

Pilot Adaylarının Uçuş Okulu Seçim Davranışını Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi

Bekir TUNCER^{1*} , Yıldırım KIZGIN² 

¹ Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Dalaman SHYO, Havacılık Yönetimi Bölümü, Muğla, Türkiye

² Yıldırım Kızgın, Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi, İİBF, Reklamcılık ve Halkla İlişkiler Bölümü, Ağrı, Türkiye

Özet

Havacılığın gelişimi ile doğru orantılı olarak uçaklara ve de pilotlara olan talep artmaktadır. Pilotluk; seyahat imkanı geniş olan, farklı kültürler tanıma ve birlikte çalışma fırsatı veren ve de maddi olarak tatmin edici ücretler kazandıran bir meslek olarak kariyer hedefleyen bireyler arasında cazibesini sürdürmektedir. Pilot olmak isteyen kişi sayısındaki artış uçuş okullarına olan talebi arttırmıştır. Pilot adaylarının uçuş okulu seçimlerini etkileyen kriterleri belirlemeye yönelik yapılan araştırma, eğitimine devam eden ve mezun olmuş pilotlardan oluşan 168 katılımcıdan elde edilen veriler ile yürütülmüştür. Araştırma sonucu uçuş okulu seçimini etkileyen kriterler 4 faktör altında 16 madde ile belirlenmiştir. Pilot adaylarının uçuş okulu seçim kriterleri arasında öne çıkan maddelerin eğitimin içeriği, uçuş öğretmenleri, eğitim uçakları ve eğitimi bitirmek için gerekli süre olduğu tespit edilmiştir. Pilot adaylarının uçuş okulu seçim kriterlerinin tespit edilmesi, uçuş okullarının pazarlama stratejilerini oluşturmada yarar sağlayacaktır. Uçuş okullarına pazarlama stratejileri için önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Havacılık, Pilot, Pilot aday tüketici davranışı, Uçuş okulu seçimi

Determination of Factors Affecting Pilot Candidates' Flight School Selection Behavior

Abstract

In direct proportion to the development of aviation, the demand for airplanes and pilots is increasing. Piloting; it continues to be attractive among individuals who aim for a career as a profession that has wide travel opportunities, gives the opportunity to get to know different cultures and work together, and earns financially satisfactory wages. The increase in the number of people who want to become pilots has increased the demand for flight schools. The research conducted to determine the criteria affecting the flight school choices of pilot candidates was conducted with the data obtained from 168 participants, who are continuing their education and graduated from pilots. As a result of the research, the criteria affecting the choice of flight school were determined with 16 items under 4 factors. It has been determined that the most prominent items among the flight school selection criteria of the pilot candidates are the content of the training, flight teachers, training aircraft and the time required to complete the training. Determining the flight school selection criteria of the pilot candidates will be beneficial in creating the marketing strategies of the flight schools. Suggestions for marketing strategies were made to flight schools.

Keywords: Aviation, Pilot, Pilot candidate consumer behavior, Flight school selection

Corresponding Author/Sorumlu Yazar: Bekir Tuncer btuncer@mu.edu.tr

Citation/Alıntı: Tuncer B., Kızgın O. (2021). Pilot Adaylarının Uçuş Okulu Seçim Davranışını Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi. J. Aviat. 5 (2), 170-180.

ORCID: ¹ <https://orcid.org/0000-0003-0822-6832>; ² <https://orcid.org/0000-0002-7844-052X>

DOI: <https://doi.org/10.30518/jav.988025>

Gelis/Received: 31 Ağustos 2021 **Kabul/Accepted:** 24 Kasım 2021 **Yayınlanma/Published (Online):** 20 Aralık 2021

Copyright © 2021 Journal of Aviation <https://javsci.com> - <http://dergipark.gov.tr/jav>



This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International Licence

1. Giriş

Havacılık sektörü ulusal ve uluslararası ölçekte standartlaşmanın sağlanabilmesi amacıyla ulusal ve uluslararası kapsamına göre alınmış sıkı kurallara göre faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu kuralların ortak özelliği hava taşımacılığının emniyetli, düzenli ve verimli bir şekilde yürütülmesidir. Türkiye'nin de üyesi ve de kurucuları arasında yer aldığı, Birleşmiş Milletler'in yasal havacılık organı olarak faaliyet sürdüren Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) 1947 yılında kurulmuş olup 193 üye ülkesi ile en kapsamlı sivil havacılık otoritesidir [1]. Ulusal ve bölgesel ölçekte sivil havacılık otoriteleri de bulunmaktadır. Türkiye'de 1954 yılında kurulan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), Amerika'da 1958 yılında kurulan Federal Havacılık Dairesi (FAA) 2002 yılında Avrupa Birliği üyesi ülkelerin kurmuş olduğu Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) bu kapsamda öne çıkmaktadır.

Ülkeler arasındaki işbirliklerinin gelişimi ile birlikte ticaret ve turizm de hızla gelişmiştir. İş amaçlı ve turizm amaçlı seyahatlerin artmaya başlaması birçok sektöre olduğu gibi havacılık sektörüne de çok olumlu katkılar sağlamıştır. Ülkemizde havacılık sektörünün ortaya çıkışı 1912 yılında Sefaköy'de iki hangar ve küçük bir meydan olan tesis ile başlamıştır [2]. 1925 yılında şimdiki adı Türk Hava Kurumu olan Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasıyla beraber kurumsallaşma başlamıştır. Kanun olarak ilk resmi düzenleme 19.10.1983 tarihinde Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile oluşmuştur.

1978 yılına kadar Amerika'da sivil havacılık sektörü; pazara giriş, çıkış, işleyiş bakımından düzenlenen katı kurallara göre yönetilmekte iken, Amerikan Federal Havacılık Dairesi kuraları kaldırarak havacılık sektöründe serbestleşme hareketini başlatmıştır. Sivil havacılık sektöründe deregüleasyon olarak tanımlanan bu gelişme sonrası dünya sivil havacılığında da benzeri serbestleşme düzenlemelerini tetiklemiştir [3]. Havacılık sektörüne giriş ve işleyişteki serbestiler sektörde hızlı bir büyümeye sebep olmuştur. Türkiye için havacılık sektöründe serbestleşme, 1983 yılında uygulamaya konulan Türk Sivil Havacılık Kanunu ile başladığı kabul edilmekle birlikte, özel sektörün gelişimi açısından çok etkili olamamıştır. Türkiye

sivil havacılık sektörü için serbestleşmenin 2003 yılında Ulaştırma Bakanlığı'nın yürürlüğe koyduğu destekler ve istisnalar ile başladığı değerlendirilmektedir [4]. Serbestleşme sonrası Türkiye'de sivil havacılığın gelişimine ilişkin bazı bilgiler Tablo 1'de yer almaktadır.

Tablo 1: Yıllara göre Türkiye'deki hava taşıma işletmeleri, hava araçları ve eğitim kuruluşları sayısı

		2002	2019	2020
Hava taşıma işletmeleri	Havayolu işletmesi	14	11	10
	Hava taksi işletmesi	48	42	40
	Genel havacılık işletmesi	34	83	85
	Toplam	96	136	135
Hava araçları	Havayolu işletmelerinde	110	546	554
	Hava taksi işletmelerinde	213	194	176
	Genel havacılık işletmelerinde	189	376	421
	Toplam	512	1116	1151
Havacılık eğitim kuruluşları		21	171	202*

Kaynak: SHGM faaliyet raporlarından derlenmiştir.

*SHGM, 2002 yılından 2018 yılı sonuna kadar uçuş ve tip eğitimi veren organizasyon sayılarını raporlarında paylaşır iken, 2019 yılından itibaren havacılık alanında bakım dışında eğitim veren tüm kuruluşları raporlarında paylaşmaya başlamıştır.

Tablo 1'den de görüleceği üzere serbestleşme sonrası hava taşıma işletme sayısında %40, hava aracı sayısında ise %224,8 artış meydana gelmiştir. Hava aracı sayısındaki yükseliş doğal olarak pilota olan ihtiyacı da hızla arttırmıştır.

2020 sonu itibarıyla toplam 52 uçuş ve tip eğitimi veren kuruluş bulunmakla birlikte, havayolu ve üniversiteler dışında uçuş eğitimi verilen 13 adet onaylı uçuş okulu bulunmaktadır. Türkiye'deki uçuş okullarının kurulması ve işletilmesine dair tüm kurallar SHGM tarafından belirlenmektedir. Çalışmanın konusu olan pilotaj eğitimi veren kuruluşlar, SHGM tarafından "Onaylanmış Eğitim

Organizasyonu” olarak tanımlanmaktadır. Tablo 2’de Türkiye’deki pilot sayıları yer almaktadır.

Tablo 2. Türkiye’deki pilot sayıları

Pilotlar	2017	2018	2019	2020
Uçak ve helikopter pilotları	8681	8978	9328	9603
Diğer hava aracı pilotları	344	382	510	656
Öğrenci pilotlar	963	828	1431	1581
Toplam	9988	10188	11269	11840

Kaynak: SHGM faaliyet raporlarından derlenmiştir.

SHGM tarafından 2017 yılından itibaren yayımlanan raporlarda, öğrenci pilot sayılarına da yer verilmektedir. 2007 yılında Türkiye’deki toplam pilot sayısı 6333 iken 2020 sonu itibariyle 1581’i öğrenci pilot olmak üzere toplam 11840 pilot bulunmaktadır [5]. SHGM 2020 faaliyet raporuna göre 2019 yılındaki yabancı pilotların yerli pilotlara oranı %7 iken, 2020 yılında bu oran %4’e düşmüştür. Özellikle öğrenci pilot sayılarındaki artış oranı, uçuş okulları açısından da dikkat çekici olmakta ve de öğrenci tercihinde öne çıkabilmeleri için pazarlama faaliyetlerine daha fazla özen göstermelerini gerektirdiği düşünülmektedir.

BOEING ve AIRBUS gibi yolcu uçağı üretiminde pazarın büyük bir çoğunluğunu elinde tutan işletmeler; havayolu seyahatlerinin daha da artacağını, eski teknoloji uçaklar yerine daha az yakıt harcayan yeni nesil uçaklara ihtiyaç duyulacağı için daha fazla uçağı talep olacağını, dolayısıyla da daha fazla pilota ihtiyaç duyulacağını belirtmektedirler. Önümüzdeki 20 yılda, BOEING’e göre 605.000 [6], AIRBUS’a göre ise 540.000 [7] pilota ihtiyaç duyulacaktır. Türkiye’de de benzer şekilde pilot talebinin artacağı beklenmektedir.

Günümüzde rekabet koşulları her sektörde olduğu gibi uçuş okulları içinde de yoğun bir şekilde kendisini göstermektedir. Uçuş okullarında eğitim bedelinin ortalama 60.000 Euro civarında olması ilk başta olumsuz görünse de sektördeki pilot gelirlerinin yüksek olması pilotluk mesleğini cazip

hale getirmektedir. Bu bağlamda pilotluk mesleğini icra edecek adayların uçuş okulu seçimleri zorlaşmakta ve önem kazanmaktadır.

2. Literatür Taraması

Pilot olmak isteyen bireyler için uçuş okulu seçimi her geçen gün daha da önem kazanmaktadır. Sektördeki uçuş okulu sayısının hızla artması, buna karşılık Türkiye’de pilot istihdamının tecrübesiz pilotlar aleyhine işlemesi, yeni mezun pilotlar için iş bulma kaygıları da oluşturmaktadır. Özellikle pilotluk eğitiminin maddi olarak ağır yük getirmesi ve de pilot olduktan sonra da yaşanacak olası iş bulamama senaryoları pilot olmak isteyenlerin uçuş okulu seçimlerini daha da önemli kılmaktadır.

Türkçe literatürde böyle bir çalışmanın yapılmamış olması ve de uluslararası literatürün de genelde pilot aday seçimi kriterlerine odaklanmış olması bu konuyu hem daha ilginç ve önemli hale getirmekte hem de konu hakkında literatürü sınırlandırmaktadır.

Uçuş okulu seçimi ile ilgili ulusal düzeyde araştırma bulunmaması ve uluslararası düzeyde yapılan araştırmaların çok sınırlı olması, literatür taramasını okul seçimi ile ilgili literatüre yönlendirmektedir. Sarkane ve Sloka (2015), yükseköğretim kurumları için pazarlama stratejileri oluşturulması amacıyla yaptıkları çalışmada, yükseköğretim kurumu seçimini etkileyen 12 kriter ortaya koymuşlardır [8]. Bu kriterlerden; okulun akredite olması, okul atmosferi, okulun lokasyonu, okul dışı aktiviteler, finansal çözümler, konaklama seçenekleri, akraba ve arkadaş tavsiyeleri, okul değerlendirmeleri, okulun itibarı gibi kriterlerin uçuş okulu seçiminde de etkili olacağı değerlendirilmektedir.

James-MacEachern ve Yun (2017), uluslararası öğrencilerin okul seçimini etkileyen kriterler hakkında yaptıkları araştırmalarında, okulların web sayfaları, okulların yayımladığı broşürler, sosyal medya hesapları, okulların mezunları, aile ve arkadaşların etkisi, okulun itibarı ve eğitim kalitesi, eğitim ve konaklama bedelleri, mezuniyet sonrası iş bulma oranları, okulun sunduğu fiziksel olanaklar, mevcut ve mezun öğrencilerin tavsiyeleri, okul personeli ve okulun eğitim kadrosunun etkilerini ortaya koymuşlardır [9].

Saif, Nipa ve Siddique (2016), öğrenciler arasında üniversite seçim kriterlerinin farklılık gösterdiğini, özellikle üniversitenin itibarı ile

çevrimiçi uygulamalarının en çok öne çıkan faktör olduğunu tespit etmişlerdir. Üniversitelerin itibarlarına daha fazla önem vermeleri gerektiğini vurgulamışlardır [10].

Kershner (1972), uçuş öğretmenlerinin sahip olması gereken; bilgi, yetenek gibi özelliklerine vurgu yapmıştır. Dolayısıyla, uçuş okulunun öğretmen pilotlarının sahip olduğu tecrübelerin yanı sıra, sahip oldukları kişisel özellikler de önem kazanmaktadır [11].

Aguilar, G. (2004), uçuş okulu yöneticilerinin ve uçuş öğretmenlerinin uçuş emniyetini sağlamakla birinci derece sorumlu olduklarını ve de müşteri memnuniyeti için gösterecekleri çabaların uçuş okulunun karlılığına da katkı sağladığını ifade etmektedir [12].

Pampaloni (2010), öğrencilerin okulların varlığından haberdar olmalarını sağlayarak okul seçimini etkileyebilmek için web sayfalarının önemine vurgu yapmış; buradan paylaşılacak bilgilerin öğrencileri ikna etmede ve okul imajını güçlendirmede etkili olacağını ifade etmektedir [13].

Salem (2020), yükseköğretim kurumlarında, sosyal medya platformlarının, reklam kampanyalarını tanıtmak ve mevcut ve potansiyel öğrencilerle iletişim kurmak için en önemli kanallar olduğunu ileri sürmüştür [14].

Uçuş okulları için de sosyal medya benzeri tanıtım faaliyetlerinde kullanılması fayda sağlayacaktır. Uçuş okulu seçimine yönelik çalışma sayısının çok az sayıda olması, literatür taramasında karşılaşılan önemli bir dezavantaj olmakla birlikte, çalışma ile havacılık sektörü için niş sayılabilecek bir alan olan uçuş okulları hakkında literatürün gelişmesine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

3. Araştırma Metodolojisi

3.1. Araştırmanın Amacı

Pilotluk mesleğinin maddî ve manevî getirileri mesleğe olan telebi arttırmaktadır. Çalışmada pilot adaylarının uçuş okulu seçiminde göz önünde bulundukları faktörlerin belirlenmesi amaçlanmaktadır. Pilot adaylarının demografik özellikleri ile uçuş okulu seçimine etki eden faktörler arasında anlamlı ilişkiler araştırılacaktır. Elde edilen sonuçlar ile uçuş okullarının pilot adaylarının okul seçim süreçlerini daha iyi anlamalarına yardımcı olacaktır.

3.2. Araştırma Ölçeği

Jin (2019) tarafından, ABD’de Alliant International Üniversitesinde yapılan doktora tez çalışması kapsamında bu ülkedeki uçuş okullarının tercih edilmesinde etkisi olduğu düşünülen sebepler [15] ile Muğla ve İzmir’de faaliyetlerine devam etmekte olan bir uçuş okulunun, eğitim müdürü, öğretmen pilotu ve ticaret müdürü ile yapılan yüz yüze görüşme sonrası, onlara gelen sorulardan ve geçmiş deneyimlerinden hareketle pilot adaylarının okul seçiminde dikkat edecekleri öngörülen kriterler ifadeleştirilerek toplam 49 değişkenden oluşan soru formu oluşturulmuş ve uçuş okullarından mezun ve/veya eğitime devam etmekte olan öğrencilerine 5 farklı boyut altında sorulmuştur.

3.3. Veri Toplama Yöntemi ve Örneklem

Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Etik Kurulu’nun 24.12.2020 tarih ve 78 sayılı onay kararı sonrası 01.02.2021 - 01.05.2021 tarihleri arasında anket yöntemi ile veri toplanmıştır. Özel uçuş okullarında eğitim almış ve almaya devam eden pilot aday sayısı belli değildir. Ana kütle sayısı belli olmadığı için mümkün olan en fazla örnekleme ulaşabilmek amacıyla; oluşturulan soru formu Google Forms ile çevrimiçi hale dönüştürülüp, telefonda yapılan görüşme sonrası; SHGM den izinli uçuş okullarının tamamına, mezun olmuş pilotlara ve/veya eğitime devam etmekte olan pilot aday öğrencilerine iletilmesi amacıyla soru formu bağlantısı gönderilmiştir. Aynı zamanda Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) ile iletişime geçilip üyeleri arasında bulunan özel uçuş okulu mezunlarından da çalışmaya katılımları talep edilmiştir. Anketin birinci kısmında demografik özellikleri ve alınan eğitim ile ilgili kapalı uçlu sorular yer almakta, ikinci kısımda ise 49 adet 5’li likert tipi ifade yer almaktadır (1: en az etkili, 5:en fazla etkili). Araştırma 168 pilot ve pilot adayından elde edilen veriler ile yürütülmüştür.

3.4. Bulgular ve Tartışmalar

Ankette yer alan 49 ifadenin birbiri ile ilişkili ve daha az sayıda değişkenlere indirgenmesi amacıyla Açıklayıcı Faktör Analizi uygulanmıştır. Elde edilen veri setine Faktör Analizi (FA) uygulanabilmesi için gerekli olan değişkenlerin sürekli değişken yapısında elde edilmesi ve veri

setinin normal dağılım göstermesi koşullarını sağladığı görülmüştür. KMO örneklem yeterlilik ölçüsü 0,92 bulunmuştur. Bunun yanında elde edilen korelasyon matrisi bulgularına göre; değişkenler arasında çoklu doğrusal bağlantı ($r > 0,8$) olmadığı görülürken; yetersiz ilişki ($r < 0,3$) düzeyleri belirlenen 15 madde FA kapsamından çıkarılmıştır. Bartlett's küresellik testi anlamlılık değeri (Sig. = 0,00001 < 0,05) olduğundan ve korelasyon matrisi determinantının ($\Delta=0,00256 > 0,00001$) olması nedeniyle veri setine FA uygulanabilirliğine karar verilmiştir.

Principal Component Analysis yöntemi tercih edilen FA işleminde döndürme işleminin dik/eğik olmasına karar verilirken SPSS uygulamasında faktör korelasyon matrisi Oblimin yöntemiyle elde edilmiştir. Faktörler arasında korelasyonun ($r > 0,3$) fazla olduğu faktörlerin olması nedeniyle Varimax

yöntemi kullanılmayacağından eğik döndürme yöntemi Oblimin kullanılmıştır.

Faktör sayısının kararında özdeğerler dikkate alınmış (Eigenvalue; $\lambda > 1,0$), ağaç diyagramından yararlanılmıştır. Toplam varyansın en yüksek olduğu yere kadar ve bir faktörün açıklanan varyansının en az % 5 ve faktör altındaki madde sayısının en az 2 ve üzeri olması durumu da dikkate alınarak işleme devam edilmiştir. Rotated Component matrisinde faktörler arasında binişik yapıları (0,1 ve daha az farklı) olan maddeler elenerek döndürme işlemine devam edilmiştir. 23 işlem sonrasında dört (4) faktör altında olmak üzere toplam 16 madde ile %76,781'lik varyansa ulaşılmış ve işlem bitirilmiştir. Bu analiz sonucuna göre anlamlı bir etkiye sahip maddelerin yükleri ve faktör yükleri aşağıda Tablo 3'te verilmektedir.

Tablo 3. Faktör yükleri tablosu

Faktör 1: Uçuş Okulunun Teknik Yeterliliği	Faktör Yükleri	% Varyans	% Toplam Varyans
Teknik personel yeterliliği	0,841		
Öğretmen pilotların geçmiş tecrübeleri	0,828		
Uçuş simülatörleri	0,826		
Eğitimin içeriği/kalitesi	0,824		
Uçuş öğretmenlerinden duyulan memnuniyet	0,816	55,666	55,666
Yönetimin etkinliği	0,803		
Eğitim uçaklarından duyulan memnuniyet	0,780		
Eğitim programının güvenlik kayıtları	0,772		
Faktör 2: Okul Personelinin Etkinliği			
Okulun satış personeli	0,905		
Okul personeli	0,871	8,926	64,592
Okulun üst yöneticileri	0,867		
Faktör 3: Eğitim Programının Etkinliği			
Eğitim planlamasındaki esneklik	0,886		
Mevsim koşullarına bağlı yıllık uçulabilen gün sayısı	0,875	6,692	71,284
Programı tamamlamak için geçen süre	0,730		
Faktör 4: Referans Grupları			
Mezun olan pilotlar	-0,922	5,497	76,781
Mevcut öğrenciler	-0,907		

Tablo 3'te görüldüğü üzere en fazla açıklama oranına sahip faktör uçuş okulunun teknik yeterliliği (% 55,666), ikinci sırada okul personelinin etkinliği (%8,926), üçüncü sırada eğitim programının etkinliği (% 6,692) ve son

sırada ise referans grupları (%5,497) gelmektedir. Tablo 4'te elde edilen faktörlerdeki değişkenlerin tanımlayıcı ve güvenilirlik bulgularına yer verilmiştir.

Tablo 4. Araştırma değişkenleri tanımlayıcı ve güvenilirlik bulguları

Faktörler	Sayı	Ort.	Std. Sapma	Cronbach Alpha
Faktör 1: Uçuş Okulunun Teknik Yeterliliği	168	3,91	1,05	0,930
Teknik personel yeterliliği	168	3,72	1,34	
Öğretmen pilotların geçmiş tecrübeleri	168	3,96	1,28	
Uçuş simülatörleri	168	3,88	1,31	
Eğitimin içeriği/kalitesi	168	4,32	1,16	
Uçuş öğretmenlerinden duyulan memnuniyet	168	4,10	1,21	
Yönetimin etkinliği	168	3,73	1,34	
Eğitim uçaklarından duyulan memnuniyet	168	4,05	1,25	
Eğitim programının güvenlik kayıtları	168	3,57	1,34	
Faktör 2: Okul Personelinin Etkinliği	168	3,23	1,32	0,904
Okulun satış personeli	168	2,90	1,41	
Okul personeli	168	3,37	1,46	
Okulun üst yöneticileri	168	3,43	1,44	
Faktör 3: Eğitim Programının Etkinliği	168	3,93	1,11	0,821
Eğitim planlamasındaki esneklik	168	3,79	1,33	
Mevsim koşullarına bağlı yıllık uçulabilen gün sayısı	168	3,95	1,24	
Programı tamamlamak için geçen süre	168	4,05	1,30	
Faktör 4: Referans Grupları	168	3,63	1,36	0,871
Mezun olan pilotlar	168	3,70	1,47	
Mevcut öğrenciler	168	3,55	1,41	

Faktör olarak ifade edilen dört boyutun da söz konusu güvenilirlik katsayılarının sosyal bilim araştırmalarında aranan 0,7 katsayısından büyük olduğu, bu sonuca göre boyutların uçuş okulu tercih nedenlerinin anlaşılmasında kullanılabileceği söylenebilir. Bunun yanında maddelerin aritmetik ortalamaları incelendiğinde pilot adaylarının tercihlerinde en çok eğitimin içeriği (kalitesi)

unsurunu önemseydiği (4,32) buna karşılık en az ise okulun satış personelinden (2,90) etkilendiği görülmektedir.

Araştırma katılımcılardan demografik özelliklerinin yanı sıra uçuş okulu seçimi ile ilgili veriler elde edilmiştir. Elde edilen verilerin frekans dağılımları Tablo 5'te yer almaktadır.

Tablo 5. Katılımcıların demografik, sosyo-ekonomik ve uçuş okulu seçimiyle ilgili bulgular

Cinsiyet	Kişi	%	Aylık Gelir(TL)	Kişi	%
Erkek	144	85,7	5000 ve altı	24	14,3
Kadın	24	14,3	5001 – 7500	20	11,9
Toplam	168	100,0	7501 – 10000	26	15,5
Yaş	Kişi	%	10001 – 12500	16	9,5
19 - 24	13	7,7	12501 ve üzeri	82	48,8
25 – 34	96	57,1	Toplam	168	100,0
35 – 44	48	28,6	Eğitim Bedeli	Kişi	%
45 ve üzeri	11	6,5	Ailem karşıladı	52	31,0
Toplam	168	100,0	Kendim karşıladım	93	55,4
Eğitim Düzeyi	Kişi	%	İşe alındığım havayolu karşıladı	23	13,7
Lise-Ön lisans	16	9,6	Toplam	168	100,0
Lisans	121	72,0	Uçuş Eğitim Zamanı	Kişi	%
Lisansüstü	31	18,5	Başka bir kurumda / kendi işimde çalışırken	76	45,2
Toplam	168	100,0	Mevcut işten ayrıldıktan sonra	44	26,2
Pilot Olma Nedeni	Kişi	%	Okulu bitirdikten sonra iş bulamayınca	48	28,6
Uçma tutkusu	102	60,7	Toplam	168	100,0
Kariyer	55	32,7			
Ailemin yönlendirmesi	5	3,0			
Diğer	6	3,6			
Toplam	168	100,0			

Tablo 5 incelendiği zaman katılımcıların %85,7’sinin erkek, %57,1’inin 25-34 yaş aralığında olduğu, %72’sinin lisans seviyesinde eğitim aldığı %48,8’inin de 12.500’nin üzerinde gelire sahip olduğu görülmektedir. Pilot olma ile ilgili cevaplar incelendiği zaman; %60,7’sinin uçma tutkusuyla bu mesleği tercih ettiği, %45,2’sinin mevcut işine

devam eder iken pilotaj eğitimi aldığı ve %55,4’ünün pilotaj eğitim bedelini kendisinin karşıladığı bulgulanmıştır.

Katılımcıların demografik özellikleri ile uçuş okulu seçiminde etkili olduğu düşünülen faktörler arasındaki ilişkiyi ortaya çıkartmak adına analizler yapılmıştır.

Tablo 6. Cinsiyete göre uçuş okulu seçim faktörleri t testi bulguları

Faktörler	Erkek Ortalama (Std. Sapma)	Kadın Ortalama (Std. Sapma)	t- değeri
Eğitim Programının Etkinliği	3,85 (1,12)	4,40 (0,91)	-2,301*◇
Referans Grupları	3,54 (1,38)	4,15 (1,12)	-2,053*◇

◇ Varyanslar homojen, * $p < 0,05$.

Tablo 6’da uçuş okulu seçiminde etkili olduğu düşünülen dört faktörün ortalamalarının cinsiyete göre değişip değişmediği incelenmiştir. Üçüncü faktör olarak belirtilen “Eğitim Programının Etkinliği” ve dördüncü faktör olarak belirtilen

“Referans Grupları” faktörlerinin cinsiyete göre ortalamalarının % 5 ve daha az hata payında farklı oldukları tespit edilmiştir. Buna göre; kadınların uçuş okulu tercihlerinde her iki faktörde de erkeklere göre faktör değişkenlerinin daha etkili

oldukları görülmüştür. Bu durumda kadınların uçuş okulu seçiminde, erkeklere göre eğitim programına

ve referans gruplarına daha çok önem verdiği değerlendirilmektedir.

Tablo 7: Pilot olma sebebine göre uçuş okulu seçim faktörleri t testi bulguları

Faktörler	Uçma Tutkusu Ortalama (Std. Sapma)	Kariyer Ortalama (Std. Sapma)	t- değeri
Uçuş Okulunun Teknik Yeterliliği	4,06 (1,01)	3,66 (1,14)	2,233*◇

◇ Varyanslar homojen, * $p < 0,05$.

Diğer Uçuş Okulu seçim faktörleri p değerleri anlamlı çıkmadığından tabloda gösterilmemiştir.

Tablo 7’de yapılan t testi karşılaştırmasında ise uçuş okulu tercihi yapan pilot adaylarının pilot olma sebeplerine göre hangi faktör ortalamasının farklı olduğu konusu irdelenmiştir. Tanımlayıcı bulgularda “Aile” ve “Diğer” seçeneklerini belirten kursiyerlerin sayısı karşılaştırma yapmaya yeterli olmadığı için iki bağımsız grup t testi kullanılmıştır. Analiz sonucunda, sadece birinci faktör olan “Uçuş Okulunun Teknik Yeterliliği” faktör değişkenlerinin uçuş okulu tercihinde bulunmada %5 hata payında anlamlı bir farklılığı olduğu belirlenmiştir. Buna göre “Uçma tutkusu” ile uçuş okulu tercih eden pilot adaylarının “Kariyer” amaçlı pilotluk mesleğini seçen adaylara göre uçuş okulunun teknik özelliklerini daha fazla önemseyip tercih kriteri olarak belirttikleri

değerlendirilmektedir. Bu durumda uçma tutkusu ile pilotluk mesleğini seçenlerin okul seçiminde daha detaycı oldukları, mesleki beceri kazanımlarına daha fazla odaklandıkları düşünülmektedir.

Faktör değişkenlerinin grupsal farklılıklarının sorgulanması amacıyla tek yönlü varyans analizinden (ANOVA) yararlanılmıştır. Yapılan ANOVA testinde grup değişkenleri olarak “Eğitim Düzeyi” ve “Eğitim Bedelinin” kimin tarafından ödendiği durumu dikkate alınarak faktör değişkenliklerinin farklılıkları incelenmiş, istatistiksel olarak en az %5 ve daha az hata payında anlamlı çıkmayan faktör değişkenleri tabloda gösterilmemiştir.

Tablo 8. Eğitim düzeyi ve eğitim bedeline göre uçuş okulu seçim faktörlerinin karşılaştırılması

Faktör Değişkenleri	Grup Değişkeni			
	Eğitim Düzeyi		Eğitim Bedeli	
Okul Personelinin Etkinliği	Levene’s	ANOVA		
	İstatistik	P	F	P
	0,530	0,590 ◇	3,816	0,024*
Eğitim Programının Etkinliği	Levene’s	ANOVA		
	İstatistik	P	F	P
	3,441	0,034	5,782	0,004**

◇ Varyanslar homojen, * $p < 0,05$. ** $p < 0,01$.

Her iki faktör değişkeninin grup değişken özellikleri içerisindeki farklılıkların kaynağını araştırmak amacıyla çoklu karşılaştırma testi (Posthoc) kapsamında eşit varyans varsayımında

Tukey testi; Eşit varyans olmama durumu için ise Tamhane testi uygulanmış ve Tablo 9’da gösterilmiştir.

Tablo 9: Eğitim düzeyi ve eğitim bedeline göre okul personelinin etkinliği ve eğitim programının etkinliği faktör değişkenleri çoklu karşılaştırma sonuçları

Tukey	Eğitim Düzeyi	Eğitim Düzeyi	Ortalama fark	Std. Hata	P
Okul Personelinin Etkinliği	Lise-Ön lisans	Lisans	0,3290	0,3442	0,606
		Lisansüstü	0,9576*	0,3983	0,045
	Lisans	Lise	-0,3290	0,3442	0,606
		Lisansüstü	0,6286*	0,2604	0,044
		Lisansüstü	-0,9576*	0,3983	0,045
		Lisans	-0,6286*	0,2604	0,044
Tamhane	Eğitim Bedeli	Eğitim Bedeli	Ortalama fark	Std. Hata	P
Eğitim Programının Etkinliği	Ailem karşıladı	Kendim karşıladım	-0,417*	0,177	0,049
		İşe alındığım havayolu karşıladı	0,352	0,326	0,640
	Kendim karşıladım	Ailem karşıladı	0,417*	0,177	0,049
		İşe alındığım havayolu karşıladı	0,769*	0,312	0,049
		Ailem karşıladı	-0,352	0,326	0,640
İşe alındığım havayolu karşıladı	Kendim karşıladım	-0,769*	0,312	0,049	

Eğitim düzeyi için yapıla Tukey çoklu test bulgularına bakıldığında; Lise-Ön lisans mezunu pilot adaylarının Lisansüstü mezunu olan pilot adaylarına göre (0,9576); Lisans mezunu pilot adaylarının yine Lisansüstü mezunu olan pilot adaylarına göre uçuş okul tercihlerinde Okul Personelinin Etkinliğinin (0,6286) daha fazla önemli olduğu söylenebilir. Lise-Ön lisans mezunları ile Lisans mezunları arasında bu faktörün tercihi yönünden anlamlı bir farklılık bulunamamıştır. Eğitim seviyesi yükseldikçe okul personelinin öğrenci ikna çabalarının etkisinin daha azaldığı görülmüştür.

Eğitim bedelinin nasıl karşılandığına dair ele alınan grup değişkeninin; “Eğitim Programının

Etkinliği” açısından yapılan eşit varyans olmama durumu Tamhane çoklu testi bulgularına göre; Pilotluk eğitim bedelini kendisi karşılayanların, hem ailesi (0,417) hem de işe alınan havayolu (0,769) tarafından bedeli karşılanan pilot adaylarına göre uçuş okulu tercihlerinde eğitim programının etkisinin daha önemli olduğu tespit edilmiştir. Pilotluk eğitim bedelini ailesi karşılayan pilot adaylarıyla işe alınan havayolu tarafından eğitim bedeli karşılananlar arasında bu faktörün etkisi yönünde anlamlı bir farklılık bulunamamıştır. Eğitim bedelini kendisi karşılayacak olanların verilen eğitimin kalitesini ana unsurlarından oluşan eğitim programı ile daha çok ilgilendiği düşünülmektedir.

4. Sonuçlar

Uluslararası Kadın Havayolu Pilotları Derneği'ne göre dünyadaki havayolu pilotları içerisinde kadın oranı %5,8'dir [16]. Araştırmanın katılımcıları içerisinde dünya ortalamasının üzerinde, %14,3 oranında kadın bulunması gelecekte kokpitte daha fazla kadın pilotun olacağı

düşüncesini oluşturmuştur. Kadınların uçuş okulu seçiminde, erkeklere göre eğitim programına ve referans gruplarına daha çok önem vermesi uçuş okullarının pazarlama stratejisi geliştirmede dikkat etmeleri gereken önemli bir detaydır. Özellikle kadınlara yönelik pazarlama çabalarında kadınların daha detaylı araştırmalar yaptığına dikkat edilmelidir. Eğitim programını oluşturan süre,

mevsim koşulları, esnek eğitim planlaması gibi koşullar pazarlama açısından tutundurma faaliyetlerinde göz önünde bulundurulmasında büyük yarar görülmektedir. Özellikle eğitimi tamamlamak için geçen sürenin ($\bar{x}=4,05$) en önemli en eğitim programı kriteri olması uçuş okullarının pazarlama çabalarında yer vermesi gereken önemli kriterler arasındadır.

Referans gruplarının pazarlamada kullanımını geçmişten günümüze yaygın olmakla birlikte son zamanlarda kullanıcı yorumları da pazarlama literatüründe sıklıkla öne çıkmaktadır. Çalışmada da mevcut ve mezun öğrencilerin yorumları önemli bir faktör olarak görülmektedir. Dolayısıyla uçuş okulları, mezun öğrencilerin sayısı, iş bulma oranı gibi nicel verilerin yanı sıra mezunların ($\bar{x}=3,70$) yorumlarına da yüz yüze, sosyal medya, web sayfası gibi tanıtım mecralarında yer vermesinde yarar görülmektedir.

Uçuş okullarının teknik yeterliliğine bakıldığı zaman eğitimin içeriği / kalitesi ($\bar{x}=4,32$) ve eğitim uçaklarından duyulan memnuniyet ($\bar{x}=4,05$) değişkenleri öne çıkmaktadır. Jin (2019)'in araştırmasında okulların sunduğu eğitimin kalitesi, uçuş fırsatları, eğitim maliyeti, okulun itibarı, öğretmen pilotların niteliği seçim kriterlerinde öne çıkmıştır. Araştırmada da uçuş okullarının sundukları eğitimin içeriği ve kullanılan eğitim uçakları değişkenleri öne çıkmaktadır. Türkiye'de uçuş eğitimi bedelleri birbirine çok yakın olduğu için eğitim ücreti kriterler arasında önemli yere sahip değildir. Özellikle uçuş tutkusuyla pilotluk mesleğini tercih edenlerde kariyer amacıyla pilotluğu tercih edenlere göre teknik kriterlere daha fazla önem verilmesi bu mesleği kariyer / paradan ziyade tutkuyla icra etmek isteyenler için öne çıkan bir değişkendir. Mesleğin geleceği açısından da bu amaçla pilot olmak isteyenlere yönelik pazarlama çabalarında bu kriterler öne çıkartılmalı, hatta pilot aday seçimi kriteri olarak da göze alınmasında yarar görülmektedir.

Uçuş okulunun üst yöneticileri ($\bar{x}=3,43$) personel arasında öne çıkan kriterlerdir. Uçuş okulu yöneticilerinin geçmiş deneyimi, sektördeki itibarı, mevcut ve geçmiş bağlantılarının mezun pilotların iş bulmasında fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

Pilotaj eğitim bedelini kimin karşıladığı da okul seçiminde öne çıkmaktadır. Türkiye'deki pilotaj eğitimine bakıldığı zaman farklı seçenekler bulunmaktadır. Üniversite sınavı ile öğrenci kabul

eden devlet ve vakıf üniversitelerinde alınan eğitim, havayollarının aday kendisinin seçip sonrasında anlaşmalı veya kendi bünyesinde bulunan uçuş okulunda eğitim aldırması, silahlı kuvvetlerin personeli arasından yaptığı seçim sonrası eğitim vermesi ve çalışmanın da konusu olan özel uçuş okulları tarafından verilen eğitim görülmektedir. Pilotaj eğitimini kendi imkanları ile karşılayan pilot adaylarının uçuş okulu seçiminde uçuş okulu eğitim programına daha fazla dikkat ettikleri tespit edilmiştir.

Uçuş okullarının pazarlama planlarını belirleme ve uygulama aşamasında pilot aday öğrenci gözüyle düşünmesinde yarar vardır. Uçuş okullarının; araştırmada tespit edilen uçuş okulu seçim kararını etkileyen faktörlere önem vermeleri, okulların faaliyetlerini sürdürmelerinde ve karlılığını arttırmalarında olumlu katkılar sunacaktır. Böylelikle tespit edilen bu kriterlere uygun pazarlama politikası uygulayan uçuş okulları, öğrenciler için fark yaratmayan pazarlama çabalarında bulunmayarak pazarlama maliyetlerini düşürebileceklerdir. Aynı zamanda pilotluk mesleğini sadece kariyer / para olarak görmeyen, uçmayı tutku olarak gören bireylerin pilot olarak sektöre kazandırılmasının mezunların iş bulma oranlarını arttıracacağı gibi mesleğin itibarının korunmasına da fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

Pilot seçimi ile ilgili çalışmaların genellikle askeri havacılıkta olması, dünyada çok sınırlı Türkiye'de ise daha önce yapılmamış olması çalışma hakkında literatürü sınırlandırmaktadır. Araştırma evreninin tam belirli olmaması (uçuş okulundan mezun pilot sayısı ve okullara kayıtlı öğrenci sayısı hakkında resmi bilgiler paylaşılmamaktadır), bu konuda havacılık otoritesi olan SHGM'nin paylaşımcı olmaması, bazı uçuş okullarının yapılan araştırmaya katılım göstermemesi, pilotların mesleki olarak yoğun bir tempoda çalışıyor olmalarından kaynaklı olarak ankete katılmaya çok istekli olmamaları gibi sebeplerle katılımcı sayısı 168 ile sınırlı kalmıştır. Daha fazla katılımcı dahil olduğu araştırmaların yapılması sonucu daha kapsamlı bilgilere ulaşılabileceği düşünülmektedir.

Etik Kurul Onayı

Bu araştırmaya Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırmaları Etik

Kurulu'nun 24.12.2020 tarih ve 78 sayılı onay kararı sonrasında başlanmıştır.

Kaynaklar

- [1] ICAO, "Member States Multilingual", <https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.Multilingual.pdf>. [Erişim Tarihi: 13-Ekim-2020].
- [2] SHGM, "Tarihçe", <http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal/1--tarihce#:~:text=%C4%B0lk%20Sivil%20Hava%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%20ise,ve%20ta%C5%9F%C4%B1ma%20yapmak%20%C3%BCzere%20g%C3%B6revlendirilmi%C5%9Ftir.> [Erişim Tarihi: 18-Kasım-2020].
- [3] R. Schiller, "The curious origins of airline deregulation: Economic deregulation and the American left," *Business History Review*, 93(4), 729-753, 2019.
- [4] İ. Sağbaş and E. Çelik, "Türk sivil havayolu taşımacılığında regülasyonların sektöre etkisi (2003-2017)," *Maliye Dergisi*, (176), 152-171, 2019.
- [5] SHGM, "Faaliyet Raporu 2020," <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2020.pdf>. [Erişim Tarihi: 18-Eylül-2020].
- [6] BOEING, "Commercial Market Outlook 2020-2039," https://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/market/assets/downloads/2020_CMO_PDF_Download.pdf. [Erişim Tarihi: 26-Ağustos-2021].
- [7] AIRBUS, "Airbus' Global Market Forecast," <https://www.airbus.com/aircraft/market/global-market-forecast.html>. [Erişim Tarihi: 26-Ekim-2020].
- [8] G. Sarkane and B. Sloka, "Factors influencing the choice of higher education establishment for marketing strategies of higher education," *Economics and Business*, 27(1) 76-80, 2015.
- [9] M. James-MacEachern and D. Yun, "Exploring factors influencing international students' decision to choose a higher education institution: A comparison between Chinese and other students," *International Journal of Educational Management*, 31(3), 343-363, 2017.
- [10] A.N.M. Saif, N. Nipa and M.A. Siddique, "Assessing the factors behind choosing universities for higher education: A case of Bangladesh," *Global Journal of Management and Business Research*, 16 (11), 45-51, 2016.
- [11] W. K. Kershner, *The Flight Instructor's Manual*. 2nd Edition, Iowa, Iowa State Press, 1972.
- [12] G. Aguilar, "Service quality and its link to student pilot retention in general aviation flight training: A pilot study". http://www.pilottrainingreform.org/documents/Aguilar_Student_Pilot_Retention.pdf. [Erişim Tarihi: 10-Ekim-2020].
- [13] A.M. Pampaloni, "The influence of organizational image on college selection: what students seek in institutions of higher education," *Journal of Marketing for Higher Education*, 20 (1), 19-48, 2010.
- [14] Salem, O. (2020). "Social media marketing in higher education institutions", *SEA-Practical Application of Science*, 8(23), 191-196, 2020.
- [15] J. Jin, "An examination of student pilot school choice factors for flight schools in california," *Doctoral Thesis*, California School of Management and Leadership Alliant International University, 2019.
- [16] ISWAP, *International Society of Women Airline Pilots 2021*, <https://isa21.org/wp-content/uploads/2021/09/2021-ISA21-Graphs.pdf> [Erişim Tarihi: 28-Ekim-2021].