

Araştırma Makalesi

Kadınlarda Uçuş Kaygısı ile İlgili Deneyimlerin Tematik Analiz ile İncelenmesi

Özlem YILMAZ HALICI*¹, Sevdâ SARI², Selma ARIKAN³¹ İstanbul Üniversitesi, Havaçılık Psikolojisi Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, Türkiye² Lente Psikoterapi ve Nitel Araştırma Merkezi, İstanbul, Türkiye³ İstanbul Medeniyet Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Psikoloji Bölümü, İstanbul, Türkiye

Makale Bilgisi

Öz

Anahtar kelimeler:

nitel araştırma,
tematik analiz,
uçuş kaygısı

Uçuş kaygısı farklı düzeylerde de olsa pek çok kişi tarafından deneyimlenmektedir. Alanyazındaki uçuş kaygısına yönelik çalışmaların çoğunlukla nicel araştırma yöntemiyle yürütülmüş olduğu görülmektedir. Ek olarak, pek çok diğer kaygı gibi uçuş kaygısının da kadınlar arasında daha yaygın olduğu bilinmektedir. Dolayısıyla bu çalışmanın amacı, uçuş kaygısı yaşayan kadınların bununla ilişkili bireysel deneyimlerinin incelenmesi ve ortaklaşan örüntülerin tespit edilmesidir. Bu çalışmaya, Uçuş Kaygısı Durumları Anketi ve Uçuş Kaygısı Tarzı Anketi puanlarına göre uçuş kaygısı düzeyinin yüksek olduğu belirlenen sekiz kadın katılmıştır. Katılımcılar 22-51 yaş aralığındadır. Katılımcılarla yaklaşık 1'er saat süren bireysel ve çevrimiçi yarı yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır. Bu çalışmanın amacı doğrultusunda, incelenen konuya dair önemli olan, ortak veya paylaşılan deneyime ulaşabilmeyi sağlaması açısından tematik analiz yönteminin kullanılması uygun görülmüştür. Tematik analiz sonucunda "uçuşla ilgili olası sorunlara dair endişeli düşünceler", "uçuşun ölümü çağrıştırması", "tetikte olmak ve diken üstünde uçuş", "uçuş kaygısının yol açtığı mahrumiyet hissi" ve "uçuş kaygısı ile başa çıkmak için başvurulan yollar" adlı beş ana tema elde edilmiştir. Genel olarak, bulguların ilgili alanyazınla tutarlı olduğu gözlemlenmiştir. Uçuş kaygısı ile ilişkili faktörler, uçuş kaygısını yaşayan kişilerin hayatları üzerindeki olumsuz etkileri ve uçuş kaygısıyla baş etme yolları hakkında elde edilen bilgilerin klinik müdahalelerde ele alınabileceği düşünülmektedir.

Abstract

Keywords:

qualitative research,
thematic analysis,
flight anxiety

Many individuals experience flight anxiety, though its intensity varies. Most studies in the literature on flight anxiety have utilized quantitative research methods. Flight anxiety is also recognized as being more prevalent among women like other anxiety types. Therefore, this study aimed to explore the individual experiences of women with flight anxiety and identify common patterns that emerge from these experiences. Eight women who were identified as having high levels of flight anxiety according to their scores on the Flight Anxiety Situations Questionnaire and the Flight Anxiety Modality Questionnaire participated in this study. Participants were aged between 22-51. Individual and online semi-structured interviews, each lasting approximately 1 hour, were conducted with the participants. In line with the purpose of this study, using the thematic analysis method was deemed appropriate in providing access to common or shared experiences that are important regarding the topic being examined. As a result of thematic analysis, five main themes were obtained: "worried thoughts about potential flight issues", "association of flying with death", "being alert and flying in a state of tension", "feeling of deprivation lead by flight anxiety" and "strategies used to cope with flight anxiety". In general, it was observed that the findings were consistent with the relevant literature. It is thought that the information obtained about the factors associated with flight anxiety, the negative impacts of flight anxiety on the lives of individuals experiencing it, and the strategies used to cope with flight anxiety can be addressed in clinical interventions.

*Sorumlu yazar, İstanbul Üniversitesi, Havaçılık Psikolojisi Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, Türkiye

e-posta: ozlemyilmazhalici@gmail.com

DOI: 10.31682/ayna.1569324

Gönderim Tarihi (Received): 17.10.2024; Kabul Tarihi (Accepted): 07.01.2025

ISSN: 2148-4376

Giriş

Ticari uçuşlar başladığında, uçak yolculuğu insanlar tarafından hem macera hem de riskli ve tehlikeli bir şey olarak algılanmıştır. Uçak ile yolculuk etmek zaman içinde gittikçe daha güvenli hale gelmesine rağmen, pek çok kişi için uçuş, kaygı verici bir deneyim olmayı sürdürmektedir (Bor, 2007). Farklı ülkelerde yapılan çalışmalarda uçuş kaygısının yaygınlık oranının %30-40 civarı, uçuş fobisi düzeyindeki sıkıntının yaygınlık oranının ise %1-2 civarı olduğu tespit edilmiştir (Curtis ve diğerleri, 1998; Depla ve diğerleri, 2008; Fredrikson ve diğerleri, 1996; Grimholt ve diğerleri, 2019; Iancu ve diğerleri, 2007; van Gerwen ve Diekstra, 2000; Wardenaar ve diğerleri, 2017). Dolayısıyla farklı seviyelerdeki uçuş kaygısının toplumun önemli bir bölümünü etkilediği anlaşılmaktadır. Ek olarak, diğer kaygı türleri ile birlikte uçuş kaygısının da erkeklere oranla kadınlarda daha yaygın olduğu belirlenmiştir (Fredrikson ve diğerleri, 1996; Grimholt ve diğerleri, 2019; Wardenaar ve diğerleri, 2017). Bu durumun çeşitli açıklamaları olabileceği düşünülmektedir. Toplumsal cinsiyet rolleri açısından bakıldığında, geleneksel olarak erkeklerin daha güçlü olması ve duygularını belli etmemesi beklenirken kadınların daha kırılgan olmaları ve olumsuz duygular yaşamaları normal olarak algılanmaktadır. Bu durumun, erkeklerde cevap verme yanlılığı, kendini olduğundan daha iyi/güçlü gösterme ve belirtileri olduğundan daha hafif şekilde rapor etmeye yönelik bir tutum sergileme ihtimali ile ilişkilendirilebilir (Bal ve diğerleri, 2013). Ayrıca, kadınların cinsel, fiziksel ve/veya psikolojik anlamda istismara uğrama ve travmatik deneyim yaşama riskinin erkeklere kıyasla daha yüksek olması da çeşitli kaygı belirtilerinin kadınlarda erkeklere kıyasla daha fazla görülmesi ile ilişkilendirilmektedir (Bal ve diğerleri, 2013; Pigott, 1999). Ek olarak, kadınlarda aylık regl döngüsü, hamilelik, lohusalık, menopoz gibi dönemlerde yaşanan hormonal değişiklikler (örn., östrojen ve progesteron gibi hormonlardaki değişimlerin serotonin, dopamin gibi nörotransmitterlere etkisi) gibi biyolojik faktörlerin de kadınların kaygı yaşamaya daha yatkın olmasında rolü olabileceği düşünülmektedir (Bal ve diğerleri, 2013; Pigott, 1999).

Uçuş kaygısı genellikle diğer kaygı ve korkularla eş zamanlı olarak deneyimlenebilmektedir. Uçuş kaygısı yaşayan bireylerin ek olarak kontrolü kaybetme, ölüm, yaralanma, su, kapalı alan ve yükseklik korkuları, sosyal kaygı, panik atak ve agorafobi belirtileri de yaşadıkları görülmektedir (Özant ve Kelleci, 2021; van Gerwen ve diğerleri, 1997; Wilhelm ve Roth, 1997). Bu durumun klinik tabloyu şiddetlendirebileceği, bireylerin deneyimlerini daha da zorlaştırabileceği ve süreci daha fazla uzatabileceği düşünülmektedir (van Gerwen ve diğerleri, 1997). Dolayısıyla klinik müdahalelerde uçuş kaygısı ile birlikte yaşanan diğer kaygı belirtilerine de odaklanmak gerekmektedir. Bunun gerçekleşebilmesi için ise pek çok kaygı türünün ortaya çıkmasında rol oynayan ortak faktörler olan kaygı duyarlılığı

(Mantar ve diğerleri, 2011), belirsizliğe tahammülsüzlük (Carleton, 2012), üstbilişler (Sun ve diğerleri, 2017) gibi tanılar arası risk faktörlerini hedef almak mantıklı görünmektedir.

Uçuş kaygısı olan bireyler için uçuşla ilgili pek çok konu endişe verici olabilmektedir. Pilotun kontrolü kaybetmesi, hata yapması ya da deneyimsiz olması, türbülans ve şiddetli rüzgâr gibi olumsuz hava koşulları, arıza ya da kaza yapmak, kontrol sahibi olmamak ve kapalı alanda olmak uçuş süreciyle ilgili endişe yaratan teknik konulardandır. Benzer şekilde, yaralanmak, bayılmak ya da mide bulantısı gibi bedensel belirtiler yaşamak, kalp krizi ya da panik atak geçirmek uçuş sürecinde sağlıkla ilgili endişe duyulan konulardandır. Ek olarak, kişisel kontrolü kaybetmek, diğer insanların eleştirel ya da aşağılayıcı olması, havalimanına ulaşım, uçağın rötâr yapması ve uçağı kaçırmak uçuş öncesi veya sonrasında dair sosyal içerikli endişelerdendir (Ekeberg ve diğerleri, 1989; Genç ve Dural, 2009; Grimholt ve diğerleri, 2019).

Uçuş kaygısı yaşayan bireyler bu durumla baş edebilmek için bazı yollar aramaktadır. Uçağı binmekten kaçınmanın yanı sıra uçağı binildiğinde nefes egzersizi gibi gevşeme teknikleri uygulamak; görevlilerin verdiği güvenlik bilgileri gibi kaygı azaltıcı ipuçlarına odaklanmak; sohbet etmek, bir şeyler yemek gibi aktivitelerle dikkat dağıtmaya çalışmak; ilaç, sigara ve alkol kullanmak; dua etmek; kendine telkinde bulunmak; olumsuz düşünceleri bastırmak gibi yöntemlerin uçuş kaygısını azaltmak amacıyla en sık başvurulan seçeneklerden olduğu belirlenmiştir (Genç ve Dural, 2009; Grimholt ve diğerleri, 2019; Ekeberg ve diğerleri, 1989; McIntosh ve diğerleri, 1998; Wilhelm ve Roth, 1997). Bu yöntemlerin öngörebilme, kontrol edebilme ve güven hissini pekiştirerek bireylere yardımcı olabileceğı düşünülmektedir. Diğer yandan, bazı başa çıkma yöntemlerini kullanmanın kısa vadede uçuş kaygısını azaltmaya yardımcı olsa da uzun vadede uçuş kaygısının sürmesine yol açabileceğı tahmin edilmektedir (Genç ve Dural, 2009; McIntosh ve diğerleri, 1998).

Alanyazında farklı faktörlerin uçuş kaygısının oluşumunda ve sürmesinde rol oynayabileceğine yönelik bilgiler yer almaktadır. Bu faktörler klasik koşullanma, model alma ve bilgi edinmeyi içeren “geçmiş deneyimler ve öğrenme” (McNally ve Louro, 1992; Nousi ve diğerleri, 2008; Schindler ve diğerleri, 2016; Wilhelm ve Roth, 1997); nevroitiklik ve obsesif kompulsif kişilik örüntüsü gibi özellikleri içeren “kişilik” (Depla ve diğerleri, 2008; van Gerwen ve diğerleri, 2003); bellek yanlılığı, dikkat yanlılığı, olasılık önyargısı, bilişsel çarpıtmalar gibi özellikleri içeren “bilişsel” (Clark ve Rock, 2016; Mavromoustakos ve diğerleri, 2016; Möller ve diğerleri, 1998; van Almen ve van Gerwen, 2013) özellikler ile bağlantılı olarak gruplandırılabilir. Bu özellikler, uçuş kaygısına yönelik müdahalelerde ele alınabilecek içerik açısından önemlidir (Oakes ve Bor, 2010a, 2010b). Alanyazına bakıldığında “bilişsel davranışçı terapi” (Anderson ve diğerleri, 2006; Kim ve diğerleri, 2008; Krijn ve diğerleri, 2007), “internet temelli/bilgisayar destekli tedavi” (Campos ve diğerleri, 2019; Tortella-Feliu ve diğerleri, 2008), “sanal gerçeklik” (Czerniak ve diğerleri, 2016; Cardoso ve diğerleri, 2017; Da Costa ve diğerleri, 2008) ve “grup müdahale programları (van Gerwen ve diğerleri, 2002,

2004) uçuş kaygısının azaltılmasında etkili olduğu belirlenen tedavi yaklaşımları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Pek çok insanın zaman zaman farklı düzeylerde de olsa uçuş kaygısı deneyimlediği, bazı insanların uçağa binmekten kaçındığı bazılarının da bu durumu yönetmeye çalıştığı düşünüldüğünde, bu konunun ele alınmasının hem yolcular hem klinik araştırmacılar ve uzmanlar açısından önemli olduğu düşünülmektedir. Alanyazın incelendiğinde uçuş kaygısı hakkında yapılmış çalışmaların çoğunlukla nicel yöntemle yürütüldüğü, nitel yöntemle yapılmış sınırlı sayıda çalışma bulunduğu görülmektedir. Bunlardan biri Borrill ve Foreman (1996) tarafından uçuş kaygısına yönelik bilişsel davranışçı terapi alan kişilerle İngiltere’de yürütülen çalışmadır. Bu çalışmada, gömülü teori kapsamında 26-65 yaş arasındaki 10 katılımcının terapi sürecinde bilişsel değişim hakkındaki değerlendirmeleri ve deneyimleri incelenmiştir. Yapılan görüşmelerde katılımcılar, psikoloğun sıcaklık, açıklık gibi özelliklerinin olumlu bir terapötik ilişkinin kurulmasına katkı sağladığı, kaygı ile ilgili bilgi edinmenin ve kaygının bedensel belirtilerine maruz kalmanın kaygı ile ilgili bilişleri yeniden yapılandırmaya yardımcı olduğu, kaygıyı tetikleyen düşüncelere karşı mantıksal düşünme yolları geliştirme, psikoloğun desteği ile korkuyla yüzleşmeye çalışma, diğer insanlara güvenme ve güvenilme, yardım etme ve yardım alma gibi deneyimlerin bu süreçte uçuş kaygılarını azaltmada etkili olduğuna değinmiştir (Borril ve Foreman, 1996). Diğer bir örnek, uçağa binmek için havaalanında beklemekte olan kişilerle Genç ve Dural (2009) tarafından, Türkiye’de yapılan çalışmadır. Bu çalışmada, 33 katılımcının uçuş deneyimleri ve uçuş kaygısıyla baş etme yöntemleri içerik analizi ile incelenmiştir. Katılımcılar kaygılarının kaynağı olarak sosyal koşullardan (savaş gibi geniş çaplı politik etkenler vb.), kişisel özelliklerden (hava durumu veya uçağın güvenliği hakkındaki endişeler vb.), teknik sorunlardan (uçak ve havayolu özellikleri, uçuş öncesi prosedürler vb.), duygusal ve ilişkisel zorluklardan (ülkeden ayrılmanın veya ülkeye gelmenin yarattığı farklı duygular vb.) söz etmiştir. Ek olarak, katılımcıların uçuş kaygısı ile baş etmek için başvurduğu yöntemler kadere/dine inanmak, alkol ya da ilaç kullanmak, felaketleştirmemek, planlama yapmak, çevredeki kaygı azaltıcı işaretlere odaklanmak, dikkati dağıtmak, bastırmak ve alışmak olarak belirlenmiştir (Genç ve Dural, 2009). Türkiye’deki bir diğer çalışma uçuş kaygısı olan bir yetişkinin, göz hareketleri ile duyarsızlaştırma ve yeniden işleme (EMDR) ile tedavisine dair Lapsekili ve Yelboğa (2014) tarafından yapılan bir vaka çalışmasıdır. Üç seanslık EMDR protokolünün uygulanması sonrasında katılımcının uçuş kaygısının azaldığı belirlenmiştir (Lapsekili ve Yelboğa, 2014). Son olarak, Özant ve Kelleci (2021) tarafından Türkiye’de 24-45 yaş arasındaki uçuş kaygısı yaşayan ve yaşamayan toplam 16 kişi ile yapılan bir çalışma bulunmaktadır. Bu çalışmada katılımcıların deneyimleri tematik analiz ile ele alınmıştır. Katılımcılar uçuş kaygısı ile bağlantılı olarak deneyimledikleri ölüm korkusu ve yükseklik korkusu gibi diğer korkular ve kalp atışının hızlanması gibi bedensel belirtilere değinmiştir. Benzer şekilde, uçuş ekibinin

yetkinliğine, uçağın mekanik ve teknolojik özelliklerine yönelik güven duymamanın uçuş kaygısı üzerinde etkili olduğu belirlenmiştir. Son olarak, önceki olumsuz uçuş deneyimlerinin, uçakla seyahat etmenin dezavantajlarına odaklanmanın ve yeni deneyimlere açık olmamanın da uçuş kaygısı ile ilişkili olduğu ifade edilmiştir (Özant ve Kelleci, 2021).

Terapötik müdahalelerde, süreci bireylere özgü şekilde planlayabilmek için kişilerin deneyimlerini iyi anlamak gerekmektedir. Uçuş kaygısı yaşayan kişilerin bireysel deneyimlerine dair detaylı bir anlayış kazanabilmek ise nitel araştırmaların tümevarımsal ve keşfedici özelliği ile sağlanabilir (Creswell, 2021; Kuş Saillard, 2022; Yıldırım, 1999). Pek çok kaygı türü gibi uçuş kaygısının da kadınlarda daha yaygın olduğu göz önünde bulundurularak, bu çalışmada uçuş kaygısı yaşayan kadınların bununla ilişkili bireysel deneyimlerinin incelenmesi amaçlanmıştır.

Yöntem

Nitel araştırmalarda değişkenler arasındaki ilişkilere dair genel bir fikir elde edilebilir, ancak kişisel deneyimler hakkında detaylı bilgi edinilmesi için nitel araştırmaları takiben nitel araştırmalar yürütülebilir (Creswell, 2021). Bu çalışmada da daha önce nitel bir çalışmada (Yılmaz Halıcı ve Arıkan, 2024) uçuş kaygısı düzeylerinin yüksek olduğu belirlenen kişilerin uçuş kaygısı ile ilişkili bireysel deneyimlerini daha yakından incelemek amaçlandığından nitel bir yaklaşımın benimsenmesi uygun bulunmuştur. Nitel araştırma yöntemleri arasında en temel yöntemlerden biri tematik analizdir (Braun ve Clark, 2006; Ünal, 2022). Tematik analiz, veri üzerinden, araştırmacının incelediği konuya dair önemli olan, ortak veya paylaşılan anlam ve deneyime ulaşabilmeyi sağlar (Braun ve Clark, 2012). Dolayısıyla, bu çalışmanın amacı, uçuş kaygısı yaşayan kadınların bununla bağlantılı deneyimlerinin incelenmesi ve öne çıkan ortak örüntülerin tespit edilmesi olduğu için, çalışmanın tematik analiz yöntemi ile yürütülmesinin uygun olduğu düşünülmüştür. Tematik analizin esnek yapısı ile bu çalışmanın amacıyla uyumlu bir şekilde uçuş kaygısı yaşayan kadınların bireysel deneyimlerine dair fikir elde edilebileceği öngörülmüştür.

Katılımcılar

Nitel araştırmalarda incelenen konuya yönelik ayrıntılı bilgi sağlama amacıyla, örneklem belli ölçütlere göre belirlenir ve nitel araştırmalara göre daha az sayıda kişiden oluşur (Morrow, 2005; Tanyaş, 2014). Benzer şekilde, bu çalışmada da amaca uygun örnekleme yöntemi (Onwuegbuzie ve Collins, 2007; Teddlie ve Yu, 2007) kullanılmıştır. Daha önceki bir çalışmada Uçuş Kaygısı Durumları Anketi (UKDA) ve Uçuş Kaygısı Tarzı Anketi (UKTA)'nden (Yılmaz Halıcı ve diğerleri, 2024) elde ettikleri puanlara göre uçuş kaygısı seviyelerinin yüksek olduğu belirlenen ve bu çalışmaya da katılmayı kabul edip iletişim bilgilerini paylaşmış olan kişiler tespit edilmiştir. Bu ölçütleri taşıyan ve e-posta üzerinden

ulaşılabilen sekiz kadın bu çalışmanın katılımcılarını oluşturmuştur. Katılımcılar 22-51 yaş arasında, lise ve üzeri eğitime sahip kişilerdir. Çalışmadan dışlama kriteri ise, katılımcıların bireysel olarak başvurdukları başa çıkma yöntemlerini gözlemleyebilmek için “şu an uçuş kaygısına yönelik terapi veya ilaç tedavisi almak” olarak belirlenmiştir. Katılımcılar havanın bulutlu veya yağmurlu olması, uçuş süresinin uzun olması, uçuşun gece olması, uçuş esnasında türbülans yaşanması gibi faktörlerin kaygı düzeylerini artırdığını ifade etmiştir. Ayrıca katılımcılar uçuş öncesinde ve uçuş sırasında kasılma, titreme, mide bulantısı veya ağrısı, nefes almakta zorlanma, kalp atışında artış, terleme gibi kaygı belirtileri deneyimlediklerini bildirmiştir. Katılımcılara ait bazı özellikler Tablo 1’de verilmiştir.

Tablo 1.

Katılımcıların Tanımlayıcı Özellikleri

Katılımcı No	Rumuz	Cinsiyet	Yaş	Eşlik Eden Diğer Korku/Kaygı Belirtileri
K1	Esin	Kadın	29	Ölüm korkusu, yaygın kaygı
K2	Lale	Kadın	50	Yükseklik korkusu
K3	Arzu	Kadın	46	Ölüm korkusu, klostrfobi
K4	Zehra	Kadın	51	Ölüm korkusu
K5	Zerrin	Kadın	22	Ölüm korkusu,
K6	Ayla	Kadın	39	Yaygın kaygı, panik atak
K7	Zübeyde	Kadın	33	Ölüm korkusu
K8	Ebru	Kadın	37	Yaygın kaygı, klostrfobi

İşlem

Çalışma öncesinde Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu’ndan 18/05/2022 tarihinde 15/10 sayılı kararla etik izin alınmıştır. Daha önceki nicel bir çalışma (Yılmaz Halıcı ve Arıkan, 2024) kapsamında çevrimiçi ankete katılan kişilerden bir sonraki çalışmaya da katılmayı kabul edenlerin iletişim bilgilerini paylaşmaları istenmiştir. Ölçek puanlarına göre uçuş kaygısı seviyesi yüksek olan kişiler tespit edilmiş ve bu kişilerden iletişim bilgilerini belirtmiş olanlar e-posta ile yarı yapılandırılmış görüşmelere davet edilmiştir. Katılımcılara, daha sonra değerlendirilmek üzere görüşmelerin kayıt altına alınacağı, edinilen bilgilerin yalnızca araştırma amacıyla kullanılacağı ve bilgisayar ortamında saklanacağı, katılımcıların istedikleri zaman çalışmadan ayrılma haklarının olduğu yazılı ve sözlü olarak belirtilmiştir. Bilgilendirilmiş Gönüllü Onam Formu’nu okuyup onaylayan kişiler çalışmaya gönüllü olarak katılmayı kabul etmiştir. Görüşmelerde katılımcılara “Uçuş kaygınız

nasıl başladı?”, “Sizce uçuş kaygısı yaşamamızda etkili olan şeyler neler olabilir?”, “Uçuş kaygısı hayatınızı nasıl etkiliyor?”, “Uçuş kaygısıyla başa çıkabilmek için başvurduğunuz yöntemler nelerdir?” gibi açık uçlu sorular sorulmuştur. Her katılımcıyla bir kez görüşülmüştür. Ortalama bir saat süren görüşmeler birinci yazar tarafından Zoom programı üzerinden yapılmış ve kayıt altına alınmıştır. Elde edilen veriler, Word ve Excel programlarından yararlanılarak analiz edilmiştir. Yarı yapılandırılmış görüşmeler ve veri analizi süreçleri Ocak 2023-Aralık 2023 tarihleri arasında yürütülmüştür. Gizliliği sağlamak amacıyla, alıntılar raporlanırken katılımcıların isimleri değiştirilerek yazılmıştır.

Veri Analizi

Tematik analiz, “veri içindeki örüntüleri (temaları) belirlemek, analiz etmek ve raporlamak için kullanılan bir yöntem” olarak tanımlanmaktadır (Braun ve Clark, 2006, s. 79). Veri içerisinde, odaklanılan konuya dair bilgi verici kısımların tespit edilmesi ve özetleyici biçimde etiketlenmesi ile “kod”lar, bu kodlar üzerinden daha geniş kapsamlı tekrarlayan örüntüleri yansıtan yapıların belirlenmesi ile “tema”lar elde edilmektedir (Braun ve Clark, 2012; Boyatzis, 1998). Bu çalışmada, sekiz yarı yapılandırılmış görüşmeden elde edilen veriler tematik analiz yöntemi ile analiz edilmiştir. Tematik analiz süreci tümevarımsal şekilde, veriden yola çıkılarak ve Braun ve Clark (2006)’ın altı adımlık yönergesi takip edilerek yürütülmüştür. Öncelikle ilk görüşme yapıp kaydı araştırmacı (birinci yazar) tarafından dinlenerek kelime kelime deşifre edilmiştir ve veri ile aşinalık kazanılması için elde edilen belge tekrar tekrar okunmuştur. Bu sırada ilk fikirler not alınmıştır. İkinci adımda, ilk kodlar oluşturulmaya başlanmıştır ve kod-veri eşleştirmeleri yapılmıştır. Üçüncü adımda, kodlar üzerinden olası temalar elde edilmiştir. Birbiriyle ilişkili olabilecek kodlar bir araya getirilerek temaların ilk hali oluşturulmuştur ve bazı temalar da kendi içinde alt ve üst olarak gruplandırılmıştır. Sonraki görüşmeler için de bu adımlar; deşifre, veriye aşinalık, kodlar ve temaların not alınması olarak sırayla tekrarlanmıştır. Dördüncü adımda, tüm görüşmelerin deşifresi ve analizi sonrası temalar gözden geçirilmiş ve düzenlenmiştir. Bazı temalar birleştirilmiş, bazıları çıkarılmış ve bazı yeni temalar oluşturulmuştur. Temalara ait alıntılar da gözden geçirilmiştir ve alıntıların temaları yansıtıp yansıtmadığı değerlendirilmiştir. Beşinci adımda, temaların isimlendirilmesi ve tanımlanması yapılmıştır. Her temanın içeriğini en iyi yansıtan isim ve tanımlamaların belirlenmesi ve genel bir bütünlüğe ulaşılması amaçlanmıştır. Altıncı adımda, temaların isimlerini, betimlemelerini ve alıntılarını içeren bir rapor yazılmıştır. Temaları iyi yansıttığı düşünülen ve araştırma konusuna dair anlam bütünlüğü içinde bir akış sağlamaya yönelik bir raporlama yapılmıştır. Analiz süreci boyunca alınan notlar, nitel araştırma konusunda deneyimli ve psikoloji alanından öğretim üyelerinden oluşan araştırma grubuyla (ikinci ve üçüncü yazarlar) birlikte değerlendirilerek analiz son haline getirilmiştir. Son durumda beş ana tema ile altı alt tema elde edilmiştir. Temaların

alıntılarla derinleştirilmesi ile temaların kavramsallaştırılması açısından yeterli bilgiye ulaşıldığı için veri doygunluğuna ulaşıldığı düşünülmüştür.

Araştırmanın Niteliği

Nitel araştırmalarda araştırmanın niteliği için, araştırmacının öznelliğinin ve araştırma ile ilişkisinin fark edilmesi, kabul edilmesi ve sürecin şeffaf bir şekilde yürütülmesi önemsenmektedir (Morrow, 2005; Tanyaş, 2014; Yıldırım, 1999). Refleksivite (öz-düşünümsellik), verinin elde edildiği bağlam ve araştırmacının bilgiyi inşa etmedeki rolü hakkında bilgi sağlama ve okuyucuya nitelik hakkında değerlendirme fırsatı sunma aracılığıyla şeffaflık yaratır. Refleksif araştırma, araştırmacıyı, kendisi ve katılımcılar arasındaki etkileşimi şeffaf bir şekilde yazıya dökmeye teşvik eder (Etherington, 2017). Refleksiviteyi sağlamanın ve öznelliği ele almanın yöntemlerinden bir tanesi “parantez içine almak” olarak adlandırılmaktadır. Parantez içine alma “bir araştırmacının, çalışmanın verilerini nasıl gördüğünü etkileyebilecek kişisel deneyimleri, kültürel faktörleri, varsayımları ve tahminleri belirlemesi” anlamına gelmektedir (Fischer, 2009, s. 583). Bu doğrultuda, çalışmadaki araştırmacıların kişisel arka planına dair bilgiler şu şekildedir:

“Ben (birinci yazar) bilişsel davranışçı terapi ve şema terapi ekollerini benimseyen bir klinik psikoloğum. Bir yandan da Havacılık Psikolojisi Araştırmaları Enstitüsü’nde araştırma görevlisi olarak çalışmaktayım. Klinik psikoloji ve havacılık psikolojisinin kesişim noktalarından biri olarak uçuş kaygısı konusu ilgimi çekti ve bu konuyu araştırmaya başladım. Hem klinik hem de sosyal alanlardaki deneyimlerimde uçuş kaygısı yaşayan pek çok kişi olduğunu gözlemledim. Ayrıca, lisans öğrencisi iken bir yıl boyunca yamaç paraşütü ile ilgilenmiş biri olarak uçağa binmekten de keyif alan ve kaygılanmayan biriyim. Farklı konularda kaygılanmaya yatkın biri olarak ben uçuştan kaygılanmazken, başka insanların uçuştan neden kaygılanıyor olduğunu merak ettim. Dolayısıyla konuya olan ilgim daha da arttı ve tez kapsamındaki çalışmam böylece şekillendi. BDT kökenli bir bakış açısına sahip bir klinisyen olarak, katılımcıların düşüncelerinin içeriklerinin, yorumlamalarının, başa çıkma stratejilerinin veri içerisinde bana daha belirgin gelmiş olabileceğinin farkındayım. Araştırma ekibindeki ikinci ve üçüncü yazarlar ise tez jürimdeki üyelerdendir. İkinci yazar, şema terapi ekolünde uzmanlaşmış bir klinik psikolog ve nitel araştırma yöntemlerine hâkim bir öğretim üyesidir. Üçüncü yazar ise uzmanlık alanı endüstri/örgüt psikolojisi olan ve havacılık psikolojisi alanında da çalışan bir öğretim üyesidir.”

Nitel araştırmalarda araştırmanın niteliğini artırmayı sağlayan önemli bir başka yol da araştırma sürecini gözlemleyen ve sürece katılan başka araştırmacılar ile birlikte çalışmaktır (Elliott ve diğerleri., 1999; Morrow, 2005). Bu nedenle, ben (birinci yazar) süreç boyunca ikinci ve üçüncü yazarlar (araştırma grubu) ile birlikte çalışarak onlardan geribildirim aldım ve analizleri birlikte gözden geçirdik. Ek olarak, araştırmanın amacına uygun yöntemin seçilmesi, temaları yansıtan örnek alıntılarının verilmesi ve bulguların anlaşılır bir biçimde

bütünleştirilerek özetlenmesi araştırmanın niteliğini yansıtan diğer özellikler olarak vurgulanmaktadır (Elliott ve diğerleri, 1999). Bu çalışmada uçuş kaygısı yaşayan kişilerin bununla bağlantılı deneyimlerinin yakından incelenmesini, ortaklaşan ve dikkat çeken örüntülerin tespit edilmesini hedeflediğimiz için yöntem olarak tematik analiz kullanıldığını uygun bulduk. Ayrıca, araştırmacılar olarak Braun ve Clark (2006)'ın iyi bir tematik analiz yapabilmek için belirttiği önerileri göz önünde bulundurduk. Bu amaçla, temaları alıntılar ile kontrol ettik. Bahsedilen tüm bu özelliklerin çalışmanın niteliğini artırmaya katkı sağladığını düşünmekteyiz.

Bulgular

Yarı yapılandırılmış görüşmelerden elde edilen verilerin tematik analiz ile analiz edilmesiyle beş ana tema ve altı alt temaya ulaşılmıştır. Bu ana temalar “uçuşla ilgili olası sorunlara dair endişeli düşünceler”, “uçuşun ölümü çağrıştırması”, “tetikte olmak ve diken üstünde uçuş”, “uçuş kaygısının yol açtığı mahrumiyet hissi” ve “uçuş kaygısı ile başa çıkmak için başvuru yolları” olarak adlandırılmıştır. Ana temalar ve alt temalar Tablo 2’de verilmiştir.

Tablo 2.

Uçuş Kaygısına Yönelik Tematik Analiz Bulguları

1. Uçuşla ilgili olası sorunlara dair endişeli düşünceler

- Havacılıkla ilgili edinilen bilgilerin endişe yaratması
- Başkalarına karşı güvensizlik ve şüphenin endişeye yol açması
- Uçuşla ilgili algılanan belirsizliklerin endişe oluşturması

2. Uçuşun ölümü çağrıştırması

3. Tetikte olmak ve diken üstünde uçuş

4. Uçuş kaygısının yol açtığı mahrumiyet hissi

5. Uçuş kaygısı ile başa çıkmak için başvuru yolları

- Kaçınma eğilimi
 - Kendini telkinle rahatlatma çabası
 - Hazırlıklı olma ihtiyacı
-

Uçuşla İlgili Olası Sorunlara Dair Endişeli Düşünceler

İlk tema, katılımcıların uçuş öncesindeki ya da uçuş esnasındaki olası sorunlara yönelik endişe içerikli çeşitli düşüncelerini içermektedir. Katılımcılar bu düşüncelerin uçuş kaygısıyla ilişkili olduğunu belirtmektedir. Bu tema, “havacılıkla ilgili edinilen bilgilerin endişe

yaratması”, “başkalarına karşı güvensizlik ve şüphenin endişeye yol açması” ve “uçuşla ilgili algılanan belirsizliklerin endişe oluşturması” şeklinde üç alt temadan oluşmaktadır.

Havacılıkla İlgili Edinilen Bilgilerin Endişe Yaratması. Katılımcılar izledikleri film, dizi, haber, belgesel ya da başka insanlardan duymak gibi bazı kaynaklardan uçuşla/havacılıkla ilgili bilgi edinebildiklerini, özellikle insan hatası ya da kaza gibi olumsuz içerikli olanların akıllarına gelmesiyle uçuşla ilgili daha fazla kaygı yaşadıklarını bildirmektedir. 29 yaşındaki Esin, havacılık alanında çalışmaya başladıktan sonra edindiği bilgilerin ve hostes olarak çalışan kuzeninin anlattığı sorunların, önceden beri var olan uçuş kaygısını artırdığını belirtmektedir. Aşağıdaki alıntıda da son zamanlarda izlediği belgesellerde bazı ihmaller ve hatalar yapılabildiğini öğrenmesiyle, benzer şeylerin uçağa bindiğinde kendi başına da gelebileceğine dair duyduğu endişeyi ifade etmektedir:

Hem insan faktörü anlamındaki hataları, hani pilotlar olsun veya kuleyle pilot iletişimi olsun veya iki pilot arasındaki iletişim olsun gibi ihmalkârlıklar veya teknik anlamda da tabi ki ihmalkârlıklar oluyor. Çok da fazla bu ara belgesel çıkıyor işte hani uçak firmalarının daha maliyetleri düşürmek için aslında nasıl diyeyim fedakârlık yaptığı veya taviz verdiği ama aslında vermemesi gereken hani parçalar veya sistemlerle ilgili. Böyle bunlar hakkında bilgi edindikçe bunlar hani neden benim bindiğim uçakta da yaşanmasın ki gibi düşünüyorum.

Benzer şekilde, uçağa ilk binişinden beri kaygılandığını ifade eden 51 yaşındaki Zehra, belli bir yerde sorun yaşadığını biliyor olmanın, oraya gidileceği zaman kaygıyı artırıcı bir rol oynadığına değinmektedir:

İşte ne bileyim Ankara'ya iniş kolaydır ama Trabzon çok tehlikeli, rüzgârlı, buraya inmek insana endişe verir. İşte Ankara'ya inerken rahatım ama Trabzon'a inerken uçak daha tedirginim çünkü biliyorum burası havaalanı olarak zor bir havaalanı olarak biliniyor. Onları bilmek de beni endişelendiriyor. Keşke hiç bilmesem. Hani böyle bazen çok bilmek insanı daha huzursuz ve rahatsız ediyor.

Başkalarına Karşı Güvensizlik ve Şüphenin Endişeye Yol Açması. Katılımcılar uçuş görevlilerinin işlerini iyi bir şekilde yapıp yapmayacağından emin olamadıklarını, başka insanlara güvenmekte zorlandıklarını ve kontrol sahibi olamamanın kaygıyı beslediğini belirtmiştir. Aşırı düşünen biri olduğunu belirten Esin'in, uçuş öncesi yapılan teknik kontroller ve hazırlıklar, pilotun sağlık durumu ve uçuş performansı gibi pek çok konuyu ayrıntılı olarak düşündüğü ve şüphe yaşadığı aşağıdaki alıntıda görülmektedir:

Ya hani böyle bir şey düşünüyorum mesela uçak yeni geldiyse, boşaldıysa falan, hani elbet zaten bunların teknik kontrolleri yapılıyordur da işte yapılmış mıdır, hani ne zaman yapılmıştır, en

son ne zaman bakılmıştır diye hani düşünüyorum. ... Mesela uçağın benzinini bile düşünüyorum. ... Sonra pilotları düşünüyorum. Acaba işte bundan önce uçuşu var mıydı, yeterince uykusunu aldı mı veya? Çünkü insan hataları nedenli de uçuş kazaları olabiliyor. Veya işte mental sağlığı yerinde mi gibi hani pilotlarla ilgili onları düşünüyorum. ... Sonra işte böyle pilotların kontrol etmesi gereken hani bir liste var ya, acaba her bindiğinde bunu kontrol ediyor mudur diyorum, yoksa artık alışkanlık olduğu için hani kafadan yapıyordur ama aslında atladığı bir şey oluyor mudur diyorum.

Benzer şekilde, 39 yaşındaki Ayla, pilotun dikkatsizlik yapabileceği, kendisi kadar titiz davranmayabileceği ve bir şeyleri gözden kaçırabileceği yönündeki düşüncelerini şu şekilde ifade etmektedir:

Şöyle, yani ben kendim çok titiz bir insanım ve her şeyi böyle çok kuralına uygun yapmaya çalışan bir insanım. Fakat başkalarının bu özeni göstermediğini düşünüyorum. Bir uçağa bindiğimde de pilotun o özeni gösteremeyeceğini, küçük bir hata yapabileceğini, ya o kişi benim gibi çok böyle titiz bir insan değilse, çok vurdumduymaz bir insansa, bir şeyi gözden geçirirse, bir şeye dikkat etmezse, orada herhangi bir göstergede bir şeyi gözden geçirirse, yani sürekli bunları düşünüyorum. Ya şimdi tam frene basamazsa, indiremezse uçağı, hadi tamam kalktım güzel ama yere nasıl ineceğim, yani ya indiremezse, tam tutturamazsa?...

Uçuşla İlgili Algılanan Belirsizliklerin Endişe Oluşturması. Katılımcılar uçuşun pek çok belirsiz yanının olduğunu ve bu belirsizliklerin kendilerini endişelendirdiğini belirtmektedir. Örneğin, aşağıdaki alıntıda 22 yaşındaki Zerrin, uçuş sürecinde yeryüzünü görememek ve havada olmanın insanın doğal yapısına uygun olmaması nedeniyle neler yaşanacağını bilinmemesinden duyduğu korkuyu anlatmaktadır:

Açıkçası uçuş deneyimi bir benim için tamamen bir belirsizlik ifade ediyor. Çünkü hani o yeryüzünü görememek, hani o bile benim için açıkçası çok korkunç bir şey. Ve bir de insanoğlu mesela işte karaya aittir. Hani işte suda yaşayamazsın, havada yaşayamazsın. Senin aslında şeyinin türünün yaşayamayacağı bir yerde işte hareket ediyorsun, seyahat ediyorsun ve başına ne gelebileceği haliyle belirsiz olacak. Hani sonuçta yaşayamayacağın bir yerde seyahat ediyorsun, o belirsizlik beni aşırı korkutuyor işte. Mesela uçak kalkarken ve inerkenki korkumla havadaykenki korkum farklı oluyor. Ben havadayken daha çok korkuyorum çünkü hiçbir şey görmüyorsun, bir şey yapamıyorsun. İnerken en azından ne kadar işte indiğini görüyorsun. Çıkarken hala daha işte yeryüzünü görebiliyorsun. O havada kalma ve işte yeryüzünü görememe hali, o belirsizlik benim için kötü, yani çok korkutucu bir şey.

Zehra da uçuşun tahmin edilenden daha uzun sürmesinin, beklenen zamanda iniş yapılamamasının belirsizlik yaratacağını ve kendisini kaygılandıracağını şu şekilde dile getirmektedir:

Hani daha fazla süre uzun süre havada kalacak olma hissi beni rahatsız eder. Hani şeyi biliyorum bir saat 15 dakika, süper tamam, ben bir saat 15 dakika kendimle mücadelemi vereceğim ama bundan bir saat 15 dakika sonra kurtulacağım. Eğer bu bir saat 15 dakika üç saate uzarsa o zaman endişelenirim. Hani o belirsizlik belki uçağın uzun süre daha havada kalması, o zaman şöyle bir endişe başlar: “Yakıt yeterli mi, biz ne kadar süre kalabiliriz?” ... Eğer uçak iniş yapamayacak ve geri dönmek ve başka bir yere inmek zorunda kalacaksa mesela burada şöyle bir endişeye kapılabilirim: “Benzinimiz yeterli mi, niye geri döndük, ne var, uçak niye inmeyecek, peki gideceğimiz yer buradan daha iyi mi olacak?” Mesela bunları düşünebilirim.

Uçuşun Ölümü Çağrıştırması

İkinci tema, uçuşun katılımcıların zihinlerinde felaket senaryoları ve ölüm ihtimalini canlandırmasını yansıtmaktadır. Katılımcılar, zihinlerinde uçuşu ölümle eşleştirmekte; uçağa bindiklerinde kesin bir sorun olacakmış, uçak düşecekmiş ve ölecekmiş gibi hissettiklerinden söz etmektedir. Yükseklik korkusu olan 50 yaşındaki Lale, asansörden düşme ve sarsıntılı uçuş deneyimleri yaşamıştır ve uçuş kaygısının da bunlarla bağlantılı olabileceğini ifade etmektedir. Lale, uçuş esnasında kasılma, nefes almakta güçlük, kalp atışında artış, avuç içi terlemesi gibi bedensel belirtileri yoğun olarak yaşamaktadır ve aşağıdaki alıntıda uçuş esnasında kalbinin duracağına ve öleceğine dair endişesi anlaşılmaktadır:

Ya kendimi hasta gibi hissediyorum, ya kalbim duracak, hani nasıl diyeyim, imm ölecek gibi oluyorum. Yani şu an eşim bana diyor, bineriz artık diyor. Yok diyorum Sinan, ben ölüyorum. Kesin ölürüm artık yani, binersem ölürüm. Kalbim durur, öyle bir his oluşuyor.

Benzer şekilde, 46 yaşındaki Arzu, “*Hani uçağa bindiğimde belki bir şey olmayabilir ama ben tamamen olacakmış gibi bindiğim için, bu benim içimde yer ettiği için kendi kendimi hep hani kötü şeylere alıştırıyorum. Uçak düşecek.*” diyerek kötümser düşünme şeklini ifade etmektedir. Aşağıdaki alıntıda da bunu destekler şekildeki uçağın düşeceğini ve bunun sonucunda öleceğini neredeyse bir kesinlik olarak gördüğüne dair düşünceleri verilmektedir:

Mesela o uçak, kötü yönünden yine alıyorum, bir düştüğünde nereye düştün, neredesin, kimin elindedin, kim bulacak, ya ne bileyim tabii ki canlıysan, canlı olman yani %90 değildir zannediyorum. Hep ben öyle zannedirim, %99 hatta. O kadar yüksekte düşüp de yani tabii ki, bir okyanusa düşebilirsin, tamamen yoksun. Belki de ölü bile yoktur. Yani kim bulacak seni, gerçekten çok çok düşündürücü yani gerçekten böyle. Hani düşünsen çok şey var; hani ya bir ne diyeyim dağa çarpsan yanarak ölebilirsin, e bir okyanusa düşsen boğulursun ya ödün kopar. Değişik bir şey. Gerçekten değişik bir şey. Hani bir araba olsa trafik kazası hurda murda içindesin, nerede olduğun belli, ama uçakta düştün mü... Hani hep ben kötü yönden alıyorum, illa düşecekmiş gibi, düştün mü kesinlikle bilemiyorum yani, ya yanacağım ya suyun içinde mahvolacaksın. Öyle geliyor bana.

Tetikte Olmak ve Diken Üstünde Uçuş

Üçüncü tema, katılımcıların uçuş esnasında deneyimlediği uyarılmışlık durumunu ve dikkatlerini uçuşla ilgili uyaranlara odaklamalarını ifade etmektedir. Katılımcılar uçuş esnasında tedirgin hissettiklerini, yaşanan herhangi bir değişikliğin kaygıyı tetiklediğini belirtmektedir. Örneğin, *“Şimdi uçakta ola ki türbülansa girdi, bir anda bütün yolculara ve özellikle hostese, işte oradaki servis yapanlara çok dikkatli bakmaya başlıyorum. Hani onlar böyle ufacık bir hadi kalkın falan deseler sanki böyle yerimden kalkıp gidecekmişim gibi.”* ifadesiyle Zehra, uçağın türbülansa girmesinin kendisini tetiklediğinden ve başkalarını izlediğinden bahsetmektedir. Benzer şekilde, aşağıdaki alıntıda Zübeyde, türbülansa girildiğinde başkalarının da kaygılandığını fark ederse kendini kaybedebileceğini anlatmaktadır:

Hani türbülansa gerçekten mantıklı düşünemiyorum. Hani hakikaten hostesleri izliyorum, insanların suratlarını izliyorum. İşte birinden olumsuz bir ses tonu, bir hareket görsem gerçekten hani o kontrolü kaybedebilirmişim gibi geliyor.

Benzer şekilde, Ayla, uçuş sırasında dikkatini etraftaki insanlara ve uçakta olup bitenlere yönelttiğini, başkalarını gözlemleyerek ve etrafı kontrol ederek herhangi bir sorun olup olmadığını anlamaya çalıştığını anlatmaktadır:

Sürekli işte şeylere bakıyorum, nedir o, sesleri dinlemeye çalışıyorum. Sürekli hosteslerin hareketlerini kontrol ediyorum, işte bir koşuşturma var mı, bir şey var mı? Diğer insanlara bakıyorum ne kadar rahatlar mı, şunu mu, bu mu gibi. Kanatlara bakıyorum. Sürekli kontrol yani sürekli bir şeyleri kontrol ediyorum.

Uçuş Kaygısının Yol Açtığı Mahrumiyet Hissi

Dördüncü tema, katılımcıların uçuş kaygısı ile bağlantılı olarak yaşadıkları zorlukları ve dezavantajları yansıtmaktadır. Katılımcılar uçuş kaygısı nedeniyle gitmek istenilen yerlere gidememe, sosyal, iş ya da eğitim gibi farklı alanlardaki etkinliklere katılamama, alınacak keyfin azalması gibi olumsuz deneyimler yaşayabildiklerinden bahsetmektedir. Örneğin, aşağıdaki alıntıda Lale, uçuş kaygısı nedeniyle uçağa binmek istemediği için ailesi ile birlikte tatile gidemediğini ve bu duruma üzüldüğünü ifade etmektedir:

Mesela yurt dışına çıkma isteğimiz var ama benden dolayı eşim de gidemiyor. Yani tabi ki etkiliyor ister istemez. Mesela Kıbrıs'a gitti eşimle kızlarım, tatil yaptılar, ben gidemedim. ... Tabi ki biraz şey oluyor böyle, burukluk oldu, üzüldüm yani. Hani bu korkuyu niye yaşadım filan kendi kendime şey yapıyorum ama elimde değil. Yani o süreçte zaten zirvede yaşıyordum o korku duygusunu, üzüldüm tabi.

Üniversite öğrencisi olan Zerrin, hem eğitim hem iş hem de seyahat amacıyla yurt dışına çıkmak istediğini ancak uçuş kaygısının kendisi için bir engel oluşturduğunu ve ileride de oluşturabileceğini düşündüğü için bu duruma üzüldüğünü şu şekilde dile getirmektedir:

Diyeğim Erasmus'a gideceğim, gidebilecek miyim gerçekten? Hani o korku, o kaygı benim iş hayatımda olur, diyeğim bir konferansa gideceğim, ya da en basitinden kültürel açıdan olsun bir seyahat etmek istiyorsun ama gidemem. Bu tarz şeyler benim için açıkçası büyük bir kayıp olarak, yani onları kayıp olarak görüyorum ve onlar için üzüliyorum açıkçası, öyle söyleyeyim.

Aşağıdaki alıntıda ise Ebru, tekrar uçağa binip geri döneceğini düşünerek tatilin tadını çıkaramadığını, güzel bir seyahat deneyiminden mahrum kaldığını ve bir an önce dönmeyi istediğini söylemektedir:

Uçak yere indikten sonra bir daha dönüş sürecini de düşünmeye başlıyorum. Yani zihnimin arka planında tatildayken bile hep uçakla geri döneceğim kısmı var ve hep şey hissediyorum; bir an önce eve gitsem ve her şey bitse.

Uçuş Kaygısı ile Başa Çıkmak için Başvurulan Yollar

Beşinci tema, katılımcıların uçuş kaygısı ile başa çıkabilmek için kullandıkları çeşitli yöntemleri içermektedir. Bu tema, “kaçınma eğilimi”, “kendini telkinle rahatlatma çabası” ve “hazırlıklı olma ihtiyacı” şeklinde üç alt temadan oluşmaktadır.

Kaçınma Eğilimi. Katılımcılar alkol ya da ilaç kullanmak, uçağa binmemek, diğer ulaşım araçlarını tercih etmek, uçuş esnasında dikkati başka şeylere yönlendirmek, uyumak gibi çeşitli yolları kullanarak uçuş kaygısı hissetmekten kaçınmaya çalışmaktadır. Örneğin, kaygının özellikle bedensel belirtilerini yoğun olarak yaşayan Lale, daha önce de uçuşta ilaç kullandığını belirtmiştir ve uçuşla ilgili bir şey hatırlamamak için ancak ilaç olarak tekrar uçağa binebileceğinden şu şekilde söz etmektedir.

Yani en son işte daha etkili bir ilaç kullanıp o şekilde binmeyi tercih edeceğim artık. ... Sanki bana o ilacın daha etkisi olacağını düşünüyorum. Yani şu şekilde, ben beynim şu şekilde hiçbir şey hatırlamayayım, öyle binmek istiyorum.

Zübeyde de uçuş öncesinde alkol kullanarak uçağa binebildiğini söylemektedir:

Mutlaka alkol alıyordum binmeden. Aç karnına da olsam, sabah da olsa akşam da olsa bir şekilde alkol alıp binmeye çalışıyordum.

Zerrin ise uçuş kaygısı nedeniyle uçağa binmek istemediğini, daha uzun sürmesine ve yorucu olmasına rağmen uçak yerine otobüs ile seyahat etmeyi tercih ettiğini ifade etmektedir:

Uçağa binmekten kaçındığım çok fazla oluyor ve şöyle söyleyeyim işte bazen memlekete gidiyoruz. Artvinliyiz, işte İstanbul'dan Artvin'e Türkiye'nin bir ucundan öteki ucu 26 saat sürüyor otobüsle. Ben mesela o 26 saati çekiyorum. Öyle söyleyeyim size. Normalde buradan uçakta 2 saate gidilen bir şey ama benim için 26 saat yani bir gün yolda geçirmek çok daha karlı geliyor o korkuyu yaşamaktansa.

Katılımcılar kaçınma şeklindeki bir başka başa çıkma yolu olarak dikkatlerini başka bir yere odaklamaya çalıştıklarını belirtmişlerdir. Aşağıdaki alıntıda Ebru, uçuş kaygısına odaklanmamak için uçuş esnasında başkaları ile konuşarak rahatlamaya çalıştığını anlatmaktadır:

Yani kafamı uzaklaştırmaya çalışıyorum. O yüzden birisinin benimle konuşmasını istiyorum aslında. Çünkü o sırada başka bir konuya kanalize olmak istiyorum veya bir film izlemeye çalışıyorum.

Ek olarak, uçuş öncesinde uyumayıp uçuş sürecini uyuyarak geçirmeyi tercih etmek bir diğer kaçınma yöntemi olarak görülmektedir. Bu durumu Zehra şöyle dile getirmektedir:

Uçakta kendimi kontrol altına almanın en güzel yolu uyumak oluyor. O yüzden bir gün öncesinde şunu düşünüyorum, yarın uçakla işte şu saatler arasında uçacağım, ben ne kadar uykusuz kalırsam uçakta uyku sürem o kadar uzun olacak. O yüzden en iyisi ben bunu kontrol altına almak için bir gece öncesinde uykusuz kalayım. Yarın da uçakta uyuyarak geçireyim. Mesela bu benim bir tedbirim oluyor.

Kendini Telkinle Rahatlatma Çabası. Katılımcılar, uçuş esnasında kaygılandıklarında kendi kendilerine telkinde bulunarak, endişeli düşüncelerini yatıştırmak için farklı bakış açıları geliştirme yoluna giderek rahatlamayı denemektedir. Aşağıdaki alıntıda, Ayla, uçuş esnasında kaygılandığını fark ettiğinde kendisi ile nasıl bir içsel konuşma gerçekleştirdiğini şu şekilde açıklamaktadır:

Ben bunun kendi kaygım ve anksiyetem olduğunun farkındayım ve şunu diyorum: “Ayla, tamam bunları yaşıyorsun, tamam fark ediyorsun ama geçecek. Geçecek, rahat olmaya çalış geçecek. Bak herkes ne kadar rahat, bak ne kadar rahat uçaklar kalkıp iniyor. Bak ne kadar insanlar rahat.” Sonra şeyi düşünüyorum: “Bak birkaç saat sonra ineceksin, işte onu düşün. İşte gideceğim yer neresiyse oradaki eğlenceni düşün. Oradaki şeyini düşün, alacağım pozitif şey neyse onu düşün.” Bu tarz kendimi açıkçası telkin etmeye çalışıyorum. Yani fark ediyorum ama bunun panik atak olduğunun da çok çok farkındayım. O nedenle hep şey tamam, oluyor, evet,

olabilir, olsun, ama mümkün olduğunca yani geçecek, bunu da atlatacağız diye şey yapıyorum açıkçası.

Benzer şekilde aşağıdaki alıntıda Zerrin, uçuş esnasında uçak sarsıldığında kaygısının arttığını ve kendi kendini sakinleştirmeye çalıştığını ifade etmektedir:

Uçuş sırasında da örneğin diyelim çok sarsıldım, bunun aslında hiç önemli bir şey olmadığını... Bu uçağa zaten çok para vermişler diyorum, işte çok güzel yapmışlar, belgeselinde izlemiştım vesaire. İşte sadece ufak bir türbülans, sallandı, geçecek, gidecek diyorum, hava aydınlık diyorum vesaire. Bu tarz şeylerle açıkçası hani sadece o içinde bulunduğum durumun yanı sıra işte gökyüzüne baktım, hava aydınlık, bu tarz şeylerle bile kendimi açıkçası dediğiniz gibi telkin etmeye çalıştığım oluyor.

Hazırlıklı Olma İhtiyacı. Katılımcılar, kaygılarını azaltabilmek için uçuş sırasında yaşanabilecek olası sorunlara yönelik ön hazırlık yapmaya çalışmaktadır. Örneğin, aşağıdaki alıntıda Zehra, uçuşta yaşanabilecek olası olumsuz senaryoları düşünerek bu durumlarda ne yapabileceğini önceden planlamaya çalıştığını söylemektedir:

Yani senaryolar çiziyorum. Eğer olursa ben bunu nasıl çözerim? Tabi işte biraz önce söylediğim gibi hani çok kontrolcü ve kendinin etrafında dünyayı döndürmeye çalışan bir kişilik olduğum için, hani böyle bir durum olursa ben bu durumu nasıl çözerim? Önceden düşüneyim ki planlayım ki başıma gelirse o anda panikleemeyim gibi bir zihnimde öyle bir şey geçiyor. ... Yani başıma bir şey gelirse evet nasıl kurtulurum, nasıl atlarım, yeleği nasıl giyerim, yüzme bilmiyorum, hatta suyun üzerinde sırt üstü mü durmam lazım, işte çektim şişmedi, nasıl şişireceğim, arada ben boğulmayacak mıyım falan bunların hepsini kafamdan geçirdiğim zamanlar oldu.

Benzer şekilde, Ayla da uçağın inişi esnasında bir sorun olursa diye düşünerek kendisini korumak için koltukta kapanma pozisyonuna geçtiğini şu şekilde açıklamaktadır:

İnmeye başladığında uçak, hatta alçalıp da daha da yaklaşmaya başladığında piste, o zaman tabii artık böyle kapanma şeyine giriyorum. Yani artık diyorum kapanmam lazım çünkü nasıl diyeyim, sanki yine böyle beynimde bir şey bir senaryo oluşuyor. Sanki açılmayacak tekerlekler açılmayacak, o uçak işte açılmadan inecek. O nedenle herhangi bir acil durumda kapanın falan diyorlar ya, ben şimdiden kapanayım işte görmeyeyim çevreyi, ne kadar yakın, evlerden ne kadar yakın geçiyor, onu da görmeyeyim gibi. Hani orada bir durum olursa ben çoktan kapanmış olayım şeyine giriyorum açıkçası.

Tartışma

Bu çalışmada, uçuş kaygısı yaşayan kadınların bununla ilişkili bireysel deneyimlerinin incelenmesi amaçlanmıştır. Tematik analiz sonucunda beş ana tema ve altı alt tema elde

edilmiştir. Bu ana temalar “uçuşla ilgili olası sorunlara dair endişeli düşünceler”, “uçuşun ölümü çağrıştırmaması”, “tetikte olmak ve diken üstünde uçuş”, “uçuş kaygısının yol açtığı mahrumiyet hissi” ve “uçuş kaygısı ile başa çıkmak için başvurulacak yollar” şeklinde isimlendirilmiştir.

“Uçuşla ilgili olası sorunlara dair endişeli düşünceler” adlı birinci tema, uçuş öncesindeki ya da uçuş esnasındaki olası sorunlara yönelik katılımcıların endişelerini yansıtmaktadır. Önceki çalışmalarda da uçuş kaygısı yaşayan bireylerin uçuş esnasında kişisel kontrolü kaybetme, sis, fırtına ya da şimşek gibi olumsuz hava koşulları, kaza, arıza ya da terör saldırısı yaşanması, türbülans gibi farklı konularda endişelendikleri tespit edilmiştir (Ekeberg ve diğerleri, 1989; Genç ve Dural, 2009; Grimholt ve diğerleri, 2019; McNally ve Louro, 1992; Wilhelm ve Roth, 1997). Dolayısıyla bu tema, uçuş kaygısına dair önceki çalışmaların bulgularıyla tutarlı görünmektedir. Bu tema, “havacılıkla ilgili edinilen bilgilerin endişe yaratması”, “başkalarına karşı güvensizlik ve şüphenin endişeye yol açması” ve “uçuşla ilgili algılanan belirsizliklerin endişe oluşturması” olarak adlandırılmış üç alt temadan oluşmaktadır. “Havacılıkla ilgili edinilen bilgilerin endişe yaratması” isimli alt tema, katılımcıların izledikleri film, belgesel ve dizilerden, haberlerden ya da başka insanlardan duydukları dikkatsizlik, ihmal, kaza gibi olumsuz deneyimlerin etkisiyle uçuş kaygılarının artışı yansıtmaktadır. “Böyle bunlar hakkında bilgi edindikçe bunlar hani neden benim bindiğim uçakta da yaşanmasın ki gibi düşünüyorum.” ifadesindeki gibi katılımcılar, geçmişteki olumsuz olayların benzerlerinin uçağa bindikleri zaman kendi başlarına da gelmesinden endişelenmektedir. Bu alt tema ve ilgili alıntılar, bilgi edinme yoluyla öğrenmenin uçuş kaygısı ile bağlantısına önceki geçmiş bulgularla örtüşmektedir (McNally ve Louro, 1992; Nouse ve diğerleri, 2008; Özant ve Kelleci, 2021; Schindler ve diğerleri, 2016; Wilhelm ve Roth, 1997). Önceki bir çalışmada da belli bir uçak firmasının ya da havayolu şirketinin özellikleri, geçmiş uçak kazaları gibi konularda bilgi sahibi olmanın uçuş kaygısı ile bağlantılı olduğu ve yolcuların uçak türü ya da havayolu tercihlerinde etkili olduğu tespit edilmiştir (Genç ve Dural, 2009). Buna paralel olarak, bu çalışmada da bazı katılımcılar belli bir yere ya da belli bir havayolu şirketiyle uçacak olmanın kaygı düzeyini artırdığını ve başka seçenekleri tercih etmeye çalıştıklarını ifade etmiştir. Sonuç olarak, insanların bazen merak edip araştırarak bazen de tesadüfen edindikleri uçuşla ilgili olumsuz içerikli bilgileri daha çok hatırlamaları (bellek yanlılığı) (Reisberg ve Heuer, 2004; Romano ve diğerleri, 2020) ile birlikte kaygı düzeyleri de yükselebilmektedir. Bu durumun, tehditlere yönelik bilgi ve farkındalığın evrimsel açıdan hayatta kalabilmek için işlevsel olması ile açıklanabileceği düşünülmüştür (Zeidner ve Matthews, 2011).

“Başkalarına karşı güvensizlik ve şüphenin endişeye yol açması” adlı alt tema, “Pilotların kontrol etmesi gereken hani bir liste var ya, acaba her bindiğinde bunu kontrol ediyor mudur diyorum, yoksa artık alışkanlık olduğu için hani kafadan yapıyordur ama aslında

atladığı bir şey oluyor mudur diyorum.” ifadesindeki gibi, katılımcıların uçuş görevlilerinin işlerini iyi yapıp yapmayacağından emin olamamaları, başka insanlara güvenmekte güçlük çekmeleri ve buna bağlı olarak kaygılanmalarını yansıtmaktadır. Katılımcılar kendilerini titiz, işleri kurallara uygun şekilde yapan, dikkatli kişiler olarak görürken, başkalarının böyle olamayabileceğini düşünmektedir. Pilotlara deneyiminden ya da yaşından dolayı güvenememe, kontrolü kaybedebileceklerinden ya da hata yapabileceklerinden endişelenme uçuş kaygısı ile ilgili önceki çalışmalarda da gözlemlenmiştir (Genç ve Dural, 2009; Wilhelm ve Roth, 1997). Ayrıca, yolcu olarak uçuş ile ilgili herhangi bir şeye müdahale edememek ve kontrol sahibi olamamak, bir sorun olması halinde çaresiz hissetmelerine ve pasif bir rolde kalmalarına yol açmaktadır. Buna bağlı olarak, hem görevlilerin ihmal ya da hata yapma ihtimali olduğunu düşünmenin hem de böyle bir durum yaşandığında herhangi bir şey yapamayacak olmanın katılımcıların kaygısını pekiştirdiği fark edilmektedir. Bu durumun kişilik yapısı ile ilişkili olabileceği tahmin edilmiştir. Bu alt temayla ilgili alıntılarda kontrolcülük, başkasının bir işi kendisi kadar iyi yapamayacağı endişesi, temkinlilik ile kesinlik, titizlik ve düzene yapılan vurgu, şüphe ve mükemmeliyetçilik ön plandadır. Tüm bunlar obsesif kompulsif kişilik örüntüsünün belirtilerindedir (Fineberg ve diğerleri, 2014; Morrison, 2017). Ayrıca, uçuş kaygısı yaşayan kişiler arasında, obsesif kompulsif kişiliği de içeren, kaygı ve korku ile ön planda olan C kümesi kişilik bozukluklarının oranının diğerlerine göre daha yüksek olduğu ve bu kişilerin uçuş kaygısı düzeylerinin diğerlerine göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir (van Gerwen ve diğerleri, 2003). Bu nedenle, bahsi geçen katılımcıların obsesif kompulsif kişilik özelliklerini taşıyor olabileceği ve buna bağlı olarak aşırı düşünme, mükemmeliyetçilik ve kontrol etme isteği (iç kontrol odağı gibi) sonucu kaygılarının yükselebileceği düşünülmektedir. Benzer bir duruma, İran’da yapılan nitel bir çalışmada da değinilmiştir. Bu çalışmada, obsesif kompulsif kişilik özellikleri taşıyan kadınlar eşlerini yetersiz gördüklerini, eşlerine ekonomik konularda güvenmedikleri ve banka hesaplarını kendileri yönettiklerini ifade etmiştir (Hashemi Mofrad ve diğerleri, 2018). Öte yandan, obsesif kompulsif kişilik özellikleri ile diğer insanların yeterliklerine güvenmeme ve sorgulama arasındaki bağlantıya dair alanyazında yeterli bulgu olmadığı gözlemlenmiştir. Dolayısıyla bu yorumların desteklenmesi ve açıklanması için bu konunun incelendiği daha fazla çalışmaya ihtiyaç olduğu düşünülmektedir.

“Uçuşla ilgili algılanan belirsizliklerin endişe oluşturmaları” adlı alt tema, “O havada kalma ve işte yeryüzünü görememe hali, o belirsizlik benim için kötü, yani çok korkutucu bir şey.” ifadesindeki gibi uçuş sürecinin çevreyi görememek, gece uçuşlarında havanın karanlık olması, uçuşun beklenenden uzun sürmesi ya da uçağın rötör yapması gibi yolcular açısından belirsizlikler içermesinin kaygı verici oluşunu ifade etmektedir. Benzer şekilde, uçuş sırasında ortaya çıkan ani hareketler ya da belirsiz sesler de yolcular tarafından endişe verici olarak değerlendirilmektedir (Clark ve Rock, 2016; Grimholt ve diğerleri, 2019). Bir uyarının kontrol

edilemez ve öngörülemez olarak algılaması korku/kaygı oluşumunda rol oynamaktadır (Armfield, 2006). Dolayısıyla, katılımcılar bu tür belirsizliklerin kontrol edilememesinden ve olumsuz bir şekilde sonuçlanmasından endişelenmektedir. Kesinlik arayışında olan ve yaşamdaki belirsizliklere tahammül edemeyen, belirsizlikleri tehdit olarak değerlendiren kişiler kaygılanmaya daha yatkındır. Buna doğrultuda belirsizliklerden kaçınmaya ya da belirsizlikleri ortadan kaldırmaya çalışmak, güvence arayışı ve kontrol davranışlarında bulunmak kısa vadede belirsizliği ve kaygıyı azaltabilir ancak uzun vadede sorunun devam etmesine yol açmaktadır (Jacoby, 2020). Özgül fobi, sosyal kaygı, yaygın kaygı, panik bozukluk, sağlık kaygısı gibi farklı bozukluklarda belirsizliğe tahammülsüzlüğün kaygıyı tetikleyici ve sürdürücü bir rolü olduğu tespit edilmiştir (Jacoby, 2020; Thibodeau ve diğerleri, 2015). Benzer bir durumun bu çalışmada uçuş kaygısı için de gözlemlenmiş olması kuramsal açıdan tutarlı ve yeni bir bulgudur.

“Uçuşun ölümü çağrıştırmaları” adlı ikinci tema, uçuş ile ilgili katılımcıların zihinlerinde canlanan felaket senaryoları ve ölüm ihtimalini ifade etmektedir. “Hani uçağa bindiğimde belki bir şey olmayabilir ama ben tamamen olacaktım gibi bindiğim için, bu benim içimde yer ettiği için kendi kendimi hep hani kötü şeylere alıştırıyorum. Uçak düşecek.” ifadesindeki gibi, katılımcılar, zihinlerinde uçuşu ölümle eşleştirmekte; uçağa bindiklerinde kesin bir sorun olacaktım ve uçak düşecektim gibi hissettiklerinden söz etmektedir. İstatistiksel olarak düşük bir ihtimal olmasına rağmen, uçuş sırasında kaza ya da teknik bir arıza yaşanması durumunda hayatta kalma ihtimalinin çok düşük olduğu, pek çok kişinin sahip olduğu bir düşüncedir (Genç ve Dural, 2009; Özant ve Kelleci, 2021). İnsanlar her ne kadar bilimsel olarak uçağın güvenli olduğunu bilse de çeşitli faktörlerden dolayı yaşanabilecek olan herhangi bir aksiliğin ölüme yol açmasından endişelenmektedir. Örneğin, katılımcılar araba kazası olma ihtimalinin uçak kazası olma ihtimalinden çok daha yüksek olduğunu ancak araba kazasından kurtulma ihtimali varken uçak kazası olduğunda kurtulma ihtimalinin olmadığına inanmaktadır. Bu inancın ortaya çıkmasının, ‘havacılıkla ilgili edinilen bilgilerin endişe yaratması’ alt temasında olduğu gibi geçmiş uçak kazalarına yönelik bilgilerin daha çok hatırlanması (bellek yanlılığı), bu ihtimalin (olasılık önyargısı) ve tehdidin ciddiyetinin (felaketleştirme) gerçekte olduğundan daha fazla olarak algılanması gibi bilişsel faktörlerin etkisi ile açıklanabileceği düşünülmektedir (Abramowitz ve Blakey, 2020; Mavromoustakos ve diğerleri, 2016; Möller ve diğerleri, 1998; Reisberg ve Heuer, 2004; Romano ve diğerleri, 2020). Ayrıca, uçuş sırasında kalp krizi, bayılma ya da panik atak gibi sağlık sorunları yaşama endişesine de yolcular arasında sıkça karşılaşılmaktadır (McNally ve Louro, 1992; Özant ve Kelleci, 2021; Wilhelm ve Roth, 1997). Bu çalışmada da katılımcıların çoğu uçuş sırasında vücudun kasılması, kalp atışının hızlanması, nefes almakta zorlanma gibi belirtileri deneyimlediklerini ifade etmiştir. Bazı katılımcıların bu nedenle kalbinin duracağına ve öleceğine yönelik endişe yaşadığı görülmektedir. Bu durum, panik bozuklukta da olduğu gibi, uçuşun etkisiyle

deneyimledikleri bedensel belirtileri tehlike ile bağdaştırarak olumsuz şekilde yorumlamaları nedeniyle daha çok uçuş kaygısı hissettikleri ve ölebileceklerini düşündükleri şeklinde yorumlanmaktadır (Abramowitz ve Blakey, 2020; Roth ve diğerleri, 2002; Vanden Bogaerde ve De Raedt, 2008, 2011).

“Tetikte olmak ve diken üstünde uçuş” adlı üçüncü tema, katılımcıların uçuş sırasında dikkatlerini uçuşla ilgili uyarılara odaklamalarını ve uyarılmışlık durumunda olmalarını göstermektedir. “Sürekli hosteslerin hareketlerini kontrol ediyorum, işte bir koşuşturma var mı, bir şey var mı?” ifadesindeki gibi, uçuş esnasında çevreyi izlemek, ses ya da türbülans gibi bir uyarı ortaya çıktığında diğer insanların tepkilerini gözlemlemek, diğerleri de tedirginse kaygının yükselmesi, bir sorun olup olmadığını anlamaya çalışmak katılımcıların ortak deneyimleri arasındadır. Önceki bir çalışmada da uçuşla ilgili tehdit olarak algılanan ipuçlarını izlemenin (monitoring) uçuş kaygısı belirtileri ile pozitif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur (van Almen ve van Gerwen, 2013). Bu durum, stresörlere yönelik izlemenin yoğunluğunun, uyarılmanın artması ve duruma alışmanın zorlaşması ile sonuçlanması olarak yorumlanmaktadır (van Almen ve van Gerwen, 2013). Ayrıca, katılımcıların tetikte olma/uyarılma hali, herhangi bir sorun çıkması durumunda “savaşmaya ya da kaçmaya” yönelik içgüdüsel tepkilerini yani sempatik sinir sisteminin harekete geçmesini yansıtmaktadır (Zeidner ve Matthews, 2011). Bir katılımcının uçuş sırasında bir şeyler yiyip içmemek, diğer insanlarla konuşmamak ve sadece uçuşa odaklanmak gibi tepkileri, bedensel uyarılma belirtileri ile birlikte bu duruma örnek verilebilir. Sınırlı yapısı nedeniyle, insan zihnine dışarıdan gelen uyarılar filtrelenerek işlenmektedir. Hayatta kalmayı sağlayabilmek için dikkat, öncelikli olarak tehdit ile ilişkilendirilen uyarılara yöneltilmektedir. Dikkat yanlılığı, tehditlerin işlenmesini nötr ve zararsız uyarılara göre önceliklendirme eğilimini yansıtmaktadır. Bu özellik, canlıların içgüdüsel ve otomatik olarak sahip olduğu savaş ya da kaç tepkisinin bir bileşenidir. Gerçek bir tehdidin varlığında bu süreç hayatta kalmak için işlevseldir ancak kişinin daha küçük tehditlere karşı da tetikte olması dünyayı gerçekte olduğundan daha düşmanca görmesine neden olabilir. Buna bağlı olarak da korku ve kaygının seviyesi, sıklığı ve süresi artmaktadır (Azriel ve Bar-Haim, 2020). Dolayısıyla, bu tema ve ilişkili alıntılar göz önünde bulundurulduğunda, içgüdüsel olarak kendini koruma refleksi ile katılımcıların uçuş sırasında tehlikeli olarak algıladıkları özelliklere odaklandıkları ve kaygı düzeylerinin yükseldiği anlaşılmaktadır.

“Uçuş kaygısının yol açtığı mahrumiyet hissi” adlı dördüncü tema, katılımcıların uçuş kaygısıyla ilişkili olarak deneyimledikleri dezavantajları ve zorlukları ifade etmektedir. “Mesela Kıbrıs’a gitti eşimle kızlarım, tatil yaptılar, ben gidemedim.” ifadesindeki gibi, katılımcılar uçuş kaygısı nedeniyle iş, eğitim ya da sosyal hayat gibi farklı konulardaki etkinliklere katılamamak, alınacak keyfin azalması, gitmek istenilen yerlere gidememek gibi olumsuzluklar yaşayabildiklerini belirtmektedir. Uçuş kaygısı hissetmemek için uçağa

binmekten kaçınarak bazı etkinliklere katılamamak ya da uçağa binildiğinde yaşanan kaygı nedeniyle deneyimin olumlu yanlarına odaklanamamak engellenmişlik ve mahrumiyet hissine yol açmaktadır. Önceki çalışmalarda da uçuş kaygısının yaşam üzerindeki bu tür olumsuz etkilerinden bahsedilmektedir (Dean ve Whitaker, 1982; Depla ve diğerleri, 2008; Skolnick ve diğerleri, 2012). Çoğu kaygı bozukluğunun hem onu yaşayan kişilerin hem de yakınlarının hayatını olumsuz şekilde etkilediği, yaşam kalitesini azalttığı bilinen bir durumdur (Hendriks ve diğerleri, 2014; Olatunji ve diğerleri, 2007; Senaratne ve diğerleri, 2010). Bu nedenle, uçuş kaygısı ve birlikte görülen diğer psikopatoloji belirtilerine yönelik terapötik müdahaleler önemlidir. Geçmiş çalışmalarda bireysel ya da grup şeklinde bilişsel davranışçı terapi (Anderson ve diğerleri, 2006; Kim ve diğerleri, 2008; Krijn ve diğerleri, 2007; van Gerwen ve diğerleri, 2002, 2004), bilgisayar destekli/internet temelli tedaviler (Campos ve diğerleri, 2019; Tortella-Feliu ve diğerleri, 2008) ve sanal gerçeklik (Cardoş ve diğerleri, 2017; Da Costa ve diğerleri, 2008) gibi bazı yaklaşımların uçuş kaygısının azaltılmasında etkili olduğu tespit edilmiştir. Dolayısıyla, insanların yurt dışına çıkmak gibi isteklerini engelleyen sorunlara yönelik tedavi seçeneklerinin olması da sevindiricidir.

Beşinci tema, katılımcıların uçuş kaygısı ile başa çıkabilmek için başvurdukları yöntemleri içermektedir. Bu tema, *“kaçınma eğilimi”*, *“kendini telkinle rahatlatma çabası”* ve *“hazırlıklı olma ihtiyacı”* olarak üç alt temadan oluşmaktadır. *“Kaçınma eğilimi”* adlı alt tema, *“Aç karnına da olsam, sabah da olsa akşam da olsa bir şekilde alkol alıp binmeye çalışıyordum.”* ve *“O sırada başka bir konuya kanalize olmak istiyorum veya bir film izlemeye çalışıyorum.”* ifadelerindeki gibi, katılımcıların uçuş kaygısını hissetmemek için alkol ya da ilaç kullanmak, uçağa binmemek, diğer ulaşım araçlarını kullanmak, uçuş sırasında dikkati başka şeylere yöneltmek (örn. sohbet, bulmaca, film, müzik, vb.), uyumak gibi bazı yollara başvurmasını yansıtmaktadır. Geçmiş çalışmalarda da uçuş kaygısı yaşayan kişilerin bu tür stratejileri kullandığı tespit edilmiştir (Avcıkurt ve diğerleri, 2021; Ekeberg ve diğerleri, 1989; Genç ve Dural, 2009; Grimholt ve diğerleri, 2019; Wilhelm ve Roth, 1997). Kaçınma davranışı, kaygıya yönelik verilen yaygın bir tepkidir. Kaçınma, kısa vadede kaygının azalmasını sağlasa da uzun vadede kaygının devam etmesine yol açmaktadır. Bu nedenle de kaygıyla başa çıkmada işlevsel olmayan bir yöntemdir (Hayes-Skelton ve Eustis, 2020; Telch ve Zaizar, 2020; Zeidner ve Matthews, 2011). Bu çalışmada da uçağa binerken alkol ya da ilaç kullanmanın uçuş sırasında yaşanan kaygıyı azaltarak uçuşun daha kolay geçmesine yardım ettiği gözlemlenmektedir. Ek olarak, uçağa binmemek ve farklı ulaşım araçlarını kullanmak ya da uçuş süresini uyuyarak geçirmek de uçuş kaygısını hissetmenin önüne geçmektedir. Öte yandan, katılımcıların uzun süredir uçuş kaygısı yaşadığı düşünüldüğünde kaçınmanın kalıcı bir çözüm sağlamadığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle, uçuş kaygısına yönelik müdahalelerde uçuş kaygısının üstüne gidilmesi, uçuş ile ilgili kaygıyı tetikleyen uyaranlara (imge, düşünce, uçuş süreçleri gibi) aşamalı olarak maruz kalınması, uçağa binmenin sürdürülmesi gibi teknikler ile bilişsel ve

davranışsal olarak kaçınmanın önüne geçilmesi vurgulanmaktadır (Maples-Keller ve Rauch, 2020; Oakes ve Bor, 2010b).

“*Kendini telkinle rahatlatma çabası*” adlı alt tema, katılımcıların uçuş kaygısıyla bağlantılı endişelerini yatıştırmak için karşıt düşünceler oluşturmaya çalışmasını ifade etmektedir. “İşte sadece ufak bir türbülans, sallandı, geçecek, gidecek diyorum. İşte hava aydınlık diyorum vesaire.” ifadesindeki gibi, katılımcılar uçuş esnasındaki deneyimlerine dışarıdan bakıp, düşüncelerini, duygularını, bedensel deneyimlerini fark ederek bunların geçeceğine dair kendi kendilerine telkinde bulunmaktadır. Geçmiş bir çalışmada da uçuş kaygısı yaşayan kişilerin uçağa bindikçe kaygının yavaş yavaş azalacağı hakkında içsel konuşma yaptıkları belirlenmiştir (Genç ve Dural, 2009). Kendini telkinle rahatlatma çabasının kaçınmaya göre daha işlevsel bir baş etme yöntemi olduğu söylenebilir. Özellikle bilişsel davranışçı temelli müdahalelerde, kaygıyı tetikleyen olumsuz içerikli, işlevsel olmayan düşünceleri daha gerçekçi ve işlevsel düşüncelerle değiştirmek önerilmektedir. Bu düşünceleri ve düşünme tarzlarını belirlemek, onları yeniden düzenlemek kaygının azaltılmasında önemli bir rol oynamaktadır (Reuman ve diğerleri, 2020). Alanyazında, kişilerin uçuşla ilgili olumsuz düşüncelerine karşı alternatif düşüncelerin geliştirilmesi, felaketleştirici düşünme tarzı yerine daha sağlıklı bir düşünme tarzının benimsenmesi, uçuş hakkında yanlış bilgi sahibi olmaya ya da bilgi eksikliğine karşı bilgilendirme yapılması gibi bilişsel müdahalelerin uçuş kaygısının azaltılmasında etkili olduğuna değinilmektedir (Oakes ve Bor, 2010b). Ayrıca, katılımcıların bahsettiği içsel konuşmalar, deneyimleri fark etme ve gözlemlene anlamında bilinçli farkındalık (mindfulness) ve üstbilis kavramları ile örtüşmektedir. Alıntılar ele alındığında, katılımcıların uçuş sırasındaki deneyimlerini fark etmesi, bunun kaygı ile bağlantılı olduğunu anlaması bilinçli farkındalık gerektirmektedir. Buna paralel olarak, kişinin dışarıdan bir göz gibi bakarak kendi düşünce ve duygu gibi bilişsel süreçleri hakkında yorum yapması, kendine telkinde bulunması (geçecek, birazdan bitecek gibi) üstbilis süreçlerle örtüşmektedir. Bu nedenle, uçuş kaygısına yönelik terapötik müdahalelerde bilinçli farkındalık ve kabul (Ong ve diğerleri, 2020) ile üstbilis (Wells, 2009) odaklı yaklaşımlara da yer vermenin fayda sağlayabileceği düşünülmektedir. Dolayısıyla, uçuş kaygısı yaşayan kişilerin bununla bağlantılı olarak zihinlerinden geçen imgeleri ya da düşünce nasıl deneyimledikleri ve onlara nasıl tepki verdikleri hakkında çalışılabileceği düşünülmektedir.

“*Hazırlıklı olma ihtiyacı*” adlı alt tema, katılımcıların, kaygılarını azaltabilmek için uçuş sırasındaki olası sorunlara yönelik ön hazırlık yapma çabalarını yansıtmaktadır. “Bir durum olursa ben bu durumu nasıl çözerim? Önceden düşünüyem ki planlayım ki başıma gelirse o anda panikleme yeyim gibi bir zihnimde öyle bir şey geçiyor.” ifadesindeki gibi katılımcılar uçak koltuklarında bulunan kartları okumak, geçmiş uçak kazalarından kurtulan kişilerle ilgili araştırma yapmak, olumsuz durumlara yönelik kurtulma planı yapmak, uçağın inişi sırasında koltukta kapanma pozisyonuna geçmek gibi önlemlere başvurduklarını ifade

etmektedir. Geçmiş bir çalışmada da uçaktaki güvenlik bilgilerine dikkati vermenin ve uçuş görevlilerinin uyarılarının güven hissini artırarak kaygıyı azalttığına değinilmiştir (Genç ve Dural, 2009). Dolayısıyla bu gibi davranışların, katılımcıların herhangi bir tehlikeye yönelik ön hazırlık yaparak kendilerini güvende hissetmeleri ve daha az kaygılanmaları şeklinde bir işlevi olduğu anlaşılmaktadır. Bu örnekler, özellikle kaygı bozukluklarına dair alanyazında “güvenlik davranışları” olarak adlandırılan davranışlar ile örtüşmektedir (Telch ve Zaizar, 2020). Kişilerin kaygı duydukları konu hakkında algıladıkları tehdidi önlemeye ya da azaltmaya yönelik bu tür davranışları da kaçınma işlevine sahiptir. Dolayısıyla, kendini korumaya yönelik davranışlar her ne kadar anlaşılır olsa da güvenlik davranışlarına başvurmak da kaygının devamlılığına yol açmaktadır (Helbig-Lang ve Petermann, 2020; Telch ve Zaizar, 2020). Bu nedenle, bu baş etme yönteminin de kısa vadede uçuş kaygısını azaltmayı sağlarken, uzun vadede etkili olmayarak uçuş kaygısının sürmesini pekiştirebileceği düşünülmektedir.

Sonuç olarak, bu çalışmanın uçuş kaygısı yaşayan kadınların deneyimlerini daha yakından ve detaylı olarak incelemek anlamında hem alanyazın hem de klinik uygulama alanlarına katkı sağladığı düşünülmektedir. Çalışmanın bulguları, uçuş kaygısıyla ilişkili faktörler, uçuş kaygısının onu deneyimleyen kadınların hayatları üzerindeki olumsuz etkileri ve uçuş kaygısıyla baş etme yolları hakkında bilgi sağlamaktadır. İlerleyen çalışmalarda, bu çalışmada yer almayan kişilik özellikleri ve örüntüleri gibi faktörlerin de uçuş kaygısı açısından ele alınabileceği düşünülmektedir. Özellikle diğer kaygı bozuklukları ile ilişkili olduğu belirlenmiş olan nevroz gibi özelliklerin uçuş kaygısı açısından da incelenmesi önerilmektedir.

Bu çalışmanın bulgularından yola çıkılarak klinik doğurgular açısından da bazı yorumlar yapılabilir. “Havacılıkla ilgili edinilen bilgilerin endişe yaratması”, “uçuşun ölümü çağrıştırması”, “tetikte olmak ve diken üstünde uçuş”, “kaçınma eğilimi”, “kendini telkinle rahatlatma çabası” ve “hazırlıklı olma çabası” adlı temaların bilişsel ve üstbilişsel özelliklerle ilişkili olduğu görülmektedir. Bu temaların, psikopatolojilere yönelik tanılar arası bir değerlendirme sunan “üstbilişsel model” ile örtüştüğü düşünülmektedir. Bu modele göre bazı bilişsel ve üstbilişsel özellikler ile davranışların etkileşimi, psikopatolojilerin ortaya çıkmasında ve sürmesinde birlikte rol almaktadır (Wells, 2009). “Uçuşun ölümü çağrıştırması” ve “tetikte olmak ve diken üstünde uçuş” isimli temalar, dikkat yanlılığı, bellek yanlılığı, uyarıyı izleme ve tehdit algısının yüksekliği gibi bilişsel faktörleri yansıtmaları açısından üstbilişsel model ile örtüşmektedir. Ayrıca, “kaçınma eğilimi”, “kendini telkinle rahatlatma çabası” ve “hazırlıklı olma çabası” isimli temalar da kaçınma, güvence arayışı ve kontrol etme gibi modeldeki davranışsal tepkiler ve sonuçlar ile paraleldir. Tüm bu özelliklerin uçuş kaygısı üzerinde rolü olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, uçuş kaygısına yönelik önerilen bilişsel ve davranışsal müdahalelerin yanı sıra ya da alternatif olarak üstbilişsel (metakognitif)

terapi tekniklerine de başvurulabileceği düşünülmektedir. Yani felaketleştirme gibi düşünme şekilleri ve bilişsel deneyimler üzerine çalışılabilir. Daha önce bahsedilen uçuşla ilgili endişe içerikli düşünceler, yüksek tehdit algısı, uçuşla ilgili olumsuz olaylara dair dikkat ve bellek yanlılığı, uçuş sürecinde uyarıyı izleme ve işlevsel olmayan başa çıkma davranışlarına (kaçınma, güvence arayışı gibi) yönelik sorgulama, dikkat eğitimi (seçici dikkat, dikkatin odağını hızlıca değiştirebilme, bölünmüş dikkat egzersizleri), bilişsel deneyime (örn., düşünce, imge gibi) kontrol, bastırma ya da değerlendirme gibi bir tepki vermeden, ayrıştırarak farkındalık hali (detached mindfulness), metafor kullanımı, endişelenmeyi/ruminasyonu ertelemek gibi tekniklere başvurulabilir (Wells, 2009).

Araştırmacıların Katkı Oranı Beyanı:

Bu makale, birinci yazarın üçüncü yazar danışmanlığında hazırladığı doktora tezinin bir bölümünden yararlanılarak yazılmıştır. Birinci yazar, alanyazın taraması, verilerin toplanması ve analizi ile makalenin yazımına katkı sağlamıştır. İkinci ve üçüncü yazarlar ise araştırmanın planlanması, veri analizi ve yazım sürecinin süpervizyonu ile makalenin kontrol sürecine katkı sağlamıştır.

Çıkar Çatışması Beyanı:

Yazarlar herhangi bir çıkar çatışması bulunmadığını beyan etmiştir.

Yazar Notu:

Doç. Dr. Göklem TEKDEMİR'e katkılarından dolayı teşekkür ederiz.

Finansal Destek Beyanı:

Birinci yazar, doktora eğitimi süresince 2211-A Genel Yurtiçi Doktora Burs Programı kapsamında TÜBİTAK-BİDEB tarafından desteklenmiştir.

Etik Kurul Onayı:

Çalışma öncesinde Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu'ndan 18/05/2022 tarihinde 15/10 sayılı kararla etik izin alınmıştır.

Kaynakça

- Abramowitz, J. S. ve Blakey, S. M. (2020). Overestimation of threat. İçinde J. S. Abramowitz ve S. M. Blakey (Edl.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (ss. 7-25). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-001>
- Anderson, P., Jacobs, C. H., Linder, G. K., Edwards, S., Zimand, E., Hodges, L. ve Rothbaum, B. O. (2006). Cognitive behavior therapy for fear of flying: Sustainability of treatment gains after September 11. *Behavior Therapy*, 37(1), 91-97. <https://doi.org/10.1016/j.beth.2005.05.001>
- Armfield, J. M. (2006). Cognitive vulnerability: A model of the etiology of fear. *Clinical Psychology Review*, 26(6), 746-768. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2006.03.007>
- Avcıkurt, C., Sarıoğlan, M., Saatçi, G. ve Dinç, Y. (2021). Uçak kaygılarının turistik seyahatlere etkisine yönelik bir araştırma. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 9(1), 553-572. <https://doi.org/10.21325/jotags.2021.803>
- Azriel, O. ve Bar-Haim, Y. (2020). Attention bias. İçinde J. S. Abramowitz ve S. M. Blakey (Edl.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (ss. 203-218). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-012>
- Bal, U., Çakmak, S. ve Uğuz, Ş. (2013). Anksiyete bozukluklarında cinsiyete göre semptom farklılıkları. *Arşiv Kaynak Tarama Dergisi*, 22(4), 441-459.
- Bor, R. (2007). Psychological factors in airline passenger and crew behaviour: A clinical overview. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 5(4), 207-216. <https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2007.03.003>
- Borrill, J. ve Foreman, E. I. (1996). Practitioner report: Understanding cognitive change: A qualitative study of the impact of cognitive-behavioural therapy on fear of flying. *Clinical Psychology & Psychotherapy: An International Journal of Theory and Practice*, 3(1), 62-74. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-0879\(199603\)3:1<62::AID-CPP67>3.0.CO;2-A](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-0879(199603)3:1<62::AID-CPP67>3.0.CO;2-A)
- Braun, V. ve Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77-101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp0630a>
- Braun, V. ve Clarke, V. (2012). Thematic analysis. İçinde H. Cooper, P. M. Camic, D. L. Long, A. T. Panter, D. Rindskopf ve K. J. Sher (Edl.), *APA handbook of research methods in psychology, Vol. 2. Research designs: Quantitative, qualitative, neuropsychological, and biological* (ss. 57-71). Washington DC: American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/13620-004>
- Boyatzis, R. E. (1998). *Transforming qualitative information: Thematic analysis and code development*. US: Sage Publications.
- Campos, D., Bretón-López, J., Botella, C., Mira, A., Castilla, D., Mor, S., Baños, R. ve Quero, S. (2019). Efficacy of an internet-based exposure treatment for flying phobia (NO-FEAR Airlines) with and without therapist guidance: A randomized controlled trial. *BMC Psychiatry*, 19(86), 1-16. <https://doi.org/10.1186/s12888-019-2060-4>
- Cardoş, R. A. I., David, O. A. ve David, D. O. (2017). Virtual reality exposure therapy in flight anxiety: A quantitative meta-analysis. *Computers in Human Behavior*, 72, 371-380. <https://doi.org/10.1016/j.chb.2017.03.007>
- Carleton, R. N. (2012). The intolerance of uncertainty construct in the context of anxiety disorders: Theoretical and practical perspectives. *Expert Review of Neurotherapeutics*, 12(8), 937-947. <https://doi.org/10.1586/ern.12.82>

- Clark, G. I. ve Rock, A. J. (2016). Processes contributing to the maintenance of flying phobia: A narrative review. *Frontiers in Psychology*, 7(754), 1-21. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2016.00754>
- Creswell, J. W. (2021). Nitel çalışma tasarımı (A. Budak ve İ. Budak, Çev.). İçinde S. B. Demir ve M. Bütün (Edl.), *Nitel araştırma yöntemleri: Beş yaklaşıma göre nitel araştırma ve araştırma deseni* (ss. 43- 69). Siyasal Kitabevi. (Kaynak yapıtının orijinal yılı 2013).
- Curtis, G. C., Magee, W. J., Eaton, W. W., Wittchen, H.-U. ve Kessler, R. C. (1998). Specific fears and phobias: Epidemiology and classification. *The British Journal of Psychiatry*, 173, 212-217. <https://doi.org/10.1192/bjp.173.3.212>
- Czerniak, E., Caspi, A., Litvin, M., Amiaz, R., Bahat, Y., Baransi, H., Sharon, H., Noy, S. ve Plotnik, M. (2016). A novel treatment of fear of flying using a large virtual reality system. *Aerospace Medicine and Human Performance*, 87(4), 411-416. <https://doi.org/10.3357/AMHP.4485.2016>
- Da Costa, R. T., Sardinha, A. ve Nardi, A. E. (2008). Virtual reality exposure in the treatment of fear of flying. *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, 79(9), 899-903. <https://doi.org/10.3357/asem.2277.2008>
- Dean, R. D. ve Whitaker, K. M. (1982). Fear of flying: Impact on the U.S. air travel industry. *Journal of Travel Research*, 21(1), 7-17. <https://doi.org/10.1177/004728758202100104>
- Depla, M. F., ten Have, M. L., van Balkom, A. J. ve de Graaf, R. (2008). Specific fears and phobias in the general population: Results from the Netherlands Mental Health Survey and Incidence Study (NEMESIS). *Social Psychiatry and Psychiatric Epidemiology*, 43, 200-208. <https://doi.org/10.1007/s00127-007-0291-z>
- Ekeberg, Ø., Seeberg, I. ve Ellertsen, B. B. (1989). The prevalence of flight anxiety in Norway. *Nordisk Psykiatrisk Tidsskrift*, 43(5), 443-448. <https://doi.org/10.3109/08039488909107869>
- Elliott, R., Fischer, C. T. ve Rennie, D. L. (1999). Evolving guidelines for publication of qualitative research studies in psychology and related fields. *The British Journal of Clinical Psychology*, 38(3), 215-229. <https://doi.org/10.1348/014466599162782>
- Etherington, K. (2017). Personal experience and critical reflexivity in counselling and psychotherapy research. *Counselling and Psychotherapy Research*, 17(2), 85-94.
- Fineberg, N. A., Reghunandan, S., Kolli, S. ve Atmaca, M. (2014). Obsessive-compulsive (anankastic) personality disorder: Toward the ICD-11 classification. *Revista Brasileira de Psiquiatria*, 36(1), 40-50. <https://doi.org/10.1590/1516-4446-2013-1282>
- Fischer C. T. (2009). Bracketing in qualitative research: Conceptual and practical matters. *Psychotherapy Research*, 19(4-5), 583-590. <https://doi.org/10.1080/10503300902798375>
- 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(1), 33-39. [https://doi.org/10.1016/0005-7967\(95\)00048-3](https://doi.org/10.1016/0005-7967(95)00048-3)
- Genç, B. R. ve Dural, U. (2009). Flight anxiety, coping and management: Air passengers' subjective experiences of flight anxiety, coping strategies and managerial Implications: How to improve service quality by organising psychology. *British Travel Health Association Journal*, 14, 26-32.
- Grimholt, T. K., Bonsaksen, T., Schou-Bredal, I., Heir, T., Lerdal, A., Skogstad, L. ve Ekeberg, Ø. (2019). Flight anxiety reported from 1986 to 2015. *Aerospace Medicine and Human Performance*, 90(4), 384-388. <https://doi.org/10.3357/AMHP.5125.2019>

- Hashemi Mofrad, S., Sadat Jazayeri, R., Fatehizade, M., Etemadi, O. ve Abedi, M., (2018). Analyzing difficulties in family life of women with symptoms Obsessive-Compulsive Personality Disorder (OCPD): A qualitative research. *Revista Publicando*, 5(15(1)), 230-260.
- Hayes-Skelton, S. A. ve Eustis, E. H. (2020). Experiential avoidance. İçinde J. S. Abramowitz ve S. M. Blakey (Edl.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (ss. 115-131). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-007>
- Helbig-Lang, S. ve Petermann, F. (2010). Tolerate or eliminate? A systematic review on the effects of safety behavior across anxiety disorders. *Clinical Psychology: Science and Practice*, 17(3), 218-233. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2850.2010.01213.x>
- Hendriks, S. M., Spijker, J., Licht, C. M., Beekman, A. T., Hardeveld, F., de Graaf, R., Batelaan, N. M. ve Penninx, B. W. (2014). Disability in anxiety disorders. *Journal of Affective Disorders*, 166, 227-233. <https://doi.org/10.1016/j.jad.2014.05.006>
- Iancu, I., Levin, J., Dannon, P. N., Poreh, A., Yehuda, Y. B. ve Kotler, M. (2007). Prevalence of self-reported specific phobia symptoms in an Israeli sample of young conscripts. *Journal of Anxiety Disorders*, 21(5), 762-769. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2006.11.001>
- Jacoby, R. J. (2020). Intolerance of uncertainty. İçinde J. S. Abramowitz ve S. M. Blakey (Edl.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (ss. 45-63). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-003>
- Kim, S., Palin, F., Anderson, P., Edwards, S., Lindner, G. ve Rothbaum, B. O. (2008). Use of skills learned in CBT for fear of flying: Managing flying anxiety after September 11th. *Journal of Anxiety Disorders*, 22(2), 301-309. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2007.02.006>
- Krijn, M., Emmelkamp, P. M. G., Olafsson, R. P., Bouwman, M., van Gerwen, L. J., Spinhoven, P., Schuemie, M. J. ve van der Mast, C. A. (2007). Fear of flying treatment methods: virtual reality exposure vs. cognitive behavioral therapy. *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, 78(2), 121-128.
- Kuş Saillard, E. (2022). Giriş: Yöntemsel süreci anlama ve tanımlama. İçinde S. Sarı (Ed.), *Psikoterapi süreç araştırmaları: Nitel araştırma yöntemlerinin psikoterapi araştırmalarına uygulanması* (ss. 1-11). Nobel Akademik Yayıncılık.
- Lapsekili, N. ve Yelboğa, Z. (2014). Uçuş fobisinin göz hareketleri ile duyarsızlaştırma ve yeniden işleme (emdr) yöntemi ile tedavisi: Bir olgu sunumu. *Düşünen Adam: Psikiyatri ve Nörolojik Bilimler Dergisi*, 27(2), 168-172. <https://doi.org/10.5350/DAJPN2014270211>
- Mantar, A., Yemez, B. ve Alkın, T. (2011). Anxiety sensitivity and its importance in psychiatric disorders. *Turkish Journal of Psychiatry*, 22(3), 187-193.
- Maples-Keller, J. L. ve Rauch, S. A. M. (2020). Habituation. In J. S. Abramowitz & S. M. Blakey (Edl.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (pp. 249-263). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-014>
- Mavromoustakos, E., Clark, G. I. ve Rock, A. J. (2016). Evaluating perceived probability of threat-relevant outcomes and temporal orientation in flying phobia. *PloS One*, 11(8), e0161272. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0161272>
- McIntosh, I. B., Swanson, V., Power, K. G., Raeside, F. ve Dempster, C. (1998). Anxiety and health problems related to air travel. *Journal of Travel Medicine*, 5(4), 198-204. <https://doi.org/10.1111/j.1708-8305.1998.tb00507.x>

- McNally, R. J. ve Louro, C. E. (1992). Fear of flying in agoraphobia and simple phobia: Distinguishing features. *Journal of Anxiety Disorders*, 6(4), 319-324. [https://doi.org/10.1016/0887-6185\(92\)90003-P](https://doi.org/10.1016/0887-6185(92)90003-P)
- Morrison, J. (2017). Kişilik bozuklukları. (H. Uğur Kural, Çev.). İçinde M. Şahin (Ed.), *DSM-5'i kolaylaştıran "klinisyenler için tanı rehberi"* (ss. 528-563). Nobel. (Kaynak yapıtının orijinal yılı 2014).
- Morrow, S. L. (2005). Quality and trustworthiness in qualitative research in counseling psychology. *Journal of Counseling Psychology*, 52(2), 250-260. <https://doi.org/10.1037/0022-0167.52.2.250>
- Möller, A. T., Nortje, C. ve Helders, S.B. (1998). Irrational cognitions and the fear of flying. *Journal of Rational-Emotive & Cognitive-Behavior Therapy*, 16(2), 135-148 <https://doi.org/10.1023/A:1024938411949>
- Nousi, A., Haringsma, R., Van Gerwen, L. ve Spinhoven, P. (2008). Different flying histories in flying phobics: Association with psychopathology and treatment outcome. *Aviation Space and Environmental Medicine*, 79(10), 953-959. <https://doi.org/10.3357/ase.2189.2008>
- Oakes, M. ve Bor, R. (2010a). The psychology of fear of flying (part I): A critical evaluation of current perspectives on the nature, prevalence and etiology of fear of flying. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 8(6), 327-338. <https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2010.10.001>
- Oakes, M. ve Bor, R. (2010b). The psychology of fear of flying (part II): A critical evaluation of current perspectives on approaches to treatment. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 8(6), 339-363. <https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2010.10.002>
- Olatunji, B. O., Cisler, J. M. ve Tolin, D. F. (2007). Quality of life in the anxiety disorders: A meta-analytic review. *Clinical Psychology Review*, 27(5), 572-581. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2007.01.015>
- Ong, C. W., Smith, B. M., Levin, M. E. ve Twohig, M. P. (2020). Mindfulness and acceptance. İçinde J. S. Abramowitz ve S. M. Blakey (Edl.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (ss. 323-344). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-018>
- Onwuegbuzie, A. J. ve Collins, K. M. (2007). A typology of mixed methods sampling designs in social science research. *The Qualitative Report*, 12(2), 281-316. <https://doi.org/10.46743/2160-3715/2007.1638>
- Özant, N. ve Kelleci, M. (2021). Uçuş korkusu üzerine nitel bir çalışma. *Journal of Aviation Research*, 3(2), 173-189. <https://doi.org/10.51785/jar.911774>
- Pigott T. A. (1999). Gender differences in the epidemiology and treatment of anxiety disorders. *The Journal of Clinical Psychiatry*, 60(Suppl. 18), 4-15.
- Reisberg, D. ve Heuer, F. (2004). Memory for emotional events. İçinde D. Reisberg ve P. Hertel (Edl.), *Memory and emotion* (ss. 3-41). Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780195158564.003.0001>
- Reuman, L., Buchholz, J. L., Blakey, S. M. ve Abramowitz, J. S. (2020). Cognitive change via rational discussion. İçinde J. S. Abramowitz ve S. M. Blakey (Edl.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (ss. 287-303). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-016>
- Romano, M., Ma, R., Moscovitch, M. ve Moscovitch, D. A. (2020). Autobiographical memory bias. İçinde J. S. Abramowitz ve S. M. Blakey (Edl.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance*

- processes and treatment mechanisms* (ss. 183-202). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-011>
- Roth, W. T., Gomolla, A., Meuret, A. E., Alpers, G. W., Handke, E. M. ve Wilhelm, F. H. (2002). High altitudes, anxiety, and panic attacks: Is there a relationship? *Depression and Anxiety*, 16(2), 51-58. <https://doi.org/10.1002/da.10059>
- Schindler, B., Vriends, N., Margraf, J. ve Stieglitz, R. D. (2016). Ways of acquiring flying phobia. *Depression and Anxiety*, 33(2), 136-142. <https://doi.org/10.1002/da.22447>
- Senaratne, R., van Ameringen, M., Mancini, C. ve Patterson, B. (2010). The burden of anxiety disorders on the family. *The Journal of Nervous and Mental Disease*, 198(12), 876-880. <https://doi.org/10.1097/NMD.0b013e3181fe7450>
- Skolnick, R. B., Schare, M. L., Wyatt, K. P. ve Tillman, M. A. (2012). Aviophobia assessment: Validating the Flight Anxiety Situations Questionnaire as a clinical identification measure. *Journal of Anxiety Disorders*, 26(8), 779-784. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2012.07.006>
- Sun, X., Zhu, C. ve So, S. (2017). Dysfunctional metacognition across psychopathologies: A meta-analytic review. *European Psychiatry: The Journal of the Association of European Psychiatrists*, 45, 139-153. <https://doi.org/10.1016/j.eurpsy.2017.05.029>
- Tanyaş, B. (2014). Nitel araştırma yöntemlerine giriş: Genel ilkeler ve psikolojideki uygulamaları. *Eleştirel Psikoloji Bülteni*, 5, 25-38.
- Teddle, C. ve Yu, F. (2007). Mixed methods sampling: A typology with examples. *Journal of Mixed Methods Research*, 1(1), 77-100. <https://doi.org/10.1177/1558689806292430>
- Telch, M. J. ve Zaizar, E. D. (2020). Safety behaviors. İçinde J. S. Abramowitz ve S. M. Blakey (Ed.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (ss. 27-44). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-002>
- Thibodeau, M. A., Carleton, R. N., McEvoy, P. M., Zvolensky, M. J., Brandt, C. P., Boelen, P. A., Mahoney, A. E., Deacon, B. J. ve Asmundson, G. J. (2015). Developing scales measuring disorder-specific intolerance of uncertainty (DSIU): A new perspective on transdiagnostic. *Journal of Anxiety Disorders*, 31, 49-57. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2015.01.006>
- Tortella-Feliu, M., Bornas, X. ve Llabrés, J. (2008). Computer-assisted exposure treatment for flight phobia. *International Journal of Behavioral Consultation and Therapy*, 4(2), 158-171.
- Ünal, E. (2022). Tematik analizin psikoterapi araştırmalarında kullanımı ve uygulanması. İçinde S. Sarı (Ed.), *Psikoterapi süreç araştırmaları: Nitel araştırma yöntemlerinin psikoterapi araştırmalarına uygulanması* (ss. 13-51). Nobel Akademik Yayıncılık.
- van Almen, K. L. M. ve van Gerwen, L. J. (2013). Prevalence and behavioral styles of fear of flying. *Aviation Psychology and Applied Human Factors*, 3(1), 39-43. <https://doi.org/10.1027/2192-0923/a000035>
- van Gerwen, L. J., Delorme, C., Van Dyck, R. ve Spinhoven, P. (2003). Personality pathology and cognitive-behavioral treatment of fear of flying. *Journal of Behavior Therapy and Experimental Psychiatry*, 34(2), 171-189. [https://doi.org/10.1016/s0005-7916\(03\)00038-7](https://doi.org/10.1016/s0005-7916(03)00038-7)
- van Gerwen, L. J. ve Diekstra, R. F. W. (2000). Fear of flying treatment programs for passengers: An international review. *Aviation, Space and Environmental Medicine*, 71(4), 430-437.

- van Gerwen, L. J., Diekstra, R. F. W., Arondeus, J. M. ve Wolfger, R. (2004). Fear of flying treatment programs for passengers: An international update. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 2, 27-35. <https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2004.01.002>
- van Gerwen, L. J., Spinhoven, P., Diekstra, R. F. W. ve van Dyck, R. (1997). People who seek help for fear of flying: Typology of flying phobics. *Behavior Therapy*, 28, 237-251. [https://doi.org/10.1016/S0005-7894\(97\)80045-7](https://doi.org/10.1016/S0005-7894(97)80045-7)
- van Gerwen, L. J., Spinhoven, P., Diekstra, R. F. W. ve van Dyck, R. (2002). Multicomponent standardized treatment programs for fear of flying: Description and effectiveness. *Cognitive and Behavioral Practice*, 9, 138-149. [https://doi.org/10.1016/S1077-7229\(02\)80007-4](https://doi.org/10.1016/S1077-7229(02)80007-4)
- Vanden Bogaerde, A. ve De Raedt, R. (2008). Cognitive vulnerability in fear of flying: The role of anxiety sensitivity. *Depression and Anxiety*, 25(9), 768-773. <https://doi.org/10.1002/da.20359>
- Vanden Bogaerde, A. ve De Raedt, R. (2011). The moderational role of anxiety sensitivity in flight phobia. *Journal of anxiety disorders*, 25(3), 422-426. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2010.11.005>
- Wardenaar, K. J., Lim, C. C. W., Al-Hamzawi, A. O., Alonso, J., Andrade, L. H., Benjet, C., Bunting, B., de Girolamo, G., Demyttenaere, K., Florescu, S. E., Gureje, O., Hisateru, T., Hu, C., Huang, Y., Karam, E., Kiejna, A., Lepine, J. P., Navarro-Mateu, F., Oakley Browne, M., ... de Jonge, P. (2017). The cross-national epidemiology of specific phobia in the World Mental Health Surveys. *Psychological Medicine*, 47, 1744-1760. <https://doi.org/10.1017/S0033291717000174>
- Wells, A. (2009). *Metacognitive therapy for anxiety and depression*. New York, NY: Guilford Press.
- Wilhelm, F. H. ve Roth, W. T. (1997). Clinical characteristics of flight phobia. *Journal of Anxiety Disorders*, 11(3), 241-261. [https://doi.org/10.1016/s0887-6185\(97\)00009-1](https://doi.org/10.1016/s0887-6185(97)00009-1)
- Yıldırım, A. (1999). Nitel araştırma yöntemlerinin temel özellikleri ve eğitim araştırmalarındaki yeri ve önemi. *Eğitim ve Bilim*, 23(112), 7-17.
- Yılmaz Halıcı, Ö. ve Arıkan, S. (2024). Yetişkinlerde uçuş kaygısına yönelik bir inceleme: Kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbilişin rolü. *Journal of Clinical Psychology Research*, 8(2), 202-223. <https://doi.org/10.57127/kpd.26024438.1239456>
- Yılmaz Halıcı, Ö., Coşar Yılmaz, Z. B., Temeloğlu Şen, E. ve Ünsal, P. (2024). Psychometric properties of the FAS and the FAM questionnaires assessing flight anxiety: A Turkish community-based study. *The International Journal of Aerospace Psychology*, 34(3), 125-139, <https://doi.org/10.1080/24721840.2023.2260428>
- Zeidner, M. ve Matthews, G. (2011). *Anxiety: 101*. New York, NY: Spring

Examining Experiences of Flight Anxiety among Women with Thematic Analysis

Summary

Although air transportation has become increasingly safer over time, flying remains an anxiety-provoking experience for many people (Bor, 2007). Flight anxiety, like many other anxieties, is known to be more common among women. Moreover, studies on flight anxiety are primarily conducted with quantitative research methods. Therefore, this study aims to examine the individual experiences of people with flight anxiety and to identify common patterns.

Eight women who were identified as having high levels of flight anxiety according to their scores on the Flight Anxiety Situations Questionnaire (FAS) and the Flight Anxiety Modality Questionnaire (FAM) (Yılmaz Halıcı et al., 2024) participated in this study. Participants were aged between 22 and 51 and had an educational attainment of high school or above. Semi-structured interviews were conducted with the participants individually and online. The data obtained from the interviews, which lasted approximately 1 hour, were analyzed with thematic analysis. The thematic analysis process was conducted inductively, following the 6-step guideline of Braun and Clark (2006). The themes were evaluated together with the research group (second and third authors) consisting of faculty members from the field of psychology.

As a result of the analysis, five main themes were obtained: “worried thoughts about potential flight issues”, “association of flying with death”, “being alert and flying in a state of tension”, “feeling of deprivation lead by flight anxiety” and “strategies used to cope with flight anxiety”. The first theme consists of three sub-themes: "the information acquired about aviation leads anxiety", "mistrust and suspicion towards others lead anxiety" and "perceived uncertainties about flight lead anxiety". The “information acquired about aviation leads anxiety” sub-theme and related quotes were associated with the roles of learning through knowledge acquisition (McNally & Louro, 1992; Nousi et al., 2008; Özant & Kelleci, 2021; Schindler et al., 2016; Wilhelm & Roth, 1997) and memory bias (Reisberg & Heuer, 2004; Romano et al., 2020) on flight anxiety. The "mistrust and suspicion towards others lead anxiety” sub-theme was associated with especially cluster C personality patterns like obsessive-compulsive personality disorder (Fineberg et al., 2014; Morrison, 2017; van Gerwen et al., 2003). The "perceived uncertainties about the flight lead anxiety" sub-theme was associated with the role of intolerance of uncertainty on flight anxiety (Armfield, 2006; Jacoby, 2020; Thibodeau et al., 2015). The second theme named “association of flying with death”, can be explained by the effect of cognitive factors such as remembering information about crashes

more (memory bias), seeing this probability (probability bias) and the severity of the threat (catastrophizing) as greater than it actually is (Abramowitz & Blakey, 2020; Mavromoustakos et al., 2016; Möller et al., 1998; Reisberg and Heuer, 2004; Romano et al., 2020) and anxiety sensitivity (Abramowitz & Blakey, 2020; Roth et al., 2002; Vanden Bogaerde & De Raedt, 2008, 2011). The third theme called “being alert and flying in a state of tension” reflects instinctual reactions of "fight or flight", that is, the activation of the sympathetic nervous system (Zeidner & Matthews, 2011) and threat monitoring (van Almen & van Gerwen, 2013). The fourth theme titled “feeling of deprivation lead by flight anxiety” expresses the disadvantages and difficulties experienced by the participants due to flight anxiety which are parallel to the previous findings regarding the negative impacts of flight anxiety on the lives of sufferers (Dean & Whitaker, 1982; Depla et al., 2008; Skolnick et al., 2012). The fifth theme named “strategies used to cope with flight anxiety” consisted of three sub-themes called "tendency to avoid", "attempt to sooth oneself through suggestion" and "need to be prepared". The "tendency to avoid" and “need to be prepared" sub-themes stand for avoidance and safety behaviors which lead to maintain flight anxiety in the long term (Genç & Dural, 2009; Hayes-Skelton & Eustis, 2020; Telch & Zaizar, 2020; Zeidner & Matthews, 2011). Moreover, "attempt to sooth oneself through suggestion" sub-theme is associated to concepts such as mindfulness (Ong et al., 2020) and metacognition, which seems like a more functional coping behavior (Wells, 2009). It was thought that the findings of the study are important in terms of literature and clinical applications by providing information about factors associated with flight anxiety, the negative effects of flight anxiety on the lives of people who experience it, and ways people cope with flight anxiety.