

JAR - 3 / 2

E-ISSN: 2687-3338

AUGUST 2021



JOURNAL OF
AVIATION
RESEARCH

HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERĐİSİ



3 / 2



maltepe university
i s t a n b u l www.maltepe.edu.tr



JOURNAL OF
AVIATION
RESEARCH

HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERĐİSİ

3 / 2

İSTANBUL - 2021



JOURNAL OF
**AVIATION
RESEARCH**
HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERĐİSİ

Yılda iki sayı olarak yayımlanan uluslararası hakemli, açık erişimli ve bilimsel bir dergidir.

Cilt: 3
Sayı: 2
Yıl: 2021

2019 yılından itibaren yayımlanmaktadır.

© Telif Hakları Kanunu çerçevesinde makale sahipleri ve Yayın Kurulu'nun izni olmaksızın hiçbir şekilde kopyalanamaz, çoğaltılamaz. Yazıların bilim, dil ve hukuk açısından sorumluluğu yazarlarına aittir.

Elektronik ortamda da yayımlanmaktadır:
<https://dergipark.org.tr/jar>
Ulaşmak için tarayınız:

This is a scholarly, international, peer-reviewed, open-access journal published international journal published twice a year.

Volume: 3
Issue: 2
Year: 2021

Published since 2019.

© The contents of the journal are copyrighted and may not be copied or reproduced without the permission of the publisher. The authors bear responsibility for the statements or opinions of their published articles.

This journal is also published digitally.
<https://dergipark.org.tr/jar>
Scan for access:



Yazışma Adresi:
Maltepe Üniversitesi Meslek Yüksekokulu,
Marmara Eğitim Köyü, 34857
Maltepe / İstanbul

Kep Adresi:
maltepeuniversitesi@hs01.kep.tr

E-Posta:
jar@maltepe.edu.tr

Telefon:
+90 216 626 10 50

Dahili:
2289 veya 2286

Correspondence Address:
Maltepe Üniversitesi Meslek Yüksekokulu,
Marmara Eğitim Köyü, 34857
Maltepe / İstanbul

Kep Address:
maltepeuniversitesi@hs01.kep.tr

E-Mail:
jar@maltepe.edu.tr

Telephone:
+90 216 626 10 50

Ext:
2289 or 2286



JOURNAL OF AVIATION RESEARCH

HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Yayın Sahibi:

Maltepe Üniversitesi adına
Prof. Dr. Şahin Karasar

Editörler:

Prof. Dr. Şahin Karasar
Doç. Dr. İnan Eryılmaz
Doç. Dr. Deniz Dirik
Dr. Öğr. Üyesi Şener Odabaşoğlu

Yayın ve Danışma Kurulu:

Prof. Dr. Cem Harun Meydan
Prof. Dr. Dukagjin Leka
Prof. Dr. Ender Gerede
Prof. Dr. Ferişt Kolbakır
Prof. Dr. Osman Ergüven Vatandaş
Prof. Dr. Sevinç Köse
Doç. Dr. Asena Altın Gülova
Doç. Dr. Burcu Güneri Çangarlı
Doç. Dr. Engin Kanbur
Doç. Dr. Ferhan Sayın
Doç. Dr. Florina Oana Vırlanuta
Doç. Dr. Güler Tozkoparan
Doç. Dr. Hakkı Aktaş
Doç. Dr. Mehmet Kaya
Doç. Dr. Önder Altuntaş
Doç. Dr. Özgür Demirtaş
Doç. Dr. Rüstem Barış Yeşilay
Doç. Dr. Semih Soran
Doç. Dr. Yasin Şöhret
Dr. Öğr. Üyesi Belis Gülay
Dr. Öğr. Üyesi Birsen Açıkel
Dr. Öğr. Üyesi Hasan Hüseyin Uzunbacak
Dr. Öğr. Üyesi Hatice Küçükönel
Dr. Öğr. Üyesi Muhittin Hasan Uncular
Dr. Öğr. Üyesi Nuran Karaağaoğlu
Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Derindağ
Dr. Öğr. Üyesi Özlem Çapan Özeren
Dr. Öğr. Üyesi Rukiye Sönmez
Dr. Öğr. Üyesi Tahsin Akçakanat
Dr. Öğr. Üyesi Uğur Turhan
Öğr. Gör. Esra Çelenk
Öğr. Gör. Rıza Gürler Akgün

Grafik Tasarım:

Rıza Gürler Akgün

Owner:

On behalf of Maltepe University
Prof. Şahin Karasar, Ph.D.

Editors:

Prof. Şahin Karasar, Ph.D.
Assoc. Prof. İnan Eryılmaz, Ph.D.
Assoc. Prof. Deniz Dirik, Ph.D.
Asst. Prof. Şener Odabaşoğlu, Ph.D.

Editorial and Advisory Board:

Prof. Cem Harun Meydan, Ph.D.
Prof. Dukagjin Leka, Ph.D.
Prof. Ender Gerede, Ph.D.
Prof. Ferişt Kolbakır, Ph.D.
Prof. Osman Ergüven Vatandaş, Ph.D.
Prof. Sevinç Köse, Ph.D.
Assoc. Prof. Asena Altın Gülova, Ph.D.
Assoc. Prof. Burcu Güneri Çangarlı, Ph.D.
Assoc. Prof. Engin Kanbur, Ph.D.
Assoc. Prof. Ferhan Sayın, Ph.D.
Assoc. Prof. Florina Oana Vırlanuta, Ph.D.
Assoc. Prof. Güler Tozkoparan, Ph.D.
Assoc. Prof. Hakkı Aktaş, Ph.D.
Assoc. Prof. Mehmet Kaya, Ph.D.
Assoc. Prof. Önder Altuntaş, Ph.D.
Assoc. Prof. Özgür Demirtaş, Ph.D.
Assoc. Prof. Rüstem Barış Yeşilay, Ph.D.
Assoc. Prof. Semih Soran, Ph.D.
Assoc. Prof. Yasin Şöhret, Ph.D.
Asst. Prof. Belis Gülay, Ph.D.
Asst. Prof. Birsen Açıkel, Ph.D.
Asst. Prof. Hasan Hüseyin Uzunbacak, Ph.D.
Asst. Prof. Hatice Küçükönel, Ph.D.
Asst. Prof. Muhittin Hasan Uncular, Ph.D.
Asst. Prof. Nuran Karaağaoğlu, Ph.D.
Asst. Prof. Ömer Faruk Derindağ, Ph.D.
Asst. Prof. Özlem Çapan Özeren, Ph.D.
Asst. Prof. Rukiye Sönmez, Ph.D.
Asst. Prof. Tahsin Akçakanat, Ph.D.
Asst. Prof. Uğur Turhan, Ph.D.
Lect. Esra Çelenk
Lect. Rıza Gürler Akgün

Graphic Design:

Rıza Gürler Akgün



JOURNAL OF
**AVIATION
RESEARCH**
HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

ALİ AKAY - UMUR KURİŞ - SİBEL SENAN

İnsansız Hava Araçları ve Otopilotlar

Unmanned Air Vehicles and Autopilots 128 - 149

ABDULLAH ORAJ HÜSEYNİKLİOĞLU

Havacılık Sektörünün Pilot Eğitiminde Sürdürülebilir Rekabete Etkisi

The Impact of the Aviation Industry on Sustainable Competition in Pilot Training 150 - 172

NİHAN ÖZANT - MERVE KELLEÇİ

Uçuş Korkusu Üzerine Nitel Bir Çalışma

A Qualitative Study on Fear of Flying 173 - 189

GÜLAÇTI ŞEN

Türk Havacılığında Girişimcilik Faaliyetleri: Türkiye’de Yerli Uçak Üretimi Çalışmaları Üzerine Bir Araştırma

Entrepreneurship Activities in Turkish Aviation: A Research on Indigenous Aircraft Manufacturing Operating in Turkey 190 - 208

OLCAY ÖLÇEN - BÜŞRA ÖNLER

Soil and Water Pollution Awareness and Fare Purchasing Behaviour of Passengers in Air Carriers

Toprak ve Su Kirliliği Farkındalığı ve Havayolu İşletmelerinde Yolcuların Bilet Satın Alma Davranışları 209 - 226

SEYHAN DURMUŞ - EMRE OSMAN TOKYAY

Havacılık Yönetimi Lisans Öğrencilerinin Meslek Tercih Eğilimlerinin İncelenmesi

Examination of the Career Choice Trends of Aviation Management Undergraduate Students 227 - 242

BATUHAN KOCAOĞLU - ŞENER ODABAŞOĞLU - İLKER HAKAN ÖZASLAN

Türkiye’de Pistonlu Tek Motorlu Uçak Seçiminde Çok Kriterli Karar Verme Ahp ve Topsis Yöntemlerinin Kullanılması

Using Multi-Criteria Decision Making Ahp and Topsis Methods in Selection of Single Piston Engine Aircraft in Turkey 243 - 263

GÜLBENİZ AKDUMAN - GÜLNAZ KARAHAN

Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri Kabin Memuru İşe Alımı İçin Bir Model Önerisi

A Model Suggestion for Civil Aviation Cabin Services Cabin Crew Recruitment 264 - 278

VOLKAN YAVAŞ - ÖZGE YAVAŞ TEZ

Kentsel Hava Taşımacılığı Kabul ve Kullanım Modeli: Bir Ölçek Geliştirme Çalışması

Urban Air Mobility Acceptance and Usage Model: A Scale Development Study 279 - 298



Uçuş Korkusu Üzerine Nitel Bir Çalışma

Nihan ÖZANT¹ 

Merve KELLEÇİ² 

Araştırma Makalesi	DOI: 10.51785/jar.911774
Gönderi Tarihi: 08.04.2021	Kabul Tarihi: 16.08.2021
	Online Yayın Tarihi: 29.08.2021

Öz

Zamandan tasarruf etmesi ve konforlu seçenekler sunması sayesinde havayollarının kullanım oranı gün geçtikçe artmaya devam etmektedir. Uçuş sektörü; iş dünyası, seyahat dünyası ve küreselleşen dünyaya hizmet eden bir çatı haline gelmiştir. Bu sebeptendir ki, uçuştan korkmak ve eylemden kaçınmanın kişisel ve mesleki sonuçları olacaktır. Literatürde uçuş korkusuna bir fobi olarak bakılmış ve çeşitli tedavi yöntemleri önerilmiştir. Bu çalışmada uçuş korkusunun oluşumunda etkili olan faktörler incelenmek istenmiş ve literatüre nitel bulgular sunulmuştur. Çalışma grubu, 12 kadın 4 erkek toplamda 16 katılımcıdan oluşmaktadır. Katılımcıların yaş ortalaması 32,18'dir. Katılımcılar ikişerli gruplar halinde yarı yapılandırılmış sorularla odak görüşmeye alınmıştır. Görüşmeler kayıt altına alındıktan sonra verilere içerik analizi uygulanmıştır. Uçuş korkusunun oluşum sürecini etkileyen; ölüm riski, değerlendirme, önceki ve benzer deneyim, fizyolojik etkiler, diğer korkularla ilişki, yeniliğe açıklık olmak üzere altı temel kategori bulunmuştur.

Anahtar Kelimeler: Uçuş korkusu, uçuş güvenliği, uçuş deneyimi, duygu

JEL Sınıflandırma: M10, M19.

A Qualitative Study on Fear of Flying

Abstract

Thanks to saving time and offering comfortable options, the rate of use of airlines continues to increase day by day. Flight industry: It has become a roof that serves the business world, the travel world and the globalizing world. It is for this reason that fear of flying and avoiding action will have personal and professional consequences. Flight fear was viewed as a phobia and various treatment methods were proposed in the literature. In this study, the factors that affect the formation of flight fear were aimed to be examined and qualitative findings were presented to the literature. The working group consists of 12 women and 4 men, a total of 16 participants. The average age of the participants is 32.18. Participants were interviewed in groups of two with semi-structured questions. After the interviews were recorded, content analysis was applied to the data. Affecting the formation process of flight fear; Six basic categories were identified: risk of death, evaluation, previous and similar experience, physiological effects, relationship with other fears, and openness to innovation.

Key Words: flight fear, flight safety, flight experience, emotion

JEL Classification: M10, M19.

¹ Psikolog, İstanbul Üniversitesi, nihanozant@gmail.com

² Psikolog, Gençlik ve Spor Bakanlığı, mervekellecei22@gmail.com

GİRİŞ

Korku en temel duygularımızdan biridir ve duygu oluşumu için bir histen öte karmaşık bir bilişsel sürecin yürütüldüğü bilinmektedir (Gazzaniga, Ivry ve Mangun, 2014: 427). Fobi ise aşırı ve akıl dışı korku olarak tanımlanabilmektedir. Kaygı ve korku bizi hayatta tutan ve harekete geçiren duygulardır lakin aşırı hissedilen kaygı günlük işlevselliği etkilemekte ve olumlu etkisini olumsuzla doğru çevirebilmektedir (Ateş, 2019). Uçuş, zamandan tasarruf ettiren bir ulaşım yolu olarak kullanılabilir, havayollarının kullanım oranı her geçen yıl artmaktadır. Uçuş korkusu yaşayan bireyler için ise bu deneyim stres verici olabilir ve kaygıları deneyimden uzaklaştıkça daha da artabilmektedir (Van Gerwen ve Diekstra, 2000). Uçuş korkusu uzun zamandır psikolojik ve psikiyatrik literatürde ve ekonomik araştırmalarda bir konu olmuştur (Bor ve Van Gerwen, 2003). Uçuş korkusunu etkileyen faktörleri keşfetmek uçuş korkusuna yönelik var olan tedavilere bir destek kaynağı sunabilir.

Bu araştırmada uçuş korkusunun bireyler tarafından nasıl deneyimlendiği fizyolojik, duygusal ve davranışsal tepkiler üzerinden incelenmek istenmiştir. Bu amaçla, katılımcılarla duygu oluşum teorilerini baz alan kuramsal çerçeve üzerinden odak görüşmeler yürütülmüş ve katılımcıların uçuş deneyiminden sonra edindiği duygusal, bilişsel ve davranışsal kazanımlar üzerine konuşulmuştur.

Alınan veriler tematik analiz kapsamında analiz edilmiş üç temel çatı elde edilmiştir. Ölüm korkusu, diğer korkular ve duygu oluşumunda etkili olan fizyolojik belirtilerin yer aldığı duygular kategorisi; insana, teknolojiye ve mekanik yapılara güvenin yer aldığı güven kategorisi ve eski deneyimi değerlendirme, yeni deneyime açıklık ve deneyimi yarar-zarar hesaplaması üzerinden değerlendirme alt temalarından oluşan değerlendirme kategorisi bu üç çatıyı yansıtmaktadır.

Bu kapsamda giriş bölümünde uçuş korkusuna etkili olduğu düşünülebilen duygu oluşum teorileri, uçuş fobisinin duygu çerçevesi ve uçuşta insan faktörleri incelenecektir.

1. UÇUŞ KORKUSUNA KAVRAMSAL BİR BAKIŞ

1.1. Duygu Oluşum Teorileri Üzerinden Uçuş Korkusu

“Duygu; bir his, fizyolojik belirtiler ve davranışsal çıktılarla karakterize bir durum olarak tanımlanabilmektedir” (Gazzaniga, Ivry ve Mangun, 2014: 427). Sadece bir hissin olması, duygu tanımı için yeterli değildir ve tanımdan da anlaşılacağı üzere duygular beraberlerinde davranışsal çıktılara eşlik ederler. Dolayısıyla daha karmaşık görülebilecek kaçınılan ve sakınan davranışsal çıktılarının kaynağı olarak duyguları görmek mümkündür. Örneğin; tiksindiğiniz bir yiyecekte uzaklaşarak kaçınma davranışı gösterebilir ve korktuğunuz mağaranın kapısından içeri girme davranışından sakınabilirsiniz. Uçuş korkusu da uçuş eylemini gerçekleştirebileceğiniz aktivitelerden uzaklaşma ihtimalini kapsayabilmektedir.

Literatürde birden fazla duygu oluşum teorisi vardır. İlk olarak James-Lange teorisine göre; duygulardan önce düşünceler oluşur. James’in hipotezine göre zihinsel durumlar bir diğerinden öbürüne hızlı bir şekilde geçemez ve bu nedenle asıl duygu oluşmadan yani gerçekten ne hissettiğimizi anlamadan ilk olarak bedensel değişimlerimiz ve bedensel tepkilerimiz gerçekleşmektedir (James, 1884: 189). Düşüncelerle beraber bedende meydana

fizyolojik değişimlere tepki olarak duygular meydana gelir. Dolayısıyla duygu fizyolojik değişimlerin bilinçli farkındalığı ile oluşmaktadır. Önce heyecanlandırıcı uyaran algılanmakta, bu algı kendiliğinden otonom sinir sistemi tepkilerini oluşturmakta, bu değişimlerin farkına varıldığında öznel bir duygu hissedilmiş olmaktadır (Barnes, 2014:238). Bir ayıyla karşılaştığımızda önce kalbimiz hızlanır, ellerimiz terler sonra duygunun farkına varır ve kaçarız. Bu hipoteze göre, insanlar korku hisseder çünkü koşarken bedenlerindeki değişimlerin farkına varır. Yani bedensel tepkiler gerçekleşmeden duygu da hissedilemez (Gazzaniga, Ivry ve Mangun, 2014: 435).

İkinci olarak Schachter ve Singer (1962) ise bilişsel yorumlama ve değerlendirmenin duygular üzerindeki etkisini incelemişlerdir. Bu teoriye göre, duygu oluşumunda iki temel faktör vardır: fizyolojik uyarılma ve bilişsel etiket. Fakat, aynı fizyolojik duruma sahip bireylerde farklı bilişsel beklentilerin farklı duygusal uyarılara maruz kalındığında nasıl bir etki oluşacağı ortaya konulabilmiştir. Bireylerin içinde buldukları durumu nasıl değerlendirdikleri, yarar-zarar terazisindeki ağırlığın yaşanan duygu üzerinde etkili olabildiği görülmüştür (Reisenzein, 1983). Bu teori, James Land ve değerlendirme teorilerinin karışımıdır ve buna göre duygunun tanımlanması önce duygusal uyarılma düzeyinin değerlendirilmesi ardından da uyarının değerlendirilmesinin muhakemesi yapıldıktan sonra gerçekleşmektedir (Barnes, 2014: 238).

Son olarak değerlendirme teorileri incelenebilir. Değerlendirme teorisi duygusal süreçler, uyarının özellikleri ve yorumlanması arasındaki etkileşime bağlı olan teoriler grubudur. Bu teoriler değerlendirmenin ne olduğu ve değerlendirmede kullanılan kriterlerin ne olduğuna göre değişmektedir. Yani olayları değerlendirme şekli kişilere ve kişilerin verdiği tepkilere göre değişmektedir. Değerlendirme teorilerinden biri de Richard Lazarus'a aittir. Lazarus'a (1993) göre; duygu karşılaşılan şeyi iyi ya da kötü olarak değerlendirdikten sonra verilen tepkilerdir. Uyarının niteliğini değerlendirirken, herkes kendi çevresel ve kişisel değerlerini göz önünde bulundurmaktadır. Bu nedenle duygu hem uyarı hem de uyarının niteliği ile ilişkilidir. Bilişsel değerlendirme duygusal tepki ya da hislerden önce gelmektedir. Bu değerlendirme aşaması bilinçsiz ve otomatik şekilde gerçekleşmektedir.

Zamansal sıralamada yerleri değişse de duygu oluşumunda, fizyolojik belirtilerin ve bilişsel değerlendirmelerin yeri önemli görülmektedir. Öğrenilenler, yarar-zarar hesaplamaları ve bedensel göstergeler duyguların oluşum teorilerinde yer alsa da bireyler tarafından duyguların farkına varılması sürecinde de etkili olduğu düşünülebilir.

Korku altı temel duygumuzdan biridir (Santrock, 2014). Uçuş korkusu da duygu oluşum teorileri üzerinden değerlendirildiğinde; kalp atışının hızlanması, ellerin terlemesi gibi fizyolojik belirtiler, uçuşun getirdiği avantajlar ve dezavantajların değerlendirilmesi ve uyarının niteliği bireye sağladığı hizmetler ve bireyin tepkileri üzerinden değerlendirilebilir. Uçuş korkusunun kontrol edilemediği ve kişinin işlevselliğini bozmaya başladığı durumda korku duygusunun fobik niteliklere sahip olabilmesi olası olup korkunun uçuş fobisine dönüşmesi söz konusudur.

1.2. Uçuş Fobisi

Duygu mekanizmaları birbirinden farklı olsa da duygular açığa çıkan ve zamanla dengelenen bir seyir halindedirler. Yükselen ve stabile olan bir dalga gibi hareket halinden durağan hale gelebilirler. Fobik bireyler ise fobi duruma karşı ısrarlı, şiddetli ve belirgin korku yaşarlar (Lapsekili ve Yelboga, 2014). Korku, evrimsel teoride bizi hayatta tutmayı sağlayan duygulardan biridir. Korkarak kaçır, savaşıır, uyarır karşı tepki veririz. Klasik bir örnek olan ayıdan korkmak normaldir (Gazzaniga, Ivry ve Mangun, 2014: 434). Fobik bireyler ise mantıklı olaylara yüksek korku tepkisi verirler. Uçağın düşmesine yönelik duyulan kaygı normal olabilirken fobik bireyler bu kaygı ve korkuyu yönetemeyecekleri derecede yoğun yaşarlar. İçsel ve sosyal kaygıya hapsolurlar (Wilhem ve Roth, 1997).

Uçuş fobisinin gelişimine ilişkin teorilerden biri kişinin uçuş esnasında yaşanabileceği olumsuz deneyimleri üzerinedir. Uçuş deneyimi esnasında gerçekleşen olumsuz başka bir deneyimin etkisi uçuşa da genellenebilir. Uçakta sevdiği birinin kaza geçirdiği haberini alan kişi, sevdiklerini kaybetme korkusunu uçuşa aktarabilir. Uyarılma transferi olarak izah edilebilecek bu durum aşk gibi karmaşık duyguların açıklanmasının da anahtarı olmuştur (Pines, 2010). Bunun yanı sıra uçuş deneyimi hakkında yanlış veya eksik bilgiye sahip olmak da uçuş fobisi geliştirmeye yönelik zemin hazırladığına dair bir teori de söz konusudur (Bor, Parker ve Padadopoulos, 2000; Saadat, Izadi, Ahmadi ve Shahyad, 2014).

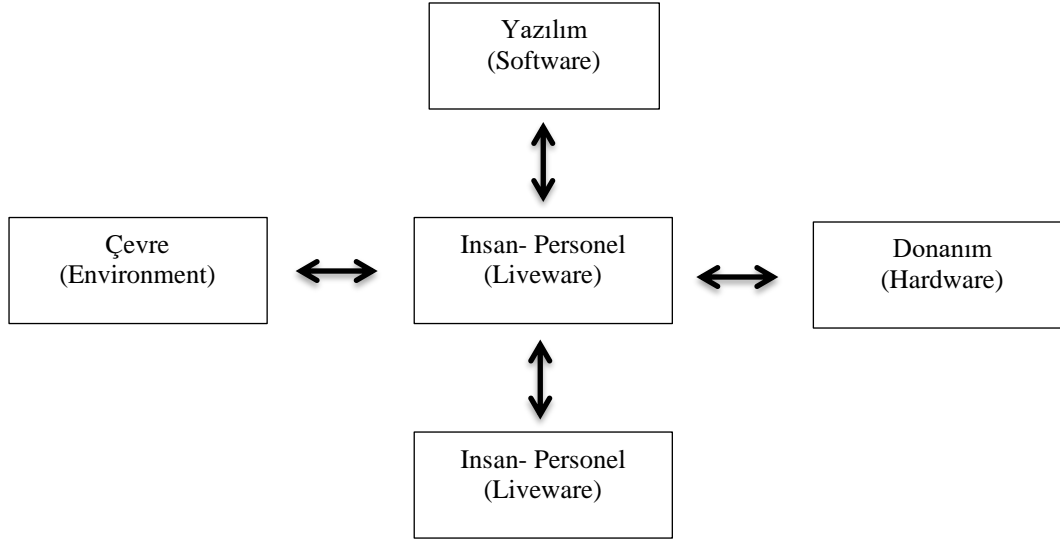
Uçuş fobisine ilişkin davranış-tepki modellemesi üzerinden oluşturulmuş teorilerin dışında uçuş fobisinin heterojen bir yapıda olduğunu söyleyenler de mevcuttur. Diğer bir deyişle, bireyde uçuş deneyimini olumsuz etkileyebilecek yükseklik korkusu (akrofobi), kapalı alan korkusu (agorafobi) gibi korkular söz konusuysa havayolu taşımacılığı birey için kaçınılacak şeyler arasında yer alacaktır. Bu durumda uçuş eylemini gerçekleştirilmeyi deneyimlemeyi engelleyebilecek diğer fobilerin varlığı, uçuş korkusu geliştirebilir veya uçuş korkusunu şiddetini arttırabilir (Van Gerwen, Spinhoven, Van Dyck ve Diekstra, 1999).

Zamandan tasarruf ve konfor seçenekleriyle havayollarının kullanımı her geçen gün artmakta ve kullanmayanlar dezavantajlı duruma düşmektedir. Uçuş korkusunun telafi edilemeyen mesleki ve kişisel sonuçları olabilmektedir (Fredrikson, Annas, Fischer ve Wik, 1996). Bireyi dezavantajlı konuma sokan bu olgunun oluşumuna dair teorilere bakıldığında uçuş fobisinin daha çok davranışsal açıdan alındığı görülmekte olup kişinin deneyimleri üzerinden inşa olduğu çıkarımı yapılabilmektedir. Öyle ki daha önce deneyimlemiş olduğu uçuşla ilgili eylemler, etkileri ve o eylem için not aldıkları kodlar yeni bir uçuş deneyimi üzerine görüşünü etkileyebilir.

1.3. Uçuşta İnsan Faktörü

Havacılık güvenliği büyük ölçüde sistemdeki herkesin çabalarına bağlıdır ve bu maalesef risksiz hale getirilemez. Havacılık kazalarında nedensel faktörler olabilen insan faktörlerinin rol oynadığı iyi bilinmektedir (Chang ve Wang, 2010). Havayolu taşımacılığı sektörü, sistem ve alt sistemlerden oluşur. Bu sistemlerin amacı uçuşun emniyetli bir şekilde gerçekleşmesini sağlamaktır. Sistemlerde oluşan aksaklıklar uçuş kazalarına zemin hazırlayabilir. Uçuş kazalarını sistem dâhilinde inceleyen SHELL gibi teoriler sadece havacılık değil sağlık gibi diğer sektörlerdeki hataları incelemek için geliştirilen teorilerdir

(Aydemir, 2017). Shell modeli, havacılıkta insan faktörleri, sistem kaynakları ve çevre arasındaki ilişkileri açıklamak için geliştirilen kavramsal bir yaklaşımdır. Bu yaklaşımın merkezinde insan unsuru bulunmaktadır. İnsan unsuru, donanım, yazılım, çevre ve diğer insanlarla etkileşim modelin temel unsurlarıdır. Tüm unsurlar insan ile etkileşim halindedir. Modelin yapı taşları Şekil 1'deki gibidir (Edwards, 1972; Hawkins, 2001: 1-10);



Şekil 1. SHELL Yapı Taşları Modeli

Model, insan faktörlerini anlamaya yönelik tasarlanmıştır. İnsanların karşılaştığı durumları veya çalışma ortamında onlara ne olduğunu tanımlamak için kullanılmaktadır. Pilot ve kabin ekibinden yolcu davranışlarına, uçağın mekanik parçalarından otomatik pilotun yazılım kodlarına, hava şartlarından coğrafi özelliklere kadar pek çok unsur bu başlıklar altında değerlendirilir. Buradaki kilit nokta sektörün bir sistem içinde var olduğuna dairdir.

İnsanların uçaktaki güvenlik sistemlerini bilmedikleri için ufak bir sarsıntıda dahi uçağın düşeceğine ve ölümlerle yüzleşmeleri gerektiğine inanabilmektedirler zira uçağı koca bir metal parçası olarak görmekteyiz (Çetingüç, 2016: 138).

1.4. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Araştırmada uçuş korkusunun duygusal ve fiziksel açıdan bireyler tarafından nasıl deneyimlendiği ile bireylerin benzer deneyimleriyle ilişkilerinin incelenmesi amaçlanmaktadır. Bu amaç ile uçuş korkusunun, duygu oluşum teorileri üzerinden nitel araştırma temelinde incelenecektir. Yapılan yazın taramasında, nitel araştırma yöntemleri kullanılarak uçuş korkusunun ilgili değişkenler üzerinden incelenmesi bir boşluk olarak saptanmıştır. Araştırmada, korku oluşumunda etkili olan faktörler, kategorize edilerek belirlenmeye çalışılmıştır. Uçuş korkusunun kategorizel bir haritalandırması oluşturularak, uçuş korkusunu anlamlandırmak istenmiştir. Uçuş korkusunun fenomolojik tabanda anlamlandırılması belli bireysel algılama ve özelliklere sahip gruplara özelleşmiş bir tedavi programının gerekliliğine işaret edebilir. Araştırmanın sonraki ilişkisel, deneysel ve nitel çalışmalara fikir vermesi beklenmektedir. Bu amaçla katılımcılara 6 temel 4 sonda soru hazırlanmıştır. Bu araştırma soruları üzerinden 6 temel kategori oluşturulmuştur.

2. YÖNTEM

2.1. Çalışma Grubu

Çalışmada veriler Ankara’da ikamet eden ve uçuş ve/veya benzeri deneyim yaşamış kişilerdir. Araştırmada çalışma grubuna kartopu ve ölçüt örnekleme yöntemiyle ulaşılmış ve 18 yaş altı bireyler reşit olmaması sebebiyle etik kurallar çerçevesinde dahil edilmemiştir. Katılımcılar ikişerli gruplar halinde odak görüşmeye alınmışlardır.

24 ve 45 yaş arası, Ankara’da ikamet eden lise veya üniversite mezunu 12 kadın ve 4 erkek katılımcı uçuş korkusu geliştirme düzeylerine göre gruplara alınmıştır. Uçuş deneyimi olup, uçmaktan korkmayıp deneyimlemeye devam eden katılımcılar “uçuş korkusu geliştirmemiş” kategorisine alınmışlardır. Benzer bir uçuş veya yüksekte bulunma deneyimi olan ve daha sonra herhangi bir uçuş eylemine maruz kalmaktan korkan katılımcılar “uçuş korkusu geliştiren” kategorisine alınmışlardır.

Toplam 8 grup bulunan çalışmada, üç grupta iki katılımcı da uçuş korkusu geliştirmeyen, iki grupta iki katılımcı da uçuş korkusu geliştiren kategorisindedir. Diğer üç grupta ise katılımcılardan biri uçuş korkusu geliştirirken, diğeri uçuş korkusu geliştirmemiştir. Her grup için belirlenen ölçütler aşağıdaki gibidir;

- Uçuş veya benzeri deneyimi yaşamış olmak
- 18 yaş üstü olmak
- Ankara’da ikamet ediyor olmak

Araştırmada 16 katılımcıyla odak görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Katılımcıların demografik bilgileri Tablo 1’de sunulmaktadır.

Tablo 1. Çalışma Grubunun Demografik Bilgileri

	KATILIMCI	CİNSİYET	YAŞ	Uçuş Korkusu	MESLEK
Grup 1	K1	Kadın	26	Var	Öğretmen
	K2	Kadın	33	Var	Öğretmen
Grup 2	K3	Kadın	26	Yok	Öğretmen
	K4	Kadın	24	Yok	Öğretmen
Grup 3	K5	Kadın	45	Var	Güvenlik görevlisi
	K6	Kadın	25	Yok	Öğrenci
Grup 4	K7	Kadın	24	Var	Öğretmen
	K8	Kadın	35	Var	Ev hanımı
Grup 5	K9	Kadın	44	Var	Yardımcı öğretmen
	K10	Kadın	25	Yok	Öğretmen
Grup 6	K11	Kadın	36	Yok	Eczacı
	K12	Kadın	37	Yok	Ev hanımı
Grup 7	K13	Erkek	26	Var	Memur
	K14	Erkek	34	Yok	Memur
Grup 8	K15	Erkek	30	Yok	Memur
	K16	Erkek	45	Yok	Memur

2.2. Veri Toplama Yöntemi

Odak görüşmelerde yarı yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılmıştır. Yarı yapılandırılmış görüşme tekniği ne tam yapılandırılmış görüşmeler kadar katı ne de yapılandırılmamış görüşmeler kadar esnektir (Karasar, 1995: 165). Görüşme soruları hazırlanmadan önce uçuş korkusuyla ilgili literatür taranmış ve uzman görüşüyle sorular hazırlanarak 2 kişiden oluşan bir grupta pilot görüşme uygulanmıştır. Grup odaklı yürütülen görüşmelerde katılımcıların birbirleriyle iletişim halinde olmaları desteklenirken araştırmacı moderatör konumunda katılım sağlamıştır. Araştırmada kullanılan sorular aşağıda sıralanmıştır;

1. Daha önceki uçuş deneyimlerinizden bahsedebilir misiniz?

2. Bu deneyimler size ne hissettirdi?

3. Hislerinizi nasıl tanımlıyorsunuz?

Sonda 3.1. Bedensel olarak farklılıklar hissediyor musunuz, bunları tarifler misiniz?

Sonda 3.2. Duygusal değişimlerinizi tarifler misiniz?

4. Bu korku veya duygularınıza çevrenizden etkilendiğiniz bir örnek verebilir misiniz?

5. Farklı korkularınız da var mı?

Sonda 5.1. Yaşadığımız korkulara örnek verebilir misiniz?

6. Uçuş ekip ve ekipmanlarına dair neler biliyorsunuz?

Sonda 6.1. Uçuş ekip ve ekipmanlarına güveniyor musunuz?

Araştırmada katılımcıların kendilerini rahat ve huzurlu hissedebileceği ve görüşlerini içtenlikle açıklayabilecekleri bir görüşme ortamı sağlanmasına özen gösterilmiş, uygun bir etkileşim ortamı oluşturulmuştur. Katılımcıların görüşmeleri katılımcı onayları eşliğinde ses kaydına alınmıştır.

2.3. Çalışma Deseni

Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden fenomenolojik desen kullanılmıştır. Fenomenolojik yaklaşım, bireyin özgü algılayışını ve yaşantısını üzerinden bireyin davranışlarını anlayabileceğimizi öne sürer. Odak grup görüşmeleri ise katılımcıların odadaki konu hakkındaki görüş, beklenti, ilgi, deneyim, yaşantı ve duygularını aktarmasını amaçlayan bir görüşme yöntemidir. Bu araştırmada katılımcıların uçuşa dair görüş, deneyim ve duygularının derinlemesine incelenmesi amaçlandığı için odak grup görüşme tekniği kullanılmıştır.

2.4. İşlem

Bu araştırmada 16 katılımcı ikişerli gruplar halinde odak grup görüşmelere alınmıştır. Görüşme süreleri yaklaşık 30 dakikadır. Görüşmelerin analizinde, niteliksel bir yöntem olan tematik analiz yöntemi kullanılmıştır. Bu çalışmada, veriler açık kodlama yaklaşımıyla ele alınmıştır. Tematik analiz; bireysel veya odak görüşmeler, gözlem ve dokümanlar bağlamsal anlamda kategorilere ayırarak analiz edilir (George, 1959).

Analizde alt ve üst temalara ayırma yöntemi kapsamında katılımcıların hangi tema veya alt tema altında görüş bildirdiği tematik olarak verilebilir (Günbayı, 2019).

Katılımcıların 8'i uçuş korkusu geliştirmiş diğer 8'inde uçuş korkusu bulunmamaktadır. Üç grup uçuştan korkmayan, iki grup uçuştan korkan katılımcılardan oluşurken son üç gruptaki katılımcıların biri uçuş korkusu geliştirmiş diğeri uçuş korkusu geliştirmemiştir. Yarı yapılandırılmış görüşme yapılmış, sorular yapılan pilot görüşme sonucunda revize edilerek oluşturulmuştur.

2.5. Analiz

Tüm ses kayıtları dosya halinde yazıya dökülmüş ve iki araştırmacı ayrı ayrı verileri açık kodlama yöntemine göre tematik analize almıştır. Verilerin kodlanması, Kodlanan temaların belirlenmesi, temaların ortak çatılara dağılımı, bulguların tanımlanması ve yorumlanmasını içeren dört aşamada veriler analiz edilmiştir ve geçerlik ve güvenilirliğin yüksek olması için önerilen adımlar izlenmiştir (Yıldırım ve Şimşek, 2008: 228). Katılımcıların hangi görüşe dayanak sağladığına dair alıntılar tematik kategoriler altında olarak kodlanmıştır (George, 1959; Günbayı, 2019).

İç geçerliliği sağlamak için literatürle uyumlu bir şekilde okumalar yapılmaya devam edilmiştir. Elde edilen temalar literatürdeki bilgilerle uyumlu ve eşli olarak değerlendirilebilmektedir. Ayrıca kişilerin ilerleyen zaman içinde kendilerini daha iyi ifade edebilecekleri bakış açısına göre görüşmeler esnasında zaman kısıtlamasına gidilmemiştir. Aktarılabirliği arttırmak için kişiler odak görüşmelere farklılıkları yansıtabilecek şekilde seçilmiştir.

Güvenirliği arttırmak için iki araştırmacı önce kendi temalarını dörder kez ikişer hafta arayla incelemişlerdir. Daha sonra araştırmacılar kodladıkları temaları karşılıklı olarak değerlendirmişler ve uyum yakalanana kadar kodlama ve tartışma süreci devam etmiştir. Araştırmada, uçuş korkusu geliştiren ve geliştirmeyen katılımcılar odak görüşmelere alınmışlardır. Uçuş korkusu geliştiren grup, uçuş korkusu geliştirmeyen grup ve aynı zamanda katılımcılardan biri uçuş korkusuna sahipken diğerrinin uçuş korkusu geliştirmedığı grup da vardır. Grup çeşitliliği farklı uçuş hakkında farklı görüşlere sahip katılımcıların birbirini desteklemesi veya karlı çıkmasına bağlı olarak daha fazla söylem çeşitliliğini getirmesi ve araştırmanın güvenilirliğini arttırması amaçlanmaktadır.

3. BULGULAR

Uçuş korkusu ölüm riski, değerlendirme, önceki ve benzer deneyim, fizyolojik belirtiler, diğerkorkularla ilişki, yeniliğe açıklık olmak üzere Tablo 2'de görüldüğü gibi 3 temel kategori altında toplanabilmiştir.

Tablo 2. Uçuş Korkusunun Temaları

TEMALAR	ALT TEMALAR	KODLAR
Duygular	Ölüm Korkusu	Uçuş kazalarından kurtulamamak, uçağın düşme riski, ölüm tehlikesi
	Diğer Korkular	Yükseklik korkusu, kapalı alan korkusu, düşmekten korkmak, yanmaktan korkmak
	Fizyolojik Etkiler	Panik atak belirtileri, kalp atışının hızlanması, ellerin terlemesi, kesik veya hızlı nefes alma
Güven	İnsana Güven	Pilotların eğitimi, uçuş ekibinin yetkinliği-yetersizliği
	Mekanik Yapılara Güven	Uçağın mekanik parçaları, iniş takımları, uçağın motoru gibi mekanik özellikler
	Teknolojiye Güven	Otomatik pilot, uçağın hız ve yüksekliği gibi özellikleri gösteren göstergeler
Değerlendirme	Önceki Deneyim	Geçmiş uçuş deneyimlerinin etkisi, kanaat önderleri veya toplumsal örnekler, kaza örnekleri
	Yarar-Zarar Hesaplama	Uçuşun avantaj ve dezavantajlarını değerlendirmek, zaman tasarrufu veya kaza riskini değerlendirmek
	Yeni Deneyim	Yeni deneyime açıklık, yeni aktivitelere karşı duyulan heyecan ya da eksiklik

1. Duygular

Uçuş korkusunun ölüm korkusu, diğer korkularla ilişkili olduğu ve duygu oluşumunda etkin fizyolojik belirtilerin sıklıkla dile getirildiği görülmüştür. Duygular, düşüncelerimizi ve davranışlarımızı etkileyen ve aynı zaman çift taraflı etkileşim halinde olan bir döngünün parçasıdır. Bir durumu anlamlandırırken duygularımız aktif rol oynar.

1.1. Ölüm Korkusu

Ölüm, yok olma endişesini temsil eder. Yok olup gitmek yerine hayata tutunmak esastır ve tutunma sırasında tüm tehlikelerden kaçınılır. Uçuş kazalarında ölümden kurtulma oranı oldukça düşüktür. Uçak kazalarının oranları düşük olsa da kazanın gerçekleşme oranı yerine kazanın sonucuna odaklanma durumu uçuş korkusunu etkileyebilir.

Katılımcı 1/ 26 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“Düşünsene bir, uçak düşerse kurtulma şansın yok.”

Katılımcı 2/ 33 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“...kaç metre yükseklikten düşüyorsun, çakılıyorsun. Kurtulamazsın. Arabada kaza olsa en azından kurtulma şansın var.”

1.2. Diğer Korkularla İlişki

Uçuş korkusunun diğer korkularla ilişkili olabildiği bulgulanmıştır. Yüksekten, düşmekten, kapalı alandan korkmak günlük davranışları etkileyebilmektedir.

Katılımcı 2/ 33 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“Düşmekten korkuyorum ben. Düştü o uçak, çakıldı. Bir de üstüne patladı. Yanarsın içinde cayır cayır. Ben yanmaktan çok korkarım.

Katılımcı 5/ 45 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“Yükseklikten korkuyorum ben. Bakamam aşağı, ben üçüncü katta oturan komşuma çıktığımda balkonun kenarına yaklaşmam, aşağı bakamam. Nasıl uçayım”

Katılımcı 4/ 24 yaş/ Uçuş korkusu geliştirmeyen

“... dar, kapalı alanda duramazdım ben. Uçağı düşününce, klostrofobim olduğu zamanlarda binmem gerekse belki ben de binemezdim...”

Katılımcı 8/ 35 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“...balkondan aşağı da bakarken içim bir tuhaf olur mesela. Sanırım yükseklik korkusu var bende...”

Katılımcı 10/ 25yaş/Uçuş korkusu geliştirmeyen

“...Uçağın içi biraz dar, bazen daralıyor gibi oluyorum ama geçiyor hemen. Kasmıyor beni. Pencereden dışarıyı izliyorum. Aslında dar değil sonsuz gelmeye başlıyor...”

1.3. Fizyolojik Etkiler

Duygu oluşumunda olduğu gibi korkunun oluşmasında fizyolojik belirtiler etkindir. Kalp atışı hızlanır, eller terler, göz bebekleri büyür, vücutta titremeler olabilir. Parasempatik sistemi aktive eden bu belirtiler korkuyu anlamlandırmada etkin olabilmektedir.

Katılımcı 1/ 26 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“... İşte bende ondan korkuyorum, kalbim çok hızlı atar, panik atar geçirirsem. Hani lunaparkta da olur ya, böyle bir şey oturur kalbine bir hoplarsın.”

Katılımcı 2/ 33 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“Böyle çok hızlı çarpıyor kalbim, yerinden çıkacak gibi oluyor, nefes alamıyorum Daha küçüğü böyle araba kavisten geçince olur, hani bir cız olur için. Onun çok daha fazlası oluyor”

Katılımcı 3/ 26 yaş/ Uçuş korkusu geliştirmeyen

“Çok ufak bir akış oluyor kalpten aşağı, sonra geçiyor. Enerji ve mutluluk veriyor o his.”

Katılımcı 8/ 35 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“Teleferiğe bindim. Kalbim hızlı hızlı çarptı, terledim. Eşimin bacağını o kadar çok sıkmışım ki indiğimizde morarmıştı bacağı”

2. Güven

Güven teması; pilot, kabin ekibi, mekanik uçak, otomatik pilot ve teknolojik özelliklere güven veya güvensizliği içermektedir. Güvenmek; ilişkilerimizde, iş ortamımızda, eğitim hayatında ve pek çok alanda karar almamızda yardımcı olur. Güvenmek, risk almak olsa da bu riskin güvensiz koşul altında değerlendirilmesi durumun anlamlandırılması etkileyebilir.

2.1. İnsana Güven

Tıpkı öğretmene, müdürüne, çalışma arkadaşlarına güvenmek gibi pilot ve kabin ekibine güvenmek de uçuşa dair anlamlandırmada etkin görülebilmektedir.

Katılımcı 13/ 26 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“... Motor durdu diyelim, pilot ne yapabilir, uçuş ekibi ne yapacak, sağ sol çıkışları mı gösterecek uçak düşerken...”

Katılımcı 15/ 30 yaş/ Uçuş korkusu geliştirmeyen

“... Pilotlar çok uzun ve meşakkatli bir eğitimden geçiyorlar. Kazalar oluyor tabii ama ne yapması gerektiğini öğreniyorlar...”

2.2. Mekanik Yapılara Güven

Uçak sisteminin mekanik yapısı hakkında doğru bilgi edinmek belirsizliği yöneten bir süreç hizmet etmesi açısından da değerlidir ve uçuşa dair güveni arttırıp azaltabilir.

Katılımcı 1/ 26 yaş, Uçuş korkusu geliştiren

“...Uçak ne bileyim, kanadı var desen kuş değil, metal bir şey, ne diye soruyorum kendime bu uçak... Düşse paramparça, şöyle büyükçe bir paraşüt mü açılrsa uçak yere süzülse... Yok nasıl güveneyim”

Katılımcı 17/45 yaş/ Uçuş korkusu geliştirmeyen

“... Uçağın birden fazla motoru var, biri dursa bile öteki devreye giriyor diye biliyorum mesela, aslında tehlikeli bir ulaşım aracı olduğu sanırım çok şeyi düşünüp yedeğini takıyorlar...”

2.3. Teknolojiye Güven

Yeni teknolojiye güven telefon bankacılığı kullanımı gibi uçuş korkusunu da etkileyebilmektedir.

Katılımcı 13/ 26 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“... Otomatik pilot kullanıyor diyorlar. Kaç metre yüksekliktesiniz, direksiyonu tutan bir insan bile yok, neyi kimin uçurduğu belli değil...”

Katılımcı 14/ 34 yaş/ Uçuş korkusu geliştirmeyen

“... Kazaların çoğunda insan faktörü etkili aslında. Otomatik pilotlar daha güvenilir bile olabilir. Tüm kodları giriyorsun ona o götürüyor uçağı...”

3. Değerlendirme

Uçmanın barındırdığı olumlu ve olumsuz özelliklerin, yarar ve zarar hesaplarının, önceki deneyimlerin ve yeni deneyimlerin değerlendirilmesidir.

3.1. Önceki Deneyimlerin Değerlendirilmesi

Uçuş korkusu geliştirmede önceki veya benzer deneyimlerin, çevreden gelen deneyim mesajlarının etkili olduğu görülmüştür.

Katılımcı 1/ 26 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“Kemal Sunal da uçak da öldü ya! İşte bende ondan korkuyorum, kalbim çok hızlı atar, panik atar geçirirsem”

Katılımcı 5/ 45 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“Kemal Sunal da istememiş, korkuyormuş. Israr etmişler. Sonra uçakta kalp krizi geçirmiş korkudan. Yok, ben istemem!”

Katılımcı 7/ 24 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“...Titanige de batmaz diyorlardı. Battı. Biliyorum. Uçak kazaları karayol kazalarından daha az ama gayet de düşebilir...”

Katılımcı 2/ 33 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“Teleferige binmeyi denedim. 2 dk içinde ölüyordum neredeyse. Ağladım korkudan. Aşağıdan yukarı bakamıyorum şimdi teleferiği gördüğümde.”

3.2. Yarar-Zarar Hesaplarının Değerlendirilmesi

Geleceğimizle ilgili karar alırken sıklıkla yararlanılan yöntem olan yarar-zarar analizi durumun değerlendirilmesinde etkili olabilmektedir.

Katılımcı 2/ 33yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“Hafta sonu için Alanya’ya gitmek istedim ben de. Uçakla 1 saat. Kafam dağılırdı, çok da güzel olurdu ama yok. Evimde otururum daha iyi. Gerek yok.”

Katılımcı 4/24 yaş/ Uçuş korkusu geliştirmeyen

“Ya ne güzel, kısa zamanda istediğin yere gidiyorsun. Hem konforlu hem de zamanın yolda geçmiyor. Uçuş kazaları trafik kazalarından daha az.”

Katılımcı 13/ / Uçuş korkusu geliştiren

“Ya bir kere mola veremiyorsun. Oturmak zorundasın. Benim kuzenim 5 saat uçuşla geldi Türkiye’ye 5 saatte İstanbul’a giderken daha az yoruluyordum dedi...”

Katılımcı 14/ / Uçuş korkusu geliştirmeyen

“Uçmak özgür hissettiriyor bir kere. Kısa zamanda yol almaktan öte bulutların üstünde kuş misali uçuyorsun. Her şeye gökten bakıyorsun, her şey küçücük kalıyor, dertler önemsizleşiyor. Hostes servis yapıyor sana. Ne bileyim işte... İyi hissettiriyor, rahat...”

3.3. Yeni Deneyimlerin Değerlendirilmesi

Uçuş korkusunun yeni deneyimlere açık olmamakla ilişkili olabileceği saptanmıştır.

Katılımcı 1/ 26 yaş/ Uçuş korkusu geliştiren

“Ben uslu uslu arabamla giderim... Hayvanlara dokunmam ben, nereye gittiği belli değil, farklı onlar... Uçak ne bileyim, kanadı var desen kuş değil, metal bir şey, ne diye soruyorum kendime bu uçak...”

Katılımcı 6/25 yaş/ Uçuş korkusu geliştirmeyen

“Farklı ve heyecanlı bir deneyim uçmak. Gökyüzünü görmek, bulutlara bakmak hatta aşağıyı yukardan izlemek...”

Katılımcı 7/24yaş/Uçuş korkusu geliştiren

“...Otobüs varken niye uçağa bineyim. Otobüs zaten bildiğim bir şey, niye bilmediğim bir şeye binip maceraya sokayım kendimi...”

4. SONUÇ ve TARTIŞMA

Uçuş korkusu geliştirmede duyguların etkin bir rol oynadığı söylenebilir. Katılımcıların ölüm korkusu, diğer korkular ve duyguların oluşmasında etkili fizyolojik tepkilerin uçuş korkusu tarifinde kullanıldığı görülmektedir. Uçuş kazalarında ölüm riskinin yüksek olması, kazanın gerçekleşme sıklığından daha etkin bir rol üstlendiği düşünülebilir. Katılımcıların tanık oldukları, deneyimledikleri uçuş kazalarından öte olası bir uçuş kazasının barındırdığı ölüm riskinden uçuş korkusu geliştirdikleri göze çarpmaktadır. Uçuş korkusunun ölüm korkusuyla ilişkilendirildiği görülmektedir.

Bulgulara göre uçuş korkusunun sadece uçağa binmekle bağlantılı ölüm korkusuyla değil diğer korkularla da ilişkili olabileceği bulgulanmıştır. Yükseklik korkusu ve klostrofobi uçağa binmede etkili korkular olarak görülmektedir. Uçuş korkusunun sekonder gelişme ihtimali düşünülebilir. Benzer uçuş deneyiminin bellekte oluşturduğu iz, diğer korkuların sağladığı genelleme ifadeleriyle uçuş korkusu, öğrendiklerimize yüklediğimiz bilişsel etiketli duygu yükü olarak değerlendirilebilir. Etiketleme, kişinin temel inançları ve otomatik düşüncesi doğrultusunda korku duyulan nesne veya olayı fobi olarak değiştirip yaşam kalitesini düşüren ve günlük işlevlerini sürdürmesini zorlaştıran bir durum doğurabilir.

Literatürde birden fazla duygu oluşum teorisi vardır (Gazzaniga, Ivry ve Mangun, 2014: 434-437). James'in hipotezine göre zihinsel durumlar bir diğerinden öbürüne hızlı bir şekilde geçemez ve bu nedenle asıl duygu oluşmadan yani gerçekten ne hissettiğimizi anlamadan ilk olarak bedensel değişimlerimiz ve bedensel tepkilerimiz gerçekleşmektedir. Bedensel durumlardan sonra ikinci olarak duygu oluşmaktadır (James, 1884: 169). Katılımcıların fizyolojik değişimlerinin farkına varmaları ve bundan duydukları rahatsızlık uçuş korkusunun oluşmasında etken görünmektedir. Fizyolojik belirtilerin şiddetinin de etkili olabileceği düşünülebilir. Ufak bir adrenalin hissinin mutluluk oluşturduğu dile getirilmiştir. Uçuş anında duyulan fizyolojik belirtiler için de benzer durum geçerli görünmektedir. Uçuş sevgisi ve uçuş motivasyonu fizyolojik belirtilerden kaynaklanan uçuş korkusunu bastırabilmektedir (Rojas, 1974). Böylece insanlar uçuştan duydukları hazza odaklanabileceklerdir. Bedensel tepkilerinin yanı sıra uçuşa dair beklenti ve muhakeme sonucu kişiler duygularına karar verecektir (Schachter ve Singer, 1962). Uçuşa dair olumlu ve olumsuz düşüncelerinin yapılandırılması, uçuşa dair ağır basan özellikler kişiyi korkuya veya hazza çekebilecektir. Bu değerlendirme aşaması ise bilinçli veya otomatik şekilde ilerleyebilir (Lazarus, 1993). Zira, uçuş esnasındaki hareketler aracılığıyla kalp atışının hızlanması uçuş motivasyonu olanlarda heyecan olarak, uçuş korkusu olanlarda korku olarak yorumlanmıştır. Fizyolojik belirtiler her iki grupta farklı değerlendirmeler eşliğinde yorumlanmıştır.

Katılımcıların risk analizi yaparak uçuş korkusu geliştirdikleri görülmektedir. Uçuşun zamandan tasarruf etmesi ortak bir değer olarak algılansa da, uçuşun barındırdığı riskin

yüksek veya düşük algılanması uçuş deneyimine karar vermede etkin görünmektedir. Bu durum, duygu oluşum teorilerindeki Lazarus'un (1993) değerlendirme teorisiyle örtüşmektedir. Kişilerin uçuşa dair bilişsel bir etiket verdikleri ve bu etiketi pekiştiren hikâyeye ve özelliklerine yani Titanic'in batması, Kemal Sunal'ın ölümü gibi yaşantılara dikkat yöneltebildikleri görülmektedir. Uyarının niteliğini değerlendirirken, herkes kendi çevresel ve kişisel değerlerini göz önünde bulundurmaktadır. Uçuşun değerlendirilmesi ise kişiler ve kültürler arasında farklılaşmaktadır. Uçuş deneyiminin ölüme götüreceğini düşünen katılımcılarımızın yanı sıra, Birleşik Krallık 'ta refakatsiz sığınmacı çocukların uçuş öncesi deneyimlerinde ölümden kaçıyor olma düşüncesi uçuş motivasyonunu arttırabilmektedir (Thomas, Nafees ve Bhugra, 2004). Uçuşun niteliği, bireye kazandırdığı anlam dikkat çekmektedir. Kaza riski, ölüm riski, hareket edememe, mola verememe gibi uçuşun dezavantajlarına odaklanıldığı, uçuş motivasyonu yüksek kişilerin ise zamandan tasarruf, konfor gibi avantajlı yönlerine odaklandığı gözlenebilmektedir (Soykan, 2019). Uçuş korkusu geliştirenlerin önceki deneyimlerinden taşıdıkları olumsuz atıflar varken, uçuş korkusu geliştirmeyen kişilerin yeni deneyimlere daha açık olduğu görülmüştür. Lakin uçuş korkusu geliştirmeyenler de ortak kültürel anılara atıf yaptıkları görülmemektedir. Hezârfen Çelebi veya Vehbi gibi uçuşla olumlu eşleşebilecek karakterlere bu araştırmada katılımcılar tarafından atıf yapılmadığı göze çarpmıştır.

Uçuşla ilgili yeni deneyimleri ve geçmiş deneyimleri değerlendirmek de uçuş korkusunun gelişmesinde etkili olabilir. Bu araştırmada yeni deneyimlere açık olan bireylerin uçuş motivasyonunu korumaya daha yatkın oldukları bulgusu öne sürülebilmektedir (Davis, Johnson, Stepanek ve Fogary, 2008). Yeni deneyimlere açık insanlar hayatına giren olgulara karşı istekli olabilmektedirler. Yeni deneyimlere kapalı insanlar ise bildikleri yoldan ayrılmak istemez, yenilikleri tehdit olarak algılayabilmektedirler.

Şu anki deneyimin değerlendirilmesinin, önceki ve gelecek uçuş deneyimlerinin etkisinin yanında uçuşun bağlantılı olduğu alanlar da sonraki araştırmalar için araştırma çatısına dahil edilebilir. Engellilerin uçuş deneyimi araştıran çalışmaya göre ise; insanların uçuş deneyimlerini kendi bakış açıları belirlemektedir. Körlerin ve tekerlekli sandalye ile koltuk değneğini kullananların karşılaştığı fiziksel ve sosyal engeller farklı bir bakış açıdan uçuş deneyimi etkiler görünmektedir. Bulgular, katılımcıların tekerlekli sandalye kullananlar için aşağılanma ve fiziksel ıstırapla sonuçlanan fiziksel ve sosyal zorluklarla karşı karşıya olduğunu göstermektedir (Poria, Reichel ve Brandt, 2009). Bu durum uçuştan duyulabilecek hazzı ketleyebilmektedir.

Araştırmada uçuş korkusunun gelişmesinde etkili görünen faktörlerden biri güven temasıdır. Uçuş korkusu geliştirenlerin uçağa güvenmedikleri onu bir mekanik parça olarak gördükleri söylenebilir. Aynı zamanda kontrolün kendi ellerinde olmadığı bu dünyada bilmedikleri bir teknolojiye kendini teslim etmek istemedikleri görülmektedir. Teknoloji ve mekaniğin arıza verebileceği ve o süreden sonra pilotun da yeteneklerinin etkisiz kalacağını düşünmektedirler. Uçuş korkusu geliştirmeyen bireylerin ise uçak ve uçuş hakkında daha fazla bilgiye sahip oldukları uçağın mekanizmalarına, teknolojiye ve uçuş ekiplerine güven duydukları gözlenmektedir. İnsanların uçaktaki güvenlik sistemlerini bilmedikleri için ufak bir sarsıntıda dahi uçağın düşeceğine ve ölümlerle yüzleşmeleri gerektiğine inanabilmektedirler zira uçağı koca bir metal parçası olarak görmektedirler (Çetingüç, 2016:

138). Aynı zamanda bu kişilerin uçuş kazalarına dair risk algılarının azaldığına dair bulgular mevcuttur. Uçuş güvenlik sistemlerinin bilinmesi, uçuş stresine yönelik eğitim alınması gibi unsurların risk algısının şekillenmesinde etkili olduğu göze çarpmaktadır (Jones, 1986; Jong, 1977).

Bu araştırma sonunda, uçuş korkusuna yönelik tedavilerde bütüncül bir yaklaşım izlenebileceği düşünülebilir. Bireyin, bilişsel etiketi, yarar- zarar hesaplama strateji üzerine bilişsel yeniden yapılandırma uygulanabilir. Önceki uçuş deneyimleri yeniden yapılandırılarak yeni deneyimlere açıklık eğilimi arttırabilir. Duygular fizyolojik ve bedensel tepkiler veren süreçlerdir. Korku esnasında var olan fizyolojik belirtilerin nefes ve gevşeme gibi egzersizlerle söndürebileceği literatürde ifade edilmiştir. Aynı zamanda anksiyete puanlarının azalmasının korku puanlarının azalmasına eşlik ettiğine dair çalışmalar mevcuttur (Ateş, 2019; Wolpe, 1968).

Uçuş korkusu geliştirmede tek bir nedenden öte bir çeşit ilişki ağı biçiminin olduğu düşünülebilir. Tıpkı uçuş kazalarında olduğu gibi uçuş korkusunun gelişmesi de tek bir nedenden öte bir sistem içerisinde değerlendirilmelidir. Zira kategoriler altındaki söylemler birbirini çağrıştırır niteliktedir. Diğer korkuların vardığı ölüm riski, önceki deneyimlerle birlikte yapılan risk değerlendirmesi ve değerlendirmenin de ölüm riskini kapsamaması, yeniliğe kapalı birinin oluşan fizyolojik belirtileri algılama şekli, bu fizyolojik belirtileri değerlendirme ve riskli görme algısı birbirini etkileyen özellikler olarak görülebilir. Tek bir neden yerine çeşitli tetikleyicilerin oluşturduğu bir örüntü, birbirini etkileyen süreçlerin varlığı göze çarpmaktadır.

Araştırmada çalışma grubu küçük ölçekli bir gruptur ve sadece Ankara ili sakinleri ile görüşme yapılmıştır. Bir sonraki araştırmalar için daha geniş ölçekli çalışma grupları ve farklı il sakinlerinin bakış açıları incelenebilir. Uçuşu değerlendirme yöntemleri yeniliğe açıklık gibi kişilik özelliklerine bağlı olarak değişme durumu sorgulanabilecek bir husus olabilir. Kişilik ölçeği kullanılarak yapılan nitel görüşmeler dahilinde kişilik özellik gruplarına göre uçuşu anlamlandırma durumu incelenebilir.

KAYNAKÇA

- Aydemir, İ. (2017). Sağlık kurumlarında sistem kaynaklı tıbbi hataların analizi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Dergisi*, 19(4), 665-681.
- Ateş, A. (2019). Bilişsel davranışçı terapi ile dental fobi olgu çalışması. *International Journal of New Trends In Arts, Sports & Science Education*, 8(2), 58-67.
- Barnes, J. (2014). Duyguların biyopsikolojisi, stres ve sağlık. İçinde A. Altındağ ve S. Erdoğan (Ed.), *Temel Biyolojik Psikoloji* (ss. 236-260). Ankara: Nobel Yayınları.
- Bor, R., Parker, J. ve Padadopoulos, L. (2000). Psychological treatment of fear of flying: a review. *Journal of the British Health Association*, 1, 21-26.
- Bor, R., Van Gerwen, L. (2003). Psychological Perspectives on Fear of Flying. The Netherlands: Ashgate.
- Chang, Y. ve Wang, Y. (2010). Significant human risk factors in aircraft maintenance technicians. *Safety Science*, 48 (1), 54-62.
- Çetingüç, M. (2016). *Havacılık ve Uzay Psikolojisi*. İstanbul: Nobel Yayınları.
- Davis, J., Johnson, R., Stepanek, J. ve Fogary, J. (Ed.). (2008). *Fundamentals of Aerospace Medicine*. Philadelphia: LWW Press.
- Edwards, E. (1972). Man and machine: systems for safety. Proceedings of British Airline Pilots Associations Technical Symposium, British Airline Pilots Associations, London, 21-36.
- Fredrikson, M., Annas, P., Fischer, H. ve Wik, G. (1996). Gender and age differences in the prevalence of specific fears and phobias. *Behaviour Research and Therapy*, 34, 33-39
- Gazzaniga M., Ivry R., Mangun G. (2014). *Cognitive Neuroscience: The Biology of the Mind*, 425-467.
- George, A.L. (1959). Quantitative and qualitative approaches to content analysis. In Pool, I. d .S. (Ed.), *Trends in content analysis* (pp. 7 - 32). Urbana: University of Illinois Press.
- Gunbayi I. (2019). Developing a qualitative research manuscript based on systematic curriculum and instructional development. *European Journal of Social Sciences Studies*, 3(3), 124-153.
- Hawkins, F. (2001). *Human Factors in Flight*. Burlington: Ashgate Publishing, 1- 10.
- James, W. (1884). What is an emotion? *Mind*, 9(34), 188– 205.
- Jones, D. R. (1986). Flying and danger, joy and fear. *Aviat Space Environ Med*, 57, 131-136.
- Jong E. (1977). *Uçuş korkusu*. (A. İlkin, Çev.). İstanbul: E Yayınları.
- Karasar, N. (1995). Bilimsel Araştırma Yöntemi. Ankara: 3A Araştırma Eğitim Danışmanlık. Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği, <http://www.yok.gov.tr/yasa/yonet/yonet11.html>. 16.05.2003.
- Lapsekili, N. ve Yelboga, Z. (2014). Treatment of Flight Phobia (Aviophobia) Through The Eye Movement Desensitization and Reprocessing (EMDR) Method: A Case Report. *The Journal of Psychiatry and Neurological Sciences*, 2 (27), 168- 172.

- Lazarus, R. ve S. (1993). From psychological stress to emotion: A history of changing outlooks. *Annual Review of Psychology*, 44, 1-21.
- Pines, M., A. (2010). *Aşık olmak*. İstanbul: İletişim Yayıncılık.
- Poria, Y., Reichel, A. ve Brandt, Y. (2009). The Flight Experiences of People with Disabilities: An Exploratory Study. *Journal of Travel Research*, 49(2), 216-227.
- Reisenzein, R. (1983). The Schachter theory of emotion: Two decades later. *Psychological Bulletin*, 94(2), 239-264.
- Rojas, L, T. (1974). Flying decompensation syndrome and fear of flying. *Aerospace Med*, 9, 1078- 1080.
- Saadat, S. H., Izadi, M., Ahmadi, K. ve Shahyad, S. (2014). Non-pharmacologic treatments for fear of flying. *International Journal of Travel Medicine & Global Health*, 2(1), 31-37.
- Santrock, J. W. (2014). Duygusal gelişim. G. Yüksel (Der.), içinde, Yaşam boyu gelişim (s.179- 183). Ankara: Nobel.
- Schachter, S. ve Singer, J. (1962). Cognitive, social and physiological determinants of emotional state. *Psychological Review*, 69, 379-399.
- Soykan, A. (2019). *Sınır kişilik özelliği deneyimleyen bireylerin bağlanma stilleri ile duygu farkındalığı ve duygu düzenleme güçlüğü düzeylerinin incelenmesi* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi). Başkent Üniversitesi, Ankara
- Thomas, S., Nafees, B. ve Bhugra, D. (2004). "I was running away from death"— the pre-flight experiences of unaccompanied asylum seeking children in the UK. *Child: Care, Health and Development*, 30(2), 113-122.
- Van Gerwen, L. J. & Van Dyck, R. (1999). Construction and psychometric characteristics of two self-report questionnaires for the assessment of fear of flying. *Psychological Assessment*, 11(2), 146-158.
- Van Gerwen, L. J., Diekstra, R. F. W. (2000). Fear of flying treatment programs for passengers: an international review. *Aviation, Space and Environmental Medicine*, 71, 430-40.
- Yıldırım, A. ve Şimşek H. (2008). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Wilhem, H., F. & Roth, W. (1997). Clinical Characteristics of Flight Phobia. *Anxiety Disorders*, 11(3), 241- 261.
- Wolpe, J. (1968). Psychotherapy by reciprocal inhibition. *Conditional Reflex: A Pavlovian Journal of Research & Therapy* 3: 234- 240.

