booking'den buluyoruz”. Katılımcılar, genellikle kalacakları yerlerde kapalı park yeri olmasına ve motorları güvenle bırakabilecekleri yerlerin olmasına dikkat ettiklerini belirtmişlerdir.

Katılımcılardan seyahate çıkma sıklığı ve bu gezilerin ortalama süresi ile ilgili bilgiler de elde edilmiştir. K1, üye olduğu motosiklet kulübü ile her hafta kısa yollara gittiklerini, uzun seyahatlerin bazılarının ise 2-3 gün sürdüğünü söylemiştir: “Bazen mesela tatillerimiz çok fazla oluyor, çadır kuruyoruz veya otele anlaşıyoruz önceden. 2-3 günlüğüne kalmış oluyoruz, dönüyoruz”. K5 ise kalış süresini “Günübirlik de gidiyoruz dönüyoruz hemen mesela ama bir hafta kaldığımız da oluyor” şeklinde ifade etmiştir. Bunun aksine K3, üç ayda bir kez uzun mesafe yola çıktığını, ortalama beş ila 15 gün süren bu seyahatlerin yazları daha sıklaştığını belirtmiştir. Diğer iki katılımcı ise daha uzun seyahatleri tercih etmektedir. K4, durumu “her sene yapmaya çalışıyorum ve en az iki ay ayırıyorum gezilerim için” şeklinde belirtirken K6 bu gezilerin başını ve sonunu belirlemediğini, gezilerin genellikle bir hafta öncesinden belli olduğunu söylemiş ve şunları eklemiştir: “O sırada ne kadar kalmak istiyorsam, param, zamanım neye yetiyorsa o şekilde ayarlıyorum”.

Katılımcılardan yalnızca biri (K4), seyahat harcamaları konusunda sponsorların yardımcı olduğunu belirtirken diğer katılımcılar, seyahat harcamalarını kendilerinin karşıladığını belirtmişlerdir. Motosiklet ile seyahat eden kadın gezginlerin sponsorluk sürecinde ise sosyal medya hesaplarının aktif kullanmaları gerekmektedir. “Gençken katıldığımız birkaç yarışma vardı, o zaman için sponsor elde ediyorduk. Biz tamamen zevkine yaptığımız için bunu, artık yarışmalara da girmedik için sponsora gerek duymadan kendi bütçemizden karşılayarak gezilerimizi yapıyoruz” (K1); “Tamamını kendim karşılıyorum. Sponsorlar en fazla ekipman hediyesi veya indirim yapıyorlar” (K3); “Şu an için öyle bir durum yok, kendi cebimizden karşılıyoruz” (K5). Diğer iki katılımcı (K5, K6) ise ileride sponsorlar ile seyahatlerine devam etmek istediklerini şu sözlerle belirtmişlerdir: “Bu işi iş olarak yapan insanlar var. Blog sahibi olanlar var, sponsorları olanlar var. Benim şahsen yok ama ileride daha güzel bir motorum olursa daha çok imkânım olursa böyle bir şey de düşünebilirim” (K5); “Finansal destek kısmında ben sponsorlar aracılığıyla devam etmeyi planlıyorum bu noktadan sonra” (K6).

Katılımcılar, seyahatlerinde karşılaştıkları engeller ile ilgili olarak farklı yanıtlar vermişlerdir: “Olmadı. Sırt çantamı alıp çıkmak istediğim zaman eğer para varsa benzin masrafı falan vesaire. Onun dışında sorun yaşamadım. Yaşarsam geri dönüyorum. O noktada hemen B planına geçiş yapılır” (K6); “Ortama uymaya çalışıyorum. Mesela İran'da başımı kapatmam gerekiyordu, kapattım” (K4); “Gerekirse plan değiştiriyorum. Dünyanın sonu değil ki o engeli çözemeyiz ya da çözmek istemezsem geri dönüyorum” (K3). Motosiklet kulübü ile birlikte planlama yapan



katılımcıların ise daha az engel ile karşılaştıkları görülmüştür: “Genelde grupla olduğum için rahat oluyor” (K5). Katılımcılar, karşılaştıkları engellerin daha çok yolculuk esnasında trafikte iken ortaya çıktığını belirtmişlerdir: “Dönem dönem oluyor tabii. Yollarda her türlü tehlike ile karşılaşabiliyorsunuz. Gittiğiniz yerde çok olmasa bile yolda daha çok oluyor tehlikeler” (K2). Bu başlık altında seyahat planlama sürecinde katılımcıların daha çok güvenlik, gezi maliyeti, gezi süresi, seyahat için gerekli ekipmanların hazırlanması, rota oluşturulması ve konaklama planlaması gibi ifadeler üzerinde durulduğu görülmüştür.

### 5.3 Seyahat Sürecine İlişkin Bulgular

Katılımcıların çoğu bu seyahatlerinde kamp kurduklarını ifade etmiştir: “Bizim aynı zamanda kampçılık yönümüz de var. Kampı daha çok yazın tercih ediyoruz. Çünkü kamp çok eğlenceli oluyor” (K1); “Kamp yeri olan yerlerde kamp yapıyorum. Yurtdışında Couchsurfing sistemi ile motosiklet kullanan kişilerin evlerinde ücretsiz misafir oluyorum. Airbnb’den oda kirliyorum ya da Booking.com’den otel bakıyorum” (K3); “Genellikle hostellerde çoklu paylaşım odalarında kalıyorum, yoksa booking tarzı konaklama sitelerinden ekonomik olanları tercih ediyorum” (K4). Katılımcılardan biri (K6) ise mümkün olduğunca sosyal medya üzerinden konuştuğu kişilerin evinde kaldığını ifade etmiştir. “Çünkü orada bir sürü insanla tanışmış oluyorum. Yani ben o akşam güzel bir ailenin yanında kalıp, güzel yemekler yiyip, güzel sohbetler etmek yerine neden soğuk bir otel odasını tercih edeyim diye düşünüyorum” (K6). Genellikle motosiklet kulübü ile seyahat eden K5 ise genelde seyahatlerinde yolda çok fazla mola verip dinlenmediklerini ifade ederken yolda dinlenmeleri gerektiğinde ise “Kulüp evlerimiz her şehirde var. Kulüp evleri rotasında gitmeye çalışıyoruz. Kaldığımız yerler genellikle kulüp evleri oluyor” diye eklemiştir.

Katılımcılara, motosiklet ile seyahat eden kadınlara yönelik ön yargılar ile karşılaşmış ve bu ön yargıların neler olduğu sorulmuştur. K2, K4 ve K7 bu konuda kötü bir deneyim yaşamadığını söylerken K1, “Bizi erkek sanıyorlar. Bazen kendi hatalarından dolayı küfür edenler oluyor” ifadesini kullanmıştır. K5 ve K8 ise bu durumu “Çok fazla sıkıntı yaşıyorsun. Saçımı kaskın içine sokup da lütfen kadın olduğumu anlamasınlar diye yola çıktığımı da biliyorum. Bol bol giyiniyorsun işte” şeklinde ifade etmiştir. K8 ise özellikle trafikte sıkıştırıldıklarını ifade ederken “Görüyorlar, laf atıyorlar ‘tek başına mısın?’ diye ya da eşlik etmeyi teklif edip ‘kadın mı acaba?’ deyip üstümüze arabayı kırıp canımızı tehlikeye atıyorlar” demiştir. Bir önceki başlık olan seyahat planlama sürecinde olduğu gibi seyahat sürecinde de katılımcıların tamamı, güvenlik konusunda vurgu yapmıştır.

### 5.4 Seyahat Sonrası Dönemle İlgili Bulgular

Motosiklet ile seyahat sonrasında katılımcılar günlük hayat rutininin çok sıkıcı olduğunu ve geri dönmek istemediklerini ifade etmiştir. Katılımcılar, seyahat sonrasındaki hislerine ilişkin olarak şunları söylemiştir: “Seyahatimizin bitmesi aşamasında son bir mola veriyoruz. Orada bir çayımızı içiyoruz. Daha sonra geziden neler çıkarttık, nereleri gezdik. Yüzümüzde şirin birer gülücükle, ama yorgunluğu hiç hissetmeden evimize gidiyoruz” (K1); K5 de bu görüşe benzer olarak seyahat sonrası duygularını şöyle dile getirmiştir: “Seyahat sonrasında eve geldiğin an çok bitmiş yorgun oluyorsun. Çünkü kolay değil, kaç saat yol gidiyorsun, ama çok tatlı bir yorgunluk oluyor, mutlu dönüyorsun evine. Bir dahakini planlamaya başlıyorsun bile belki”. K7 ve K8, seyahate çıkmadan önceki kaygılarının seyahat sonrasında kaybolduğunu, artık kadınların her şeyi başarabileceğini düşündüklerini belirtmişlerdir.

Motosiklet ile seyahat etmenin olumlu etkileri konusunda K3 ve K4, sade bir hayat sürmeyi öğrendiklerini belirtmişlerdir: “Her seyahat, insanı biraz değiştiriyor. Döndüğümde eskisi gibi olmuyorum. Az eşyayla yaşamaya alıştığım için evdeki eşyalar fazla geliyor” (K3); “Her şeyle baş edebileceğimi, dünyada hala güzel insanların olduğunu, anlatılanlar kadar kötü bir dünya olmadığını gördüm” (K4). K4, çevresine karşı bakış açısının değiştiğini ifade etmiştir. K3 ise ayrıca bu gezilerin bir çeşit meditasyon görevi gördüğünü belirtirken “Motor sürerken yalnızca yola ve çevreye odaklanma, geri kalan her şeyi geride bırakmanı sağlıyor. Varlığından haberdar bile olmadığınız yerler, insanlar, tatlar keşfetmeme sebep oluyor.” şeklinde eklemiştir. “Kafam çok

*doluydu resetlenmiş (yenilenmiş) bir şekilde geri döndüm. Her defasında da böyle oluyor. İnanılmaz bir kafa boşluğu. Tabii gelip tekrar dolduruyorsun maalesef. Ama hem seyahat sırasında hem ondan sonra da çok eğlenceli oluyor. Mutlu oluyorsun. İnanılmaz bir şey” (K6).*

Son olarak katılımcılara, “Sosyal medyanın tanınırlığına katkısı oldu mu?” sorusu yöneltilmiştir. K3 ve K4 sosyal medya sayesinde tanındıklarını söylerken, K1 ve K2, kişisel olarak paylaşım yapmadıklarını, genellikle üye oldukları motosiklet kulübünün sayfasından paylaşım yapıldığını söylemiştir: “Resimleri sosyal medyada kapalı grup sayfamızda paylaşıyoruz” (K1). Özetle, katılımcıların tamamı, seyahatleri sona erdiğinde engelleri aştıklarını, başarmanın vermiş olduğu mutluluğun kendilerini güçlendirdiklerini söylemiştir. Mutluluk, engelleri aşmak, başarmak ve güçlenmek, seyahat dönemi sonrası hisleri ifade ederken sık tekrar eden söylemlerdir.

## 6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Postmodern teoriler, toplumsal dünyaya eleştirel yaklaşıma benzer bir tutumla yaklaşırken değişmeye ve farklılığa da olanak tanıyabilir. 1980’lerin en önemli kuramsal gelişmesi, postmodernist kuramların feminizm üzerindeki etkileri olmuştur (Donovan, 2001: 352). Feminizm, postmodernizmin ortaya çıkışına kaynaklık eden gelişmeler arasında önemli bir yer tutmaktadır (Demir, 2000: 173-174). Feminizm, modern dönemin sorgulanmasını gerektirecek köklü eleştirilere yol açmış ve postmodernizmin ortaya çıkması için uygun bir entelektüel zemin hazırlamıştır. Postmodern dönemde toplumsal dünyada yaşanan değişimler, bireylerin seyahat tercihlerini de etkilemiştir. Kadınların tek başlarına çıktıkları seyahatler, postmodern dönemde artmış; bu durum, turizm endüstrisinde kadınların büyüyen bir güç olarak görülmesini sağlamıştır. Buna bağlı olarak, Türkiye’de seyahatlerini motosiklet ile gerçekleştiren kadınların sayısı göz ardı edilemeyecek kadar artmıştır.

Motosikletli kadın gezginlerin profilini ve seyahat güdülerini anlamaya yönelik olarak gerçekleştirilen bu çalışmanın sonuçları; “Katılımcıların Seyahat Güdülerine İlişkin Bulgular”, “Seyahat Öncesi Planlama Sürecine İlişkin Bulgular”, “Seyahat Sürecine İlişkin Bulgular” ve “Seyahat Sonrası Dönemle İlgili Bulgular” olmak üzere dört başlık altında ele alınmıştır. Katılımcıların, motosiklet ile seyahatlerine çoğunlukla genç yaşlarda başladıkları görülmüştür. Katılımcıların, ortak seyahat güdülerinin motor tutkusu olduğu söylenebilir.

Katılımcıların motosiklet ile seyahat için güdüleyen unsurlar arasında ilk olarak “motosiklet tutkusu”nun yer aldığı görülmektedir. Motosikletli kadın gezginleri güdüleyen diğer bir faktör ise “özgürlük arayışı”dır. Katılımcılar, motosiklet ile çıktıkları seyahatlerinde günlük hayatın rutininden kaçmak ve sade bir hayat sürmek isteklerini ifade etmişlerdir. Özgürlük arayışı, kadın motosikletli gezginlere benzer küçük grupların seyahatlerindeki temel seyahat güdülerini arasında yer almaktadır. Nitekim, benzer bir çalışmada Özel vd. (2018), postmodern bir klan olarak tanımladıkları Otostoprail grubunun güdülerini arasında özgürlük arayışının önemli bir yere sahip olduğunu tespit etmişlerdir. Motosikletli kadın gezginlerin özgür, bağımsız, kendini kural ve ölçülerle sınırlamayan özellikleri postmodern turistlerin özellikleri ile benzerlik göstermektedir.

Katılımcıların motosiklet ile yaptıkları seyahatlerinde yerel halktan olumlu tepkiler aldıkları ve yakın ilişkiler kurdukları sonucuna ulaşılmıştır. Kaba ve Emekli’nin (2018) çalışmasında da benzer bir sonuca ulaşılmış ve turistlerden farklı olarak kadın gezginlerin yerli halkın yaşantısını deneyimlemeye önem veren postmodern turist özelliği gösterdiği görülmüştür. Katılımcıların tamamı, güvenlik konusu üzerinde durmuştur. Özellikle seyahatlerini tek başına gerçekleştiren motosikletli kadın gezginlerin güvenlik konusunda sorun yaşadıkları söylenebilir. Katılımcılar, motosiklet ile seyahat etmenin genellikle güvenli olduğunu belirtmiştir. Yalnız seyahat eden kadınların daha çok trafikte sorun yaşadıkları söylenebilir. Katılımcıların seyahatlerinde bir engel ile karşılaştıklarında planlarını değiştirdikleri ve farklı bir rota ile devam ettikleri sonucuna ulaşılmıştır. Bu durum Kozak vd.nin (2007) kadın gezginlerin yüksek risk algısı durumunda seyahat planlarını değiştirmelerinin muhtemel olduğu sonucu ile benzerlik göstermektedir. Ancak çalışmada katılımcıların “motor tutkusu” ve “özgürlük arayışı” güdülerini, riskin farkında olduklarını ve yalnız seyahat etmeye devam ederek gönüllü risk aldıklarını göstermektedir (Yang vd., 2018). Güvenlik ile

ilgili yaşanan bu sorunlara rağmen, motosiklet ile tek başına seyahat eden katılımcıların Kaba ve Emekli'nin (2018) çalışmasında olduğu gibi tek başına çıktıkları seyahatlerinden genel olarak memnun oldukları sonucuna ulaşılmıştır.

Kısa seyahatlerin genellikle günübürlük ve spontane olduğu anlaşılmaktadır. Uzun dönemi kapsayan seyahatlerde ise motosiklet araç gereçleri başta olmak üzere seyahat bütçesinin ve konaklama gereksiniminin giderilmesi için uygun konaklama planının yapılması gerekmektedir. Seyahat sonrası süreçte ise katılımcıların deneyimlerini fotoğraf ya da video olarak üye oldukları motosiklet kulüplerinin sayfalarında ya da kişisel sosyal medya hesaplarında paylaştıkları görülmüştür. Seyahat bütçelerini planlarken sponsorlardan maddi destek sağlayan katılımcıların sosyal medya sayfalarını daha aktif kullandıkları söylenebilir. Motosiklet ile seyahat etmek kadınlar üzerinde özgüven artışı ve güçlenme gibi olumlu etkiler bırakırken, onların yeni insanlar ve kültürler tanımalarına da katkı sağlamaktadır. Bu sonuç, aynı zamanda motosikletli kadın gezginlerin seyahat sürecinde karşılaştıkları engelleri aştığı ve motosiklet ile seyahat etmenin onların güçlenmelerine katkı sağladığı sonucunu da desteklemektedir (Wilson ve Harris, 2006).

Bu çalışmada motosikletli kadın gezginlerin seyahat güdülerini ve seyahat deneyimlerini anlamak için bir araştırma yürütülmüştür. Gelecekteki çalışmalarda daha çok katılımcı çalışmaya dahil edilerek nicel araştırmalar yürütülebilir. Genellemelerin yapılabilmesine olanak sağlayacak olan bu araştırmalarda kadın motosiklet kulüpleri ve kadınların grup olarak seyahatleri daha detaylı olarak ele alınabilir. Destinasyonların pazarlanması, motosikletli kadın gezginlerin seyahat ihtiyaçlarını da karşılayacak stratejilere odaklanabilir. Ek olarak, motosiklet ile seyahat eden kadınların bu faaliyetlerinin turizme olan katkıları; tanıtım, pazarlama ve ekonomi bakış açılarıyla yeni çalışmalarda incelenebilir. Benzer şekilde, motosiklet festivalleri ve turizme olan etkileri, postmodern turizm faaliyetleri kapsamında incelenebilir. Motorail, Bicyclerail gibi gruplardaki kadın sürücülerin deneyimleri ile ilgili yeni araştırmalar yürütülebilir.

## KAYNAKÇA

- Altundaş, E. (2015). *Erkekliğin İnşa Edildiği Bir Alan Olarak Motosiklet Kulüpleri: Toplumsal Cinsiyet Kodlarına ve Kimlik İnşasına İlişkin Nitel Bir Çalışma*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.
- Akoğlan Kozak, M., Evren, S. ve Çakır, O. (2013). Tarihsel Süreç İçinde Turizm Paradigması. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 24(1), 7-22.
- Amir, A. F., Ismail, M. N. I. ve See, T. P. (2015). Sustainable Tourist Environment: Perception Of International Women Travelers On Safety And Security In Kuala Lumpur. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 168, 123-133.
- Aşan, K. ve Akoğlan Kozak, M. (2015). Postmodern Turist Deneyimi ve Bisiklet Turizmi. *International Journal of Eurasia Social Sciences*, 6(21), 265-288.
- Austin, D. M. ve Gagné, P. (2008). Community in a Mobile Subculture: The World of The Touring Motorcyclist. *In Studies in Symbolic Interaction*, 411-437. Emerald Group Publishing Limited.
- Auster, C. J. (2001). Transcending Potential Antecedent Leisure Constraints: The Case of Women Motorcycle Operators. *Journal of Leisure Research*, 33(3), 272-298.
- Bauman, Z. (2013). *Postmodernizm ve Hoşnutsuzlukları*, 2. Baskı, (Çev.) İsmail Türkmen, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Bauman, Z. (1996). *Postmodern Etik*, 1. Baskı, (Çev.) Alev Türker, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Bentley, T. A., Cater, C. ve Page, S. J. (2010). Adventure and Ecotourism Safety in Queensland: Operator Experiences and Practice. *Tourism Management*, 31(5), 563-571.
- Cater, C. (2012). Motorcycle Tourism in Ceredigion. *Tourism Society*,
- Cesur, M. (2014). *Tek Başına Seyahat Eden Kadın Turistlerin Seyahat Kısıtlayıcıları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çanakkale.
- Chiang, C. Y. ve Jogaratnam, G. (2006). Why Do Women Travel Solo for Purposes of Leisure?. *Journal of Vacation Marketing*, 12(1), 59-70.

- Cohen, E. (2012). Major Trends in Contemporary Tourism. *The Routledge Handbook of Tourism Research*, (310). New York: Routledge. Aktaran Aşan, K. ve Akoğlan Kozak, M. (2015). Postmodern Turist Deneyimi ve Bisiklet Turizmi. *International Journal of Eurasia Social Sciences*, 6(21), 265-288.
- Creswell, J. W. (2016). *Nitel Araştırma Yöntemleri: Beş Yaklaşımına Göre Nitel Araştırma ve Araştırma Deseni*, Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Demir, Ö. (2000). *Bilim Felsefesi*, Ankara: Vadi Yayınları.
- Donovan, J. (2001). *Feminist Teori: Amerikan Feminizminin Entelektüel Gelenekleri*, 2.Basım, (Çev.) Aksu Bora, Meltem Ağdukk Gevrek ve Fevziye Sayılan, İstanbul: İletişim Yayıncılık.
- Ertaş, M. ve Aktaş, G. (2017). Rekreatif Gruplarda Seyahat Etme Nedenleri: Motosiklet Kullanıcıları Üzerine Bir İnceleme. 18. *Ulusal Turizm Kongresi Bildiriler Kitabı* içinde (s. 18-22), Mardin: Artuklu Üniversitesi, Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik Yüksekokulu.
- Funk, R. (2007). *Ben ve Biz: Postmodern İnsanın Psikanalizi*, 1. Basım, (Çev.) Çağlar Tanyeri, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Glamser, F. D. (2003). Women Motorcyclists: Childhood Foundations and Adult Pathways. *Free Inquiry in Creative Sociology*, 31(2), 183-194.
- Green, E., Hebron, S. ve Woodward, D. (1987). *Leisure and Gender: A Study of Sheffield Women's Leisure Experience*, London: Sports Council and Economic and Social Research Council.
- Haigh, J. ve Crowther, G. (2005). Interpreting Motorcycling Through Its Embodiment in Life Story Narratives. *Journal of Marketing Management*, 21(5-6), 555-572.
- Henderson, K. A. (1990). The Meaning of Leisure For Women: An Integrative Review of The Research. *Journal of Leisure Research*, 22(3), 228-243.
- Jackson, E. L. (1993). Recognizing Patterns of Leisure Constraints: Results From Alternative Analyses. *Journal of Leisure Research*, 25(2), 129-14.
- Jordan, F. ve Gibson, H. (2005). "We're Not Stupid... But We'll Not Stay Home Either": Experiences Of Solo Women Travelers. *Tourism Review International*, 9(2), 195-211.
- Kaba, B. ve Emekli G. (2018). Turizmde Yükselen Bir Eğilim: Yalnız Seyahat Eden Kadın Gezginler (Türkiye Örneği). *Ege Coğrafya Dergisi*, 27(2), 111-126.
- Kayaman, R. ve Armutlu, C. E. (2003). Post-modern Tüketici Davranışının Pazar Bölümleme Kavramına Etkileri: Post-modern Klanlar. *Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi*, 1, 133-145.
- Karkıner, N. (2013). Kadın, Aile ve Toplum, Nadir Suğur (Ed.), *Sosyolojiye Giriş* (s. 137), Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Khan, S. (2011). Gendered Leisure: Are Women More Constrained in Travel For Leisure?. *Tourismos*, 6(1), 105-121.
- Khan, M. J., Chelliah, S., Khan, F., ve Amin, S. (2019). Perceived Risks, Travel Constraints and Visit Intention Of Young Women Travelers: The Moderating Role Of Travel Motivation. *Tourism Review*, 74(3), 721-738.
- Kozak, M. (2017). *Bilimsel Araştırma: Tasarım, Yazım ve Yayım Teknikleri*, Ankara: Detay Yayıncılık.
- Kozak, M., Crotts, J. C. ve Law, R. (2007). The Impact Of The Perception Of Risk On International Travellers. *International Journal of Tourism Research*, 9(4), 233-242.
- Nichols, C. M. ve Snepenger, D. J. (1988). Family Decision Making and Tourism Behavior and Attitudes. *Journal of Travel Research*, 26(4), 2-6.
- Nyaupane, P.G. ve Andereck, K. (2008). Understanding Travel Constraints: Application and Extension of a Leisure Constraints Model. *Journal of Travel Research*, 46(4), 433-439.
- Odabaşı, Y. (2004). *Postmodern Pazarlama: Tüketim ve Tüketici*, İstanbul: Mediacat Yayınları.
- Özel, Ç. H., Yersüren, S. ve Çiftçi, F. (2018). Postmodern Klanlarda Yer Alan Turistlerin Güdülleri: Otostoprail Türkiye Örneği. *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 18(2), 207-234.
- Pinch, P. ve Reimer, S. (2012). Moto-mobilities: Geographies of the Motorcycle and Motorcyclists. *Mobilities*, 7(3), 439-457.

- Patton, M. Q. (2002). *Qualitative Research and Evaluation Methods*, Thousand Oakes, CA: Sage.
- Sykes, D. M. ve Kelly, K. G. (2012, June). Mapping The Study Of Motorcycle Tourism: Impacts And Opportunities. *In Proceedings of International Conference on Tourism and Events: Opportunities, Impacts and Change Ulster Business School Belfast* (s. 20-22). Northern Ireland: University of Ulster.
- Taş, G. (2016). Feminizm Üzerine Genel Bir Değerlendirme: Kavramsal Analizi, Tarihsel Süreçleri ve Dönüşümleri. *Akademik Hassasiyetler*, 3(5) 163-175.
- Türkiye Kadın Motosikletçiler Spor Kulübü Derneği (2014). <http://www.tkmk.org.tr/hakkimizda> adresinden 01 Temmuz 2019 tarihinde edinilmiştir.
- Quinn, J. F. ve Forsyth, C. J. (2009). Leathers and Rolexes: The Symbolism and Values of The Motorcycle Club. *Deviant Behavior*, 30(3), 235-265.
- Wilson, E. ve Harris, C. (2006). Meaningful Travel: Women, Independent Travel and The Search For Self and Meaning. *Turizam: Međunarodni Znanstveno-Stručni Časopis*, 54(2), 161-172.
- Wilson, E., ve Little, D. E. (2008). The Solo Female Travel Experience: Exploring The 'Geography Of Women's Fear'. *Current Issues in Tourism*, 11(2), 167-186.
- Yang, E. C. L., Khoo-Lattimore, C., ve Arcodia, C. (2018). Constructing Space and Self Through Risk Taking: A Case Of Asian Solo Female Travelers. *Journal Of Travel Research*, 57(2), 260-272.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2018). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*, Ankara: Seçkin Yayıncılık.

## **EK 1: Yarı Yapılandırılmış Görüşme Formu**

### **Katılımcı Profiline İlişkin Sorular**

- Yaşınız? Medeni durumunuz?
- Çocuğunuz var mı?
- Mezun olduğunuz okul?
- Çalışıyor musunuz? Mesleğiniz nedir?

### **Seyahat Güdülerine İlişkin Sorular**

1. Ne kadar zamandır motosiklet kullanıyorsunuz?
2. Motosikletle seyahat etmeye nasıl başladınız?
3. Profesyonel olarak geziyor musunuz? Gezmek sizin için bir iş mi?
4. Yalnız mı seyahat etmeyi tercih edersiniz yoksa kalabalık gruplarla mı?
5. Neden seyahat ediyorsunuz? (Motor tutkusu, Destinasyonun Çekiciliği, Blogların ve Sosyal medyanın etkisi)

### **Seyahat Öncesi Planlamayla İlgili Sorular**

6. Seyahatinizin öncesinde hangi faktörler üzerinde planlama yapıyorsunuz?
7. Yararlandığınız bilgi kaynakları nelerdir?
8. Gezi tarihlerini neye göre belirlersiniz, seyahate çıkma sıklığınız nedir, bir gezinin ortalama süresi ne kadardır?
- 9.
10. Finansal destek nasıl sağlanıyor?
11. Seyahatiniz öncesinde planlama yaparken karşılaştığınız engeller oluyor mu, bu engeller ile nasıl başa çıkıyorsunuz?

### **Seyahat Sürecine İlişkin Sorular**

12. Motosiklet ile seyahat eden kadınlara yönelik ön yargılar ile karşılaştınız mı, karşılaştıysanız bu ön yargılar nelerdir?
13. Güvenlikle ilgili sıkıntı yaşıyor musunuz?
14. Seyahat süresince konaklama ihtiyacını nasıl karşılıyorsunuz? Hangi tür tesislerde konaklıyorsunuz?
15. Seyahatiniz esnasında karşılaştığınız kısıtlayıcılar/engeller ile nasıl mücadele ediyorsunuz?
16. Güvenli olduğunu düşündüğünüz bir seyahat sırasında sorun yaşadığınız oldu mu? Olduysa paylaşabilir misini?

### **Seyahat Sonrası Dönemle İlgili Sorular**

17. Seyahat sonrasında hislerinizi tarif edebilir misiniz?
18. Motosikletle seyahat etmenin ne gibi olumlu etkileri vardır?
19. Sosyal medyanın tanınırlığınıza katkısı oldu mu?
20. Sosyal medyanın gezilerinize maddi kaynak sağlama açısından katkısı oluyor mu?

## **EXTENDED SUMMARY**

### **Purpose**

In the postmodern period, women began to take part in travel activities and the number of women traveling on motorcycles has increased in recent years, thus enabling women to be identified as a growing market share in the tourism industry. When the studies on women's leisure time are examined, it is seen that the number of women traveling by motorcycle in the world increases. In this regard, this study aims to determine the demographic characteristics of women travelers traveling by motorcycle in Turkey, their motives of travel, their travel planning process before the travel and how they feel after the travel. Besides, the study seeks answers to the questions about the travel habits of women motorcycle travelers, why they travel by motorcycle and what experiences they gained during these trips. The literature lacks studies about the travel motives and travel processes of women motorcycle travelers in Turkey. This study is exploratory in this aspect. The findings of this study are important in the terms of providing information about the characteristics of postmodern women travelers traveling by motorcycle, revealing the problems experienced by women travelers during their travels by motorcycle and drawing attention to awareness raising activities necessary for women to participate in such activities. In addition, the study is expected to contribute to the literature on women tourists traveling alone with a different type of tourism, such as motorcycle tourism.

### **Methodology**

This exploratory study was planned with qualitative research design. Interview technique was used in the data collection stage. Snowball sampling technique was used to reach the participants. In order to increase the credibility of the research, a total of eight participants who have traveled at least once by motorcycle were included in the sample. Semi-structured interview forms were used to collect data from participants. In the interview form, which was prepared depending on the purpose of the study, 19 questions about the profile of women motorcycle travelers, the driving motives of women motorcycle travelers, the pre-travel planning process, and the experiences during and after the travel were included. During the data collection phase, three participants were interviewed face-to-face and five participants were interviewed by video phone. The face-to-face interviews were held between May 13 and June 7, 2019 at the participants' homes in Eskişehir. Interviews with five other participants were made by video phone between the same dates since they resided outside the city. Interviews were recorded with voice recorder. The study included a total of eight participants and the interviews were terminated at the point where the data began to repeat itself. Audio recordings obtained from the interviews were deciphered by researchers and transcriptions were formed.

### **Findings**

Participants started traveling on motorcycles mostly at a young age. The findings of the participants' travel motives indicate that common travel motives are motor passion. In addition to their passion for being on the road by motor, the participants stated that they were willing to explore new places. It is understood from the statements of the participants that security factor comes to the forefront when planning before traveling. Participants start the journey planning process by creating a route, and after planning a route, they plan their travel budget and accommodation. Before the trip, necessary vehicles are maintained and the tools and equipment are taken during the journey. Participants stated that they usually prefer camping sites in their accommodation and they also use websites like Airbnb and Booking.com. Participants usually pay attention to the fact that they have indoor parking spaces and that they can safely leave their engines. When the participants were asked whether they faced prejudices against women traveling by motorcycle alone, three participants stated that they had problems especially with regard to security. Participants traveling with the motorcycle clubs of which they are members stated that it is safer to travel with the group. The concerns of the participants before the trip disappear after the trip and this situation makes the women travelers think that they can easily accomplish everything. Participants find the daily life so boring after motorcycle travel, so they do not want to go back.

## **Conclusion and Discussion**

Among the factors that motivated the participants to travel by motorcycle “passion for motorcycles” was the first, while “seeking freedom” was another factor that motivated the participants. Participants expressed their desire to escape from the routine of daily life and to lead a simple life on their motorcycle journeys. The characteristics of free, independent, self-limiting rules and measures of women travelers on motorcycles are similar to those of postmodern tourists. All participants emphasized the security issue. Particularly, it was observed that women motorcycle travelers, who are traveling alone, have problems in security. Participants often find it safe to travel by motorcycle, while women traveling alone have more traffic problems. Short trips are usually daily and spontaneous. For long term travels, it is necessary to make an appropriate accommodation plan in order to meet the travel budget and accommodation requirement, especially motorcycle equipment. In this study, it is aimed to understand travel motives and travel experiences of women motorcycle travelers. Due to time and monetary limitations, the number of participants could not be increased. In future studies, more participants can be included in the research and women's motorcycle clubs and group travel of women can be discussed in more detail. In addition, the contribution of these activities of women traveling on motorcycles to tourism can be examined in new studies from the point of view of marketing and economy. Similarly, motorcycle festivals and their impact on tourism can be examined in the context of postmodern tourism. New research on the experiences of women drivers in groups such as Motorail and Bicyclerail can be conducted.