

Yayın Geliş Tarihi: 20.05.2020
Yayına Kabul Tarihi: 02.10.2022
Online Yayın Tarihi: 30.06.2023
DOI: 10.18613/deudfd.740229
Araştırma Makalesi (Research Article)

Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt:13 Sayı:1 Yıl: 2023
Sayfa: 52-73
E-ISSN: 2458-9942

MAVİ YOLCULUK SIRASINDA BODRUM GULETLERİ'NDE KULLANIM DAĞILIMININ ARAŞTIRILMASI*

Bülent İbrahim TURAN¹
Ahmet Can ÖZCAN²

ÖZET

Mavi Yolculuk, günümüzde yalnızca Türkiye’de değil tüm dünyada tanınan eşsiz bir deniz turizm türüdür. Gelişen teknolojinin de katkısıyla, müşterilere konforlu ve huzurlu bir tatil imkânı tanıyan Mavi Yolculuk, yerli ve yabancı pek çok turist tarafından tercih edilmektedir. Mavi Yolculuk’ta kullanılan Bodrum Guletleri’nde tasarım, mühendislik ve imalat süreçlerinde müşterilerin kullanım tercihleri büyük önem taşımaktadır. Tüm bu etmenlerin doğru bir şekilde anlaşılabilmesi gerek söz konusu teknelerin daha verimli hale getirilmesi bakımından oldukça kritiktir. Bu araştırmada, Mavi Yolculuk’u tecrübe eden müşterilerin, Mavi Yolculuk’un farklı aşamalarında Bodrum Guletleri’nin çeşitli kısımlarını hangi yoğunlukta kullandığı bilgisini elde etmek hedeflenmiştir. Bu kapsamda amaçlı örnekleme yapılarak Mavi Yolculuk’ta Bodrum Guletleri’nde görev yapmış 10 kaptan ile yapılandırılmış görüşme gerçekleştirilmiştir. Yapılan görüşmelerden toplanan veriler, Mavi Yolculuk’ta kullanılan Bodrum Guletleri’nin özellikle kıç bölümlerinin farklı kullanıcı grupları tarafından aynı anda ve yoğun bir şekilde kullanıldığını ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, teknelerin açık alanlarının, kapalı alanlarına kıyasla daha fazla kullanılan bölümler olduğu sonucuna da ulaşılmıştır. Elde edilen sonuçlar, Mavi Yolculuk’ta kullanılan yatların iç mimari kararları da kapsayan tasarım süreçlerine katkıda bulunacak bilgiler sağlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Bodrum Guleti, Mavi Yolculuk, Hizmet Tasarımı, Deniz Turizmi, Yat Tasarımı.

*Bu makale, İzmir Ekonomi Üniversitesi, Tasarım Çalışmaları Doktora Programı’nda tamamlanan “Bir Hizmet Tasarımı Olarak Mavi Yolculuk” başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

¹ Öğretim Görevlisi Dr., Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Bodrum Denizcilik Meslek Yüksekokulu, bulentturan@mu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-9690-6955

² Dr. Öğretim Üyesi, İzmir Ekonomi Üniversitesi, Güzel Sanatlar ve Tasarım Fakültesi, can.ozcan@ieu.edu.tr, ORCID: 0000-0003-4436-3332

INVESTIGATION OF USAGE DISTRIBUTION IN BODRUM GULETS DURING THE BLUE VOYAGE

ABSTRACT

Blue Voyage is a unique type of marine tourism that is known not only in Turkey but also all over the world. With the contribution of the developing technology, the Blue Voyage, which provides the customers with a comfortable and peaceful cruise, is preferred by many domestic and foreign tourists. The preferences of customers in the design, engineering and manufacturing processes of Bodrum Gulets used in the Blue Voyage are of great importance. A proper understanding of all these factors is critical to making these yachts more efficient. In this research, it is aimed to obtain information about how intensely the customers who have experienced the Blue Voyage use various parts of the Bodrum Gulets at different stages of the voyage. In this context, a structured interview was conducted with 10 captains who served on Bodrum Gulets on the Blue Voyage by making purposeful sampling. The collected data from the interviews show that the stern sections of Bodrum Gulets used in the Blue Voyage are used simultaneously and intensively by different user groups. On the other hand, it has also been concluded that the open areas of the boats are the sections that are used more than the indoor areas. The results obtained provide information that will contribute to the design processes of the yachts used in the Blue Voyage, including the interior design decisions.

Keywords: *Bodrum Gulets, Blue Voyage, Service Design, Marine Tourism, Yacht Design*

1. GİRİŞ

Ülkemiz turizmi açısından vazgeçilmez bir unsur olarak görülen deniz turizmi, kullanıcılara geniş bir seçenek yelpazesi sunmaktadır (Bahçeci ve Yılmaz, 2020: 86). Türkiye’de Deniz Turizm’inden elde edilen gelir, turizm gelirinin yaklaşık %20’sini oluşturmakta olup 2018 yılında 5,9 milyar \$’a ulaşmıştır (DTO, 2019: 213). Deniz turizminin alt grupları arasında yer alan yat turizminin ülkemize katkısı oldukça büyüktür. Zaman içerisinde büyüyen yat turizmi, turist aktivitelerinde önemli bir role sahip olmakla birlikte ekonomiye ve istihdama katkıda bulunmaktadır (Sarıışık vd. 2011: 1015). Yat turizm unsurları arasında yer alan Mavi Yolculuk da yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda denizcilik kültürüne olan katkısı açısından da ülkemiz deniz turizminin vazgeçilmez bir ögesidir.

Mavi Yolculuk, her ne kadar bir yat kiralama hizmeti seçeneği olarak anılsa da aslında kendine ait kültürel birikimi ve ortaya çıkış

felsefesi ile alternatif yat kiralama hizmetlerinden ayrılan özelliklere sahiptir. Yeni yerler keşfetmek, tarihsel ve kültürel geziler yapmak, edinilen kazanımları keyifli sohbetlerde paylaşmak amacıyla Halikarnas Balıkcısı olarak da bilinen Cevat Şakir Kabaağaçlı ve yakın çevresi tarafından 1940'lı yıllarda başlatılan Mavi Yolculuk, zaman içinde giderek büyüyen bir sektör haline gelmiş, ünü ülkemizin sınırlarını aşarak tüm dünyaya yayılmıştır (Turan ve Özcan, 2018: 180). Gerek başlangıç felsefesi gerek bu eşsiz gezilerde kullanılan, Bodrum ve çevresinin tarihsel ve kültürel birer simgesi haline gelen Bodrum Guletleri gerekse Ege kıyılarının deniz turizmine elverişli doğal koylarının varlığı sayesinde Mavi Yolculuk, müşterilere sunduğu farklı tecrübeler ile diğer pek çok tatil alternatifinden ayrılmaktadır. Ülkemizin batı kıyılarının irili ufaklı pek çok koyu barındıran coğrafi yapısı, yaz sezonunun uzun sürmesi, konaklamaya elverişli yapıların varlığı, gulet tipi tekneler kullanılarak yapılan tatillerin cazibesini artırmaktadır (Paker ve Özgeçmez, 2014: 102).

Mavi Yolculuk'un etkisiyle 1960'lardan bu yana gelişerek adeta evrime uğrayan Bodrum Guletleri, artık yalnızca ülkemizde değil, tüm dünyada tanınan tekneler haline gelmişlerdir. Bodrum ve çevresinde oldukça yaygın olarak kullanılan bu özel tekne tipi, kendilerine has çizgileri ve karakteristik kimlikleriyle sıradan teknelerden ayrılan, kültürel birer sembol olmuşlardır. Yüksek hassasiyet gerektiren ahşap tekne yapım ustalığı, yıllardır süregelen Mavi Yolculuk kültürü, kişiye özel tasarım ve imalat imkanı bu özel tekne tiplerine değer katmaktadır. Günümüzde özellikle Mavi Yolculuk ve özel amaçlı kullanılan bu teknelerin tasarımları, genellikle müşterinin beklentileri üzerinden şekillenmekte, mühendislik bilgileri ve ilgili yasa yönetmeliklerin etkisiyle son şeklini almaktadır. Bir yatın tasarım sürecinde düşünülmesi gereken ayrıntı sayısının fazla oluşu, teknik ve idari kısıtlamalar ve bu alanın olmazsa olmazı olan gemi inşa mühendisliği bilgisi, tasarım sürecine pek çok bilgi girdisi ve gereksinimi beraberinde getirmektedir. Kullanıcıların beklentileri, alışkanlıkları, tercihleri, sosyokültürel özellikleri, davranışları ve bunun gibi pek çok etmen, diğer pek çok ürün tasarım sürecinde olduğu gibi bu iki özel tekne tipinde geçerli olan kullanıcı odaklı tasarımın üzerinde büyük etkiye sahiptir. Müşterilerin talep ve istekleriyle şekillenen kişiye özel tasarımın bir örneği olan ahşap guletler, ülkemizde kültürel mirasın bir parçası, bir nevi evrimsel sürecin bir ürünüdür (Büyükkeçeci ve Turan, 2018: 163).

Mavi Yolculuk'un bir bütün olarak bir hizmet olduğu, dolayısıyla sunulan hizmet dahilindeki her bir unsur üzerinde müşteri faktörünün önemi unutulmamalıdır. Hizmetin kalitesi genel olarak hizmetin müşterilerin beklentilerine cevap vermek ve ihtiyaçlarını ve gerekliliklerini

tatmin etmek olarak tanımlanmaktadır (Edvardsson, 1997: 33). Goldstein vd. (2002: 121) bir hizmet paketinin ve hizmet karşılaşmasının müşterinin ihtiyaçlarına uygun olması için organizasyonlar, hizmetin tasarım ve ulaştırılması üzerine odaklanması gerektiğini belirtmektedir. Diğer pek çok hizmet sektöründe olduğu gibi, Mavi Yolculuk'ta da müşterilerin hizmetle etkileşimi ve bu etkileşim sonrasında müşterilerin görüşleri, üzerinde durulması gereken bir konudur.

Arasında güçlü bir bağ bulunan Mavi Yolculuk ve Bodrum Guleti kavramları üzerine çeşitli araştırmalar yapılmıştır. Paker ve Özgeçmez (2014: 111) tarafından yapılan araştırmada, gulet tatilini tecrübe eden katılımcılardan oluşan bir odak grup toplantısından elde edilen veriler ışığında kadınların gulet tatili ile ilgili tercihleri saptanmıştır. Paker ve Paker (2020: 17–18) tarafından yapılan araştırmada ise mürettebatlı yat kiralama hizmeti sürdürülebilirliğin üç boyutu olan ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan ele alınmıştır. Berk Albachten (2012: 435–436), Mavi Yolculuk'un 1945-1969 yılları arasındaki, Yetgin ve Yılmaz (2018: 844) ise 1940'lı yıllardan 1970'li yıllara kadar olan gelişimini tarihsel ve kültürel açıdan ele almışlardır. Turan (2021b: 51–52) ve Turan (2021a: 57–61) tarafından yapılan çalışmaların sonuçları ise Mavi Yolculuk'un Bodrum Guletleri üzerindeki etkilerini ortaya koymaktadır. Mavi Yolculuk sırasında Bodrum Guletleri'ndeki kullanıcıların, teknelerin hangi bölümlerini ne sıklıkla ve yoğunlukla kullandıklarının anlaşılabilmesi, kullanıcı odaklı tasarım açısından büyük önem taşımamaktadır. Bu araştırmada, bir hizmet kapsamında kullanılan ve hizmete özgün olarak gelişmiş bir yat türünün, farklı süreçlerdeki kullanım dağılım şablonunun elde edilmesi hedeflenmiştir. Literatürde yapılan bir araştırmanın bulunmaması, araştırmanın önemini ve sonuçlara duyulan ihtiyacı artırmaktadır.

2. MAVİ YOLCULUK'TA KULLANILAN BODRUM GULETLERİ

Mavi Yolculuk, kendisiyle özleştirilen Bodrum Guletleri'nin ortaya çıkmasındaki büyük etkenler arasında yer almaktadır (Kükner, 2009: 10). Özellikle 1960'lı yıllardan sonra Türkiye'de gelişen turizmin etkisiyle Bodrum ve Marmaris bölgelerine gelen turistlerin sayısındaki artış, yeni gezi teknelerine duyulan talebi artırarak Bodrum Guleti'nin formunun değişerek günümüzdeki halini almasında büyük rol oynamıştır (Kükner ve Kınacı, 2009: 13). Bu kapsamda, Mavi Yolculuk ve Bodrum Guletleri birbirinden bağımsız düşünülemez bir tarihsel gelişime sahip olmuştur.

2.1. Mavi Yolculuk

Mavi Yolculuk'un kurucusu Halikarnas Balıkçısı olarak da bilinen Cevat Şakir Kabaağaçlı, isim babası ise Sebahattin Eyüboğlu'dur (Erhat, 1979: 18). Mavi Yolculuk ile birlikte kullanılan bir diğer önemli terim ise Mavi Yolcu kavramıdır. Erhat (1979: 18) Mavi Yolcu olmayı, insanı çevresinden ayırmadan, ona bir nevi ahlak katan ve bu ülküyü diğer insanlara da aşılama hevesi oluşturan bir bilinç işi olarak tanımlamaktadır. Urgan (2017: 61) Mavi Yolculuk'a katılmaktaki amacın, yalnızca gezi değil, aynı zamanda Ege ve Akdeniz'de bulunan eski uygarlıkların kalıntılarını görmek, bu kalıntılar ile ilgili bilgi edinmek olduğunu belirtmiştir. Bu açıdan Mavi Yolculuk'taki temel hedefin dinlenmek, eğlenmek değil, daha çok yeni yerler keşfetmek, kültürel ve tarihsel anlamda kazanımlar edinmek olduğunu söylemek mümkündür. Mavi Yolculuk'un felsefesi, doğa ve çevreyle iç içe olarak gidilen yerlerin tarihini ve kültürünü, bunlara zarar vermeden saygıyla tanımak, bunun yanında, dayanışma, yardımlaşma ve sosyalleşme kavramlarını pekiştirmek olarak tanımlanabilir (Turan ve Özcan, 2018: 182).

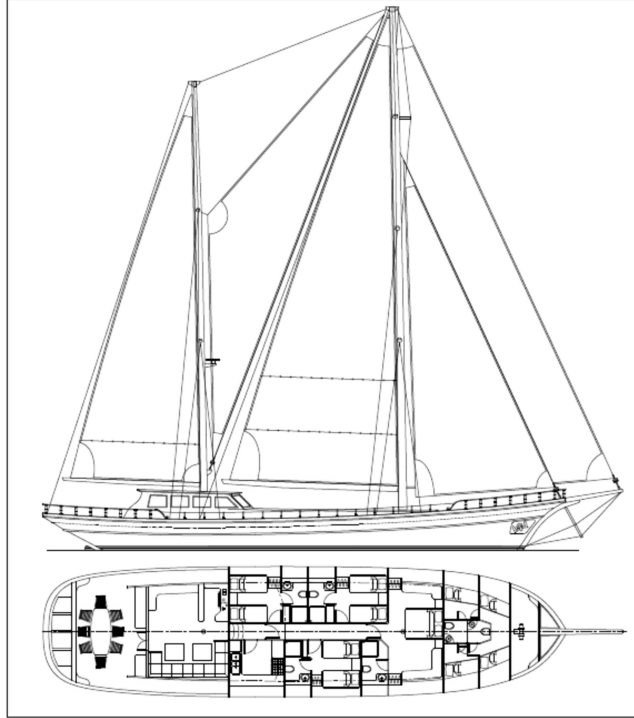
İlk Mavi Yolculuk, 1945 yılında, Sabahattin Eyuboğlu, Bedri Rahmi Eyuboğlu, Sabahattin Ali, şair Fuat Omer Keskinoğlu ve Benya tarafından yapılmıştır (Kükner, 2009: 10). Ancak Mavi Yolculuk'u Mavi Yolculuk yapan, onu üne kazandıran geziler, 1950'li yıllarda gerçekleştirilmiştir. 1957 yılından itibaren ise bu geziler, her yıl tekrarlanan ve katılımcı sayısı giderek artan geziler haline gelmeye başlamıştır (Yetgin ve Yılmaz, 2018: 834). Gerek içinde barındırdığı felsefe, gerekse gidilen koyların coğrafik, kültürel ve tarihsel özellikleri Mavi Yolculuk'un zaman içerisinde tüm dünyada bilinen özel bir tecrübe olmasının önünü açmıştır. Önceliğin konforlu teknelerle seyahat etmek olmadığı Mavi Yolculuk'ta, zamanında kullanılan kimi teknelerde kamara ve tuvaletin olmayışı dahi Mavi Yolculuk'un özel bir deneyim olarak aktarılmasına engel olmamıştır (Turan ve Özcan, 2018: 182–183). 1960'lı yıllarda Bodrum'a gelen turistlerin, Bodrum'lu kaptanların ve gittikleri koylardaki restoran sahiplerinin samimiyeti ve misafirperverliğine önem vermeleri sebebiyle, davlumbaz ve kamara gibi vasıfları olmayan teknelerde dahi, o koylara keyifle gidip keyifle döndükleri bilinmektedir (Sakar, 2019: 169–171). Bu ifadelerden de anlaşılacağı gibi Mavi Yolculuk'taki asıl amaç lüks ve konforlu bir tatil geçirmek değil, bu yolculuğu tecrübe eden insanların sosyal, kültürel, tarihsel olarak kendilerini zenginleştirmeleri olmuştur. Gerek kendine özgü ortaya çıkış tabiatıyla, gerek ülkemizde deniz turizmine elverişli koyların varlığıyla, gerekse kullanılan teknelerin özgünlüğüyle Mavi Yolculuk, dünyanın farklı pek çok yerinden gelen turistlerin tercih ettiği bir turizm seçeneği olmuştur.

2.2. Bodrum Guletleri

Kendine özgü çizgileri, kişiye özel tasarımı ve yılların kültürel birikimi ile bir araya gelen tekne ustalığı sayesinde Bodrum Guletleri, dünya denizlerinde kendinden çokça söz ettiren özel bir sembol olarak görülmektedir. Bodrum ve çevresinde önceleri farklı hizmetlerde kullanılan guletler, özellikle Mavi Yolculuk'un etkisiyle adeta bir gelişim sürecine girerek formsal farklılıklara kavuşmuşlar ve Bodrum Guleti olarak anılan farklı bir tekne haline gelmişlerdir. Gerek ülkemizin tanıtımı açısından, gerekse ülkemize döviz girdisi sağlamaları bakımından büyük öneme sahip olan guletler, Mavi Yolculuk'un yapıldığı yerlerdeki gezi teknelerinin ve yatların büyük çoğunluğunu oluşturmaktadır (Kükner vd. 2009: 3).

Guletlerin ne şekilde ortaya çıktığı tam olarak bilinmese de bu konuda çeşitli görüşler mevcuttur. Guletlerin ortaya çıkışı ile ilgili olarak bulunan iki görüşten birincisi bu teknelerin uskunalarla, ikincisi ise bu teknelerin brigantinlerle benzer tip yelkenli tekneler olduğuna yer vermektedir (Kükner, 2009: 11). Yaygın bir görüşe göre gulet tipi tekneler, uskuna tipi teknelerden gelmektedir. Kökeni Hollanda olan ve *Schooner* (*Uskuna*) kelimesi ile tanımlanan yelkenli tekne tiplerinin İtalyanca karşılığı *Goletta*, Fransızca karşılığı ise *Goélette*'dir (Köyağasıoğlu, 2014: 44). Uskuna tipi teknenin, ilk olarak Andrew Robinson tarafından 1713 yılında Amerika'da Massachusetts Eyaleti'nde yer alan Gloucester'da yapıldığı bilinmektedir (Özen, 2017: 408–409). Uskuna tipi tekneler, 16. Yüzyılda Kuzey Afrika kıyılarında Berberiler ve Türk Korsanlar tarafından kullanılan ve 1785 yılına kadar gelişim süreci geçiren *Chebacco* tipi tekneler ile *Brigantin* tipi teknelerin birleştirilmesiyle ortaya çıkmıştır (Köyağasıoğlu, 2014: 41). Nutki tarafından derlenen Kamus-i Bahri Deniz Sözlüğü'nde (2011: 301) uskuna kelimesinin karşılığı "... *pruva direği kabasorto (tekmil seren yelkenlerini havi) ve grandisi sübye donanım olan iki direkli yelken gemileri.*" olarak verilmektedir. Bu ifadelerden de anlaşılacağı gibi, guletlerin orijini olduğu düşünülen uskuna tipi teknelerin dahi birden fazla teknenin bir araya gelmesiyle ortaya çıktığı görülmektedir. Bu durum da guletlerin tam olarak ne zaman ve nerede ortaya çıktığının net bir şekilde ifade edilebilmesini zorlaştırmaktadır. Uskuna ve gulet terimlerinin, teknelerin gövde formundan çok, sahip oldukları yelken ve arma donanımlarını tanımlamada kullanılmasına karşın ülkemizde gulet kelimesi, yelken ve arma donanım tipini ifade etmekten çıkarak, bir gövde tipini ifade etmek için kullanılmaya başlamıştır (Turan ve Akman, 2021: 121).

Günümüzde Bodrum Guleti olarak tanımlanan tekneler, karakteristik gövde formuna sahiptir. Kemane şeklinde baş ve kepçe şeklindeki kış formları, Bodrum Guletleri'ni tanımlayan özellikler arasındadır (Gür, 2020: 192; Köyağasıoğlu, 2014: 143; Kükner, 2007: 174; Turan ve Akman, 2021: 122). Şekil 1'de bir Bodrum Guleti'ne ait profil görünüş ve genel yerleşim planı görülmektedir.



Şekil 1: Bir Bodrum Guleti'ne Ait Profil Görünüş ve Genel Yerleşim Planı

Ülkemizde yıllar boyunca pek çok farklı amaca hizmet etmiş olan guletlerin izine Osmanlı Donanması'nda dahi rastlanmaktadır. 1825 yılında Osmanlı Donanması'nda 3 adet guletin yer aldığı bilinmekle birlikte 1860 yılında yayınlanan Tercüman-ı Ahval kayıtlarında Çanakkale'den, çeşitli Ege Adaları'ndan, Bodrum'dan, Trablus'tan İstanbul'a ticari mal taşıyan guletlerin bulunduğu bilinmektedir (Özen, 2017: 150–155). Bir zamanlar Ege Denizi'nde yük taşıma amacıyla kullanılan guletler, sonraları balıkçılık ve süngercilikte kullanılmış, 1960'lı yılların sonuna gelindiğinde ise Mavi Yolculuk'un da etkisiyle deniz turizminde kullanılmaya başlanmıştır (Kükner, 2009: 10–11). 1960'lı yılların sonunda Bodrum ve çevresinde yer alan koyların, gelen

turistlere gezdirilmesi amacıyla gezi teknelerine ihtiyacın artması sonucunda, önceleri balıkçı teknesi olarak kullanılan guletlerde çeşitli değişiklikler yapılarak bu amaca hizmet edebilecek duruma getirilmiştir (Kükner ve Kınacı, 2009: 13). Yapılan bu değişiklikler sonucunda turizmde kullanılmaya başlanan guletler, zamanla formsal değişikliklere uğrayarak günümüzde Bodrum Guleti olarak adlandırılan özel tekneler haline gelmiştir.

3. METODOLOJİ

Mavi Yolculuk'ta kullanılan Bodrum Guletleri'ndeki kullanıcıların yoğunluk dağılımının araştırılması amacıyla Mavi Yolculuk, başlangıcından bitişine kadar kronolojik olarak süreçlere ayrılmıştır. Bununla birlikte kullanıcılar da gruplandırılmış, kısımlar halinde incelenen Bodrum Guleti'nde hangi süreçte hangi alanın daha yoğun bir şekilde kullanıldığı araştırılmıştır.

3.1. Mavi Yolculuk Süreçlerinin, Kullanıcı Gruplarının ve Tekne Kısımlarının Belirlenmesi

Araştırma kapsamında Mavi Yolculuk, tekneye binişle başlayan ve hizmet sonunda tekneden ayrılma ile biten alt süreçlere ayrılmıştır. Süreçlerin belirlenmesinde teknede kronolojik olarak gerçekleşen operasyonların yanı sıra olağan dışı olarak da kabul edilen acil durum süreçleri de göz önünde bulundurulmuştur.

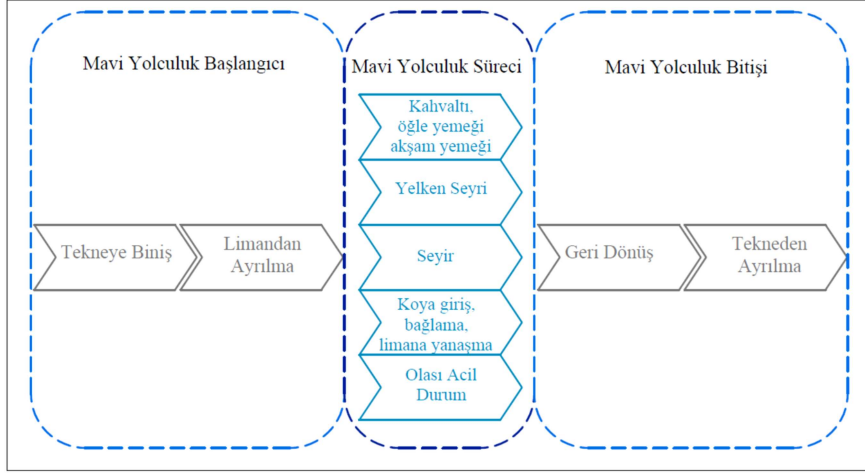
3.1.1. Mavi Yolculuk Süreçleri

Araştırma kapsamında, Mavi Yolculuk'un başlangıcından bitişine kadar olan çeşitli süreç ve durumlar ele alınmış, araştırmadan çıkarılacak sonuçların verimliliği açısından bu süreç ve durumların çeşitliliğinin fazla olması hedeflenmiştir. Mavi Yolculuk'ta kullanılan teknelerde, farklı süreçler için kullanıcı kullanım dağılımı bilgilerini elde edebilmek amacıyla Mavi Yolculuk, aşağıda listelenen durum ve süreçlere bölünmüştür;

- **Tekneye biniş:** Müşterilerin Mavi Yolculuk için tekneye ilk biniş zamanlarını ifade etmektedir. Bu süreç, genellikle önceden kararlaştırılmış limanda veya marinada tekneye kış taraftan binerek gerçekleşmektedir. Bu süreçte, müşterilerin yanı sıra tekneye kumanya tedarikçileri de önceden alışverişi yapılmış olan kumanyaları tekneye yükleyebilmektedir. Müşterilerin

tekneye binmeleri sırasında mürettebat, müşterilere ait eşyaları tekneye alarak yardımcı olur.

- **Limandan ayrılma:** Hazırlıkların tamamlanmasının ardından kalkış limanından ayrılma sürecini ifade etmektedir. Genellikle motorların çalıştırılması, bağlı halatların çözülmesi, demir alma gibi süreçleri kapsar.
- **Seyir:** Mavi Yolculuk kapsamında motorlarla yapılan seyir sürecini ifade etmektedir.
- **Yelken seyri:** Motorlarla yapılan seyrin yanı sıra, rüzgârın elverişli olduğu durumlarda müşterilerin de istek ve talepleri doğrultusunda yapılan yelken seyrini ifade etmektedir. Yelken seyrinde arma donanımın kontrolü dahilinde güverte kısmında ciddi anlamda bir hareketlilik söz konusudur.
- **Kahvaltı, öğle yemeği ve akşam yemeği:** Müşteriler için hazırlanan öğünleri ifade etmektedir. Bu süreçler seyir esnasında veya bir koy/limana bağlıyken olabilir.
- **Acil durum:** Mavi Yolculuk esnasında gerçekleşebilecek beklenmedik sağlık problemlerini, arıza durumlarını vb. durumları ifade etmektedir. Bir müşterinin acil müdahale gerektiren bir sağlık problemi yaşaması, seyir esnasında denize adam düşmesi veya bir başka tekneyle çarpışma bu gibi durumlara örnek verilebilir.
- **Koya giriş, bağlama, limana yanaşma:** Mavi Yolculuk kapsamında önceden rotada belirlenmiş olan koy ve limanlara giriş, demir atma ve bağlama süreçlerini ifade etmektedir.
- **Geri dönüş:** Önceden belirlenmiş program dahilinde Mavi Yolculuk sürecinin tamamlanarak, varış limanına hareket etme sürecini ifade etmektedir. Genellikle bu süreç, müşterilerin eşyalarını toplama ve tekneden ayrılmak için hazırlanmaları süreçlerini kapsamaktadır.
- **Tekneden ayrılma-iniş:** Mavi Yolculuk'un bitişi olarak kabul edilen ve müşterilerin tekneden inişlerini kapsayan süreçtir. Bu süreçte, varsa kaptana ve teknede görevli tayfalara ödeme işlemi yapılır, mürettebat, müşterilerin eşyalarının tekneden indirilmesine yardım eder.



Şekil 2: Mavi Yolculuk Süreçleri

Sonuçların daha verimli bir şekilde yorumlanabilmesi amacıyla alt süreçleri içeren Mavi Yolculuk süreçleri belirlenerek Mavi Yolculuk başlangıcı, Mavi Yolculuk süreci ve Mavi Yolculuk bitişi ana süreçleri altında toplanmıştır (Şekil 2).

3.1.2. Araştırma Kapsamında Seçilen Teknelerin Kısımları

Araştırmada, Mavi Yolculuk'ta kullanılan Bodrum Guleti tipi tekneler seçilmiş, bu tekneler, farklı kullanıcı gruplarının kullanım durumlarının incelenmesi için çeşitli bölümlere ayrılarak incelenmiştir. Söz konusu teknelerin çeşitli bölümlere ayrılması, araştırma kapsamında yapılan yapılandırılmış yüz yüze görüşmeler ışığında, kullanıcılar açısından kritik öneme sahip olduğu düşünülen alanları ele alarak yapılmıştır. Araştırma kapsamında kullanılan teknelerin kısımları, açıklamaları ile birlikte aşağıda listelenmiştir:

- **Pasarella:** Teknenin kıçında yer alan ve tekneye biniş için kullanılan ve bir nevi köprü vazifesi gören parçadır. Katlanır, hidrolik, demonte, teleskobik gibi pek çok farklı tipi bulunan pasarellalar, müşterilerin veya konukların tekneye ilk etkileşime girdikleri nokta olarak kabul edilebilir. Şekil 3'te bir teknenin kıç kısmının görünüşü ve sahip olduğu ahşap pasarella görülmektedir.



Şekil 3: Ahşap Pasarella

- **Kıç güverte:** Teknenin havaya açık güvertesinin kıç kısmında yer alan bölümüdür. Genellikle bu kısımda güneşlenme, dinlenme ve yemek yeme alanları yer aldığı gibi kimi Bodrum Guletleri'nde kaptan kumanda mahali de bu kısımda yer alabilmektedir. Şekil 4'te bir Bodrum Guleti'ne ait kıç güverte resmi görülmektedir.



Şekil 4: Bir Bodrum Guleti'ne Ait Kıç Güvertenin Görünüşü

- **Salon:** Teknede genelde kıç güvertenin ön kısmında yer alan kapalı hacmidir. Genellikle bu bölümde yemek yeme alanı, oturma ve televizyon izleme alanları gibi alanların dışında kimi Bodrum Guleti tipi teknelerde mutfak ve/veya kaptan kumanda mahali de bu kısımda

yer alabilmektedir. Şekil 5'te bir Bodrum Guleti'ne ait salon kısmındaki oturma alanı, mutfak ve kaptan köşkü görülmektedir.



Şekil 5: Bir Bodrum Guleti'ne Ait Salon Alanı

- **Mutfak:** Teknede mürettebatın veya isteğe bağlı olarak müşterilerin yemek pişirip hazırladığı alandır. Bu alan kimi teknelerde salonda yarı açık olarak yer alabildiği gibi kimi teknelerde alt güvertede yer almaktadır.
- **Kaptan köşkü:** Teknenin sevk ve idare edildiği, tüm kontrol ve görüntüleme donanım ekran ve göstergelerinin yer aldığı kısımdır.
- **Kabinler:** Teknedeki müşterilere veya konuklara tahsis edilen odalardır.
- **Güneşlenme alanı:** Teknede açık güvertede yer alan, genellikle güneşlenme minderlerinin yer aldığı kısımdır. Şekil 6'da bir Bodrum Guleti'ne ait güneşlenme alanı görülmektedir.



Şekil 6: Bir Bodrum Guleti'ne Ait Güneşlenme Alanı ve Baş Güvertenin Görünüşü

- **Baş güverte:** Teknenin havaya açık güvertesinin baş kısmı anlamına gelmektedir. Bu alanda bağlama ve demirleme ekipmanları yer almaktadır (Şekil 6).
- **Güverte (yelken & donanım):** Teknenin baş ve kıç güverteleri dışında kalan ve yelken kontrol donanımlarının yer aldığı havaya açık güverte kastedilmektedir.

3.1.3. Araştırma Kapsamında Mavi Yolculuk Kullanıcılarının Gruplandırması

Mavi Yolculuk'ta ele alınan Bodrum Guletleri'nin kullanıcıları, hizmeti sağlayıcılar, müşteriler ve 3. taraflar olarak 3 ana grupta düşünülebilir. Burada hizmet sağlayıcılar da araştırma kapsamında alt gruplara ayrılmıştır. Buna göre, Mavi Yolculuk'ta seçilen teknelerdeki yoğunluk dağılımı araştırması için uygulanan gruplama aşağıda listelenmiştir.

- a) Müşteriler,
- b) Kaptan,
- c) Tayfa,
- d) Aşçı,
- e) 3. Taraflar (Kumanya tedarikçileri, acente görevlileri, ilk yardım çalışanları, vs.)

Kullanıcı grupları araştırma kullanılan yoğunluk dağılım tablolarında “Kullanım” ve “Kullanım Yoğunluğu” sütunlarında, yukarıda yer alan listedeki a, b, c, d ve e harfleri ile ifade edilmiştir (Tablo 2, Tablo 3).

3.1.4. Kullanım ve Kullanım Yoğunluğu Simgeleri

Araştırmada elde edilen veriler, tablolara girilerek Mavi Yolculuk esnasında çeşitli durumlarda teknelerin hangi kısımlarının hangi kullanıcılar tarafından hangi yoğunlukla kullanıldığı bilgisine ulaşılmıştır. Yukarıda belirtilen bölüm ve süreçler kapsamında kullanıcı gruplarının her birisinin, seçilen bölümleri kullanım yoğunluğu 0’dan 5’e kadar derecelendirilerek kullanım yoğunluklarının hesaplanması sağlanmıştır. Kullanım yoğunluğu derecelendirme rakamlarının anlamları, aşağıdaki gibidir:

- 0: Kullanılmıyor,
- 1: Çok düşük yoğunlukta kullanılıyor,
- 2: Düşük yoğunlukta kullanılıyor,
- 3: Standart yoğunlukta kullanılıyor,
- 4: Yüksek yoğunlukta kullanılıyor,
- 5: Çok yüksek yoğunlukta kullanılıyor.

Mavi Yolculuk’ta kullanılan Bodrum Guletleri’nin bölümlerinin her bir süreç kapsamında kullanım yoğunluğunun derecelendirilmesinin ardından, farklı elde edilen değerler toplanarak seçilen bölümün seçilen süreçteki toplam kullanım yoğunluğu bilgisi elde edilmiştir. Eğer teknenin herhangi bir bölümü, aynı süreçte farklı kullanıcı grupları tarafından ortak olarak kullanılıyorsa, kullanım yoğunluk değerleri toplanmış ve böylece her bir alan için “toplam” değerlerine ulaşılmıştır. Toplanan değerler, Microsoft Excel programında yer alan koşullu biçimlendirme yöntemi kullanılarak renk yelpazesine bölünmüş, yüksek toplam değerlere ulaşan bölümler kırmızı ile biçimlendirilmiştir. Böylelikle yalnızca rakamlardan meydana gelen tablolar elde etmek yerine görsel olarak kolaylıkla anlaşılabilir bir sonuç tablosunun elde edilmesi hedeflenmiştir.

3.2. Verilerin Toplanması

İzmir Ekonomi Üniversitesi, Tasarım Çalışmaları Doktora Programı dâhilinde yürütülen, Mavi Yolculuk’ta kullanılan Bodrum Guletleri’nin farklı kısımlarının Mavi Yolculuk’un farklı süreçlerinde kullanım yoğunluk dağılımının araştırılması hedeflenmiştir. Bu amaçla, Bodrum Guleti olarak bilinen tekne tipinde Mavi Yolculuk sektöründe en az 5 yıl süreyle hizmet yapmış olan kaptanlar ile görüşme yapılması, dolayısıyla

katılımcıların seçilmesinde amaçlı örnekleme yapılması tercih edilmiştir. Amaçlı örnekleme türünde, seçilen örnekler, bir popülasyonun özelliklerine ve çalışmanın amacına göre seçilen olasılık dışı bir örnektir (Crossman, 2020) ve örnekleme oluşturan kişilerin araştırmacının, araştırma problemine cevap bulacağına inandığı kişilerden oluştuğu amaçlı örnekleminin temeli, evrenden temsili bir örnekleme seçmek yerine araştırmanın amaçları doğrultusunda amaçlı olarak bir veya birkaç alt grubun seçilmesidir (Kabakçı Yurdakul, 2013a: 84). Amaçlı örnekleme, araştırmanın amaç hedeflerinin örnekleme ile daha iyi eşleştirilmesi sayesinde çalışmanın güvenilirliği ve titizliği artmaktadır (Campbell vd. 2020: 653). Kullanıcıların Mavi Yolculuk esnasındaki davranışlarını ve Bodrum Guletleri'nin farklı kısımlarındaki kullanım yoğunluklarının anlaşılabilmesi amacıyla 18 kaptana görüşme teklif edilmiş, ancak bu kaptanlardan 10 tanesiyle görüşme sağlanabilmiş, bu kaptanlar ile yüz yüze görüşme yapılmıştır. Tablo 1'de özellikleri belirtilen katılımcılar ile yapılan yüz yüze görüşmeler ışığında, Mavi Yolculuk'ta çeşitli durumlarda teknenin hangi kısmının kimler tarafından hangi yoğunlukta kullanıldığı bilgileri elde edilmiştir.

Yüz yüze görüşme ile elde edilen verilerin güvenilirliğinin artırılması amacıyla ölçme aracının güvenilirliğinin artırılmasında oldukça yaygın bir yöntem olan zamana göre değişmezlik yöntemi kullanılmıştır. Test-tekrar-test yöntemi olarak da adlandırılan zamana göre değişmezlik yöntemi, aynı ölçme aracının, seçilen örnekleme grubuna belli bir zaman aralığından sonra tekrar uygulanması temeline dayanmaktadır (Kabakçı Yurdakul, 2013b: 120). Görüşmeler için Mavi Yolculuk'ta hizmet veren kaptanların yoğun olmadığı bir zaman dilimi seçilmiş, bu kapsamda seçilen katılımcılar ile yaz sezonu hazırlıkları başlamadan Ocak 2020'de gerçekleştirilen yüz yüze görüşmeler Mart 2020 tarihlerinde tekrarlanarak verilen cevapların tutarlılığı kontrol edilmiştir. Görüşmelerin her biri ortalama 30 dakika sürmüştür, katılımcıların bilgileri ve onayları dahilinde ses kaydı ve el ile notlar alınmıştır.

Her bir katılımcıya 3.1'de belirtilmiş olan süreç, kısım ve kullanıcı grupları ile ilgili verilen bilgilerin ardından her bir süreçte teknelerin farklı kısımlarının kullanım yoğunluklarını derecelendirmeleri istenmiştir.

Tablo 1: Araştırmaya Katılan Katılımcıların Profilleri

#	Yaş	Tecrübe (yıl)	Çalışılan teknenin boyu (m)
1	35	12	28
2	71	45	27
3	39	5	19
4	37	17	43
5	32	16	20
6	62	37	26
7	34	10	28
8	42	21	17
9	54	27	32
10	49	24	28

4. VERİLERİN ANALİZİ

Katılımcılardan elde edilen veriler, kullanım yoğunluk değerlerinin ortalamalarının alınmasıyla bir tabloya işlenmiştir. Tam sayıların ifade ettiği nitel ifadelerden sapmamak adına alınan ortalamalar tam sayılara yuvarlatılarak kullanılmıştır.

Yıllar boyunca Mavi Yolculuk'ta farklı teknelerde görev yapmış ve yapmakta olan 10 adet katılımcıdan alınan bilgiler ışığında, Mavi Yolculuk başlangıcından bitişine kadar olan süreç ve durumlarda Bodrum Guleti tipi tekneler üzerinde kullanıcıların yoğunluk dağılım bilgileri elde edilmiştir. Bu bilgiler, verimli karşılaştırma yapabilmek için sayısal verilere dönüştürülmüş, bu kapsamda da önceki bölümlerde belirtilen "Kullanım Yoğunluğu" başlıkları altında derecelendirilmiştir. Örneğin, Tablo 2'de, tekneye biniş, limandan ayrılma ve seyir süreçlerinde farklı kullanıcı gruplarının, teknenin farklı bölümlerini kullanım yoğunlukları ve bu değerlerin toplandığı "Toplam" sütunu görülmektedir. Söz konusu işlem, her bir süreç için tekrarlanmış ve teknenin seçilen bölümlerinin toplam kullanım yoğunlukları elde edilmiştir.

Tablo 2: Tekneye Biniş Süreci İçin Kullanım Yoğunluk Dağılımı

	Alan	Kullanım Yoğunluğu					Toplam
		a	b	c	d	e	
Tekneye Biniş	Pasarella	5	0	3	0	5	13
	Kıç güverte	5	5	5	2	5	22
	Salon	3	2	0	0	0	5
	Mutfak	0	0	1	5	0	6
	Kaptan köşkü	0	0	0	0	0	0
	Kabinler	5	0	0	0	0	5
	Güneşlenme alanı	0	0	0	0	0	0
	Baş güverte	0	0	0	0	0	0
	Güverte (Yelken & Arma)	0	0	0	0	0	0
Limandan ayrılma	Pasarella	0	0	0	0	0	0
	Kıç güverte	5	0	5	0	0	10
	Salon	3	0	0	0	0	3
	Mutfak	0	0	0	3	0	3
	Kaptan köşkü	0	5	0	0	0	5
	Kabinler	1	0	0	0	0	1
	Güneşlenme alanı	2	0	0	0	0	2
	Baş güverte	5	0	5	0	0	10
	Güverte (Yelken & Arma)	0	0	0	0	0	0
Seyir	Pasarella	0	0	0	0	0	0
	Kıç güverte	4	0	2	0	0	6
	Salon	3	0	0	0	0	3
	Mutfak	0	0	0	3	0	3
	Kaptan köşkü	0	5	2	0	0	7
	Kabinler	2	0	0	0	0	2
	Güneşlenme alanı	4	0	0	0	0	4
	Baş güverte	3	0	0	0	0	3
	Güverte (Yelken & Arma)	0	0	0	0	0	0

a: müşteriler, b: kaptan, c: tayfa, d: aşçı, e: 3. taraflar

“Toplam” sütunu, her bir satırda yer alan “Katılım Yoğunluğu” değerlerinin toplanmasıyla elde edilmiştir. 0 ile 25 arasında değişen bu değerler, gruplanarak çeşitli renklerle ifade edilmiştir. Renk tanımlaması yaparken 0 değeri için açık sarı renk, 10 değeri için turuncu renk ve 25 değeri için kırmızı renk tanımlanırken bu değerlerin arasında yer alan değerler ise renk geçişleriyle ifade edilmiştir.

Araştırma kapsamında elde edilen veriler ışığında Mavi Yolculuk’un çeşitli süreçlerinde tekne üzerindeki yoğunluk dağılımı

çıkarılmıştır. Sözü edilen süreçlerin yoğunluk dağılımı aşağıda yer almaktadır.

Elde edilen “Toplam” değerleri, tek bir tabloda birleştirilmiş ve görselleştirilmek amacıyla renk değişim uygulaması bu tabloya da uygulanmıştır. Tablo 3’te, beyazdan kırmızı renge doğru koşullu biçimlendirme yöntemi uygulanmış olarak Bodrum Guletleri’nin farklı bölümlerinin Mavi Yolculuk sırasında kullanım yoğunlukları görülmektedir.

Tablo 3: Mavi Yolculuk’ta Bodrum Guletleri Bölümlerinin Kullanım Yoğunluğu

	Pasarella	Kıç güverte	Salon	Mutfak	Kaptan köşkü	Kabinler	Güneşlenme alanı	Baş güverte	Güverte (Yelken & Arma)
Tekneye biniş	13	22	5	6	0	5	0	0	0
Limandan ayrılma	0	10	3	3	5	1	2	10	0
Seyir	0	6	3	3	7	2	4	3	0
Yelken seyri	0	10	3	2	5	2	2	6	7
Kahvaltı, öğle yemeği ve akşam yemeği	0	15	15	10	3	0	0	0	0
Acil durum	19	21	21	0	5	0	0	0	0
Koya giriş, bağlama, limana yanaşma	8	13	5	0	5	2	3	9	0
Geri dönüş	0	6	6	2	5	5	3	5	0
Tekneden ayrılma-iniş	8	17	17	0	0	0	0	0	0
TOPLAM YOĞUNLUK	48	120	78	26	35	17	14	33	7

Tablo 3’te de görüldüğü gibi, Mavi Yolculuk süreçlerinde Bodrum Guletleri’nin farklı kısımları farklı kullanıcı grupları tarafından birlikte kullanılabilen, bu durumda da sahip oldukları toplam değerler artmaktadır. Elde edilen sonuçlar, teknenin özellikle kıç bölümünün farklı kullanıcı grupları tarafından oldukça yoğun bir şekilde kullanıldığını göstermektedir. Elde edilen bir başka sonuç ise, teknenin açık alanlarının (kıç güverte, pasarella, güneşlenme alanı, baş güverte, güverte alanları)

kapalı alanlara (salon, kaptan köşkü, mutfak ve kabinler) kıyasla daha yoğun kullanım dağılımına sahip olduğudur.

5. SONUÇ

Yapılan araştırma kapsamında, Mavi Yolculuk'ta hizmet vermiş ve vermekte olan 10 adet kaptan ile yapılandırılmış yüz yüze yapılan görüşmeler doğrultusunda çıkarılan bilgilerden, Mavi Yolculuk'ta kullanılan Bodrum Guleti tipi tekneler ile ilgili bu teknelerin tasarım süreçlerinde oldukça faydalı olabilecek bilgilere ulaşılmıştır.

Mavi Yolculuk'un vazgeçilmez unsurları arasında yer alan Bodrum Guletleri'nin özellikle kıç tarafında yer alan bölümlerinin aynı anda hem müşteriler hem hizmet sağlayıcılar hem de bazı durumlarda 3. taraflar tarafından ortak kullanımda olduğu, bu bölümlerin diğer bölümlere kıyasla daha fazla bir yoğunluk dağılımına sahip olduğu görülmüştür. Dikkat çekici bir diğer sonuç ise teknenin açık alanlarının, kapalı alanlarına kıyasla çok daha fazla yoğunlukta kullanıldığıdır. Bu kapsamda;

- Bu kapsamda hizmet ile müşterinin etkileşimi açısından büyük bir öneme sahip olan pasarellanın yalnızca estetik açıdan değil, aynı zamanda emniyetli operasyona imkan tanıyabilecek bir tasarıma sahip olması, tüm kullanıcılar üzerinde olumlu etki yaratacak bir etmendir.
- Kıç güverte alanının yüksek yoğunluklu olarak kullanımı, özellikle teknenin yelken seyrinde, bağlama ve koydan/limandan ayrılma operasyonlarında kullanılan matafora, vinç, kurtağzı, koçboynuzu, baba gibi bağlama unsurlarına erişim ve operasyon süreçlerinin tasarımının önemini ortaya koymaktadır. Bu kapsamda, mürettebatın müşterilerin konforlu kullanım alanına müdahalede bulunmadan bağlama ekipman ve donanımlarına erişimini sağlayan kıç güverte yerleşimi ve sabit mobilyaların tasarımı kritik öneme sahiptir.
- Standart operasyonların yanı sıra acil durum anında toplanma ve müdahale alanı olarak kullanılan kıç güverte ve salon alanlarında erişim ve dolaşım yollarını engelleyebilecek mobilya ve yerleşim kararlarından mümkün olduğunca kaçınılmalıdır.

Bu araştırma kapsamında elde edilen bilgiler ışığında Bodrum Guletleri'nin kimliğini oluşturan kıç kısmının aynı zamanda kullanım ve fonksiyonellik açısından da kritik bir öneme sahip olduğu görülmüştür. Söz konusu teknelerin hangi özel durumda hangi kısmının daha hangi kullanıcılar tarafından hangi yoğunluk derecesinde kullanımının

belirlenmesi, yalnızca Bodrum Guletleri'nin tasarımına katkı sağlamakla kalmayacak, aynı zamanda Mavi Yolculuk'ta hem hizmet sağlayıcıların hem de müşterilerin memnuniyet seviyesini artırmasında büyük rol oynayacaktır. Bununla birlikte, her bir alanın tasarım, mühendislik ve yerleşim kararları açısından ele alınarak müşterilerin Mavi Yolculuk süresince seçilen alanları ne şekilde kullandığı ve bu kullanım sırasında karşılaştıkları olumsuzlukların belirlenmesine yönelik araştırmalar, bu araştırmadan elde edilen sonuçların etkisini artıracak olası araştırma konuları olarak görülmektedir.

KAYNAKÇA

Bahçeci, V., ve Yılmaz, Ö. D. (2020). Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumlarında Sunulan Bildirilerin Bibliyometrik Analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, ULK 2019-U*, 85–102.

Berk Albachten, Ö. (2012). Mavi Yolculuk (Blue Voyage): A Journey of Self-Discovery during the Early Decades of the Turkish Republic (1945–1969). *Studies in Travel Writing*, 16(4), 427–439.

Büyükkeçeci, E., ve Turan, B. I. (2018). Türkiye’de Tekne Tasarımında Tasarımcının Rolünün Araştırılması: Gulet ve Motor Yat Karşılaştırması. *UTAK 2018- 3. Ulusal Tasarım Araştırmaları Konferansı: Tasarım ve Umut Bildiri Kitabı*, 159–171, Ankara.

Campbell, S., Greenwood, M., Prior, S., Shearer, T., Walkem, K., Young, S., Bywaters, D., ve Walker, K. (2020). Purposive sampling: complex or simple? Research case examples. *Journal of Research in Nursing*, 25(8), 652–661.

Crossman, A. (2020). *Understanding Purposive Sampling- An Overview of the Method and Its Applications*. ThoughtCo. <https://www.thoughtco.com/purposive-sampling-3026727>, Erişim tarihi: 21.01.2021

DTO (2019). *Denizcilik Sektör Raporu 2019*. İstanbul.

Edvardsson, B. (1997). Quality in new service development: Key concepts and a frame of reference. *International Journal of Production Economics*, 31–46.

Erhat, A. (1979). *Karya'dan Pamfilya'ya Mavi Yolculuk*. İstanbul: Cem Yayınevi.

Goldstein, S. M., Johnston, R., Duffy, J., ve Rao, J. (2002). The service concept: the missing link in service design research? *Journal of Operations Management*, 121–134.

Gür, M. C. (2020). *Kürekten Yelkene Kaybolan Miras*. İstanbul: Koç Üniversitesi.

Kabakçı Yurdakul, I. (2013a). Evren ve Örneklem. A. A. Kurt (Ed.), *Bilimsel Araştırma Yöntemleri* (s. 75–91). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.

Kabakçı Yurdakul, I. (2013b). Veri Toplama Araçlarında Bulunması Gereken Nitelikler. A. A. Kurt (Ed.), *Bilimsel Araştırma Yöntemleri* (s.117–138). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.

Köyağasıoğlu, Y. (2014). *Denizin Kanatlı Perileri Yelkenliler*. İstanbul: Naviga Publishings.

Kükner, A. (2007). Türk Guletleri. *Gemi ve Deniz Teknolojisi*, 174, 7–8.

Kükner, A. (2009). Türk Tipi Yelkenli Tekne Gulet. *Gemi ve Deniz Teknolojisi*, 181, 5–12.

Kükner, A., ve Kınacı, Ö. K. (2009). Bodrum Tipi Gulet Yat Serilerinin Matematiksel Modellemesi. *Gemi ve Deniz Teknolojisi*, 181, 13–17.

Kükner, A., Sarıöz, K., Güner, M., Bal, Ş., Akyıldız, H., Aydın, M., Turan, F., ve Özalper, F. (2009). *106M086 Proje No'lu Tübitak Araştırma Projesi-Türk Tipi Guletlerin İncelenmesi ve Form Optimizasyonu*.

Nutki, S. (2011). *Kamus-i Bahri-Deniz Sözlüğü*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Özen, S. (2017). *Gemiler Sözlüğü*. İstanbul: Denizler Kitabevi.

Paker, S., ve Özgeçmez, Ö. (2014). Gulet Tatili ve Kadınların Gulet Tatili Satın Alma Tercihleri Üzerine Bir Araştırma. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 6(2), 101–113.

Paker, S., ve Paker, N. (2020). Mürettebatlı Yat Kiralama Hizmetinin Sürdürülebilirlik Analizi ve Öneriler. *Journal of Maritime Transport and Logistics*, 1(1), 9–19.

Sakar, H. Y. (2019). *Mazimdeki Bodrum ve Bodrumlular*. Bodrum: Bodrum Belediyesi Kültür Yayını.

Sarışık, M., Turkey, O., ve Akova, O. (2011). How To Manage Yacht Tourism in Turkey: A SWOT Analysis And Related Strategies. *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 1014–1025.

Turan, B. I. (2021a). Bodrum Guletleri ile Bodrum'daki Balıkçı Guletlerinin Formlarının Karşılaştırılması. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Özel Sayı*, 37–62.

Turan, B. I. (2021b). Konfor ve Lüks Unsurlarının Bodrum Guletleri Üzerindeki Etkilerinin Araştırılması. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 13(1), 37–55.

Turan, B. I., ve Akman, M. (2021). Modeling and Comparison of Bodrum Gulets' Hull Forms with Round and Transom Sterns. *Journal of ETA Maritime Science*, 9(2), 120–129.

Turan, B. I., ve Özcan, A. C. (2018). Akdeniz'e Özgü Bir Kültür ve Tasarım Etkinliği: Mavi Yolculuk ve Bodrum Guleti. 1. *Uluslararası Akdeniz Sempozyumu*, 180–200, Mersin.

Urgan, M. (2017). *Bir Dinozorun Gezileri*. İstanbul: Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık.

Yetgin, D., ve Yılmaz, A. (2018). İlk Mavi Yolculuklar. N. Kozak (Ed.), *Dünden Bugüne Türkiye'de Turizm-Kurumlar, Kuruluşlar, Turizm Bölgeleri ve Meslekler* (s.829-845). İstanbul: Yıkılmazlar Basın Yayın.