

T.C.
İSTANBUL SABAHATTİN ZAİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
SOSYOLOJİ ANABİLİM DALI
SOSYOLOJİ BİLİM DALI

PILOTLARIN GÜNDELİK HAYATI:
MESLEK, STATÜ VE TOPLUMSAL İLİŞKİLER

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Elif Ebrar AK KILIÇ

İstanbul
Ağustos-2023

T.C.
İSTANBUL SABAHATTİN ZAİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
SOSYOLOJİ ANABİLİM DALI
SOSYOLOJİ BİLİM DALI

PILOTLARIN GÜNDELİK HAYATI:
MESLEK, STATÜ VE TOPLUMSAL İLİŞKİLER

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Elif Ebrar AK KILIÇ

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Lütfi SUNAR

İstanbul
Ağustos-2023

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürlüğüne,

Bu çalışma, jürimiz tarafından Sosyoloji Anabilim Dalı, Sosyoloji Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman Prof. Dr. Lütfi SUNAR

Üye Doç. Dr. Nigar TUĞSUZ

Üye Dr. Ayşe ALTUNKAYA ERDOĞMUŞ

Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Doç. Dr. Erhan İÇENER

Enstitü Müdürü

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Yüksek lisans tezi olarak hazırladığım “**Pilotların Gündelik Hayatı: Meslek, Statü ve Toplumsal İlişkiler**” adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlandığı aşamaya kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığımı, bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

Elif Ebrar AK KILIÇ

ÖN SÖZ

Tez konumu seçim ve araştırmamın tüm aşamalarında akademik savrulmalarımı toparlayan, fikir ve yazım sürecimi olgunlaştıran, her daim yanımda olan kıymetli tez danışmanım Prof. Dr. Lütfi SUNAR'a tüm katkılarından dolayı teşekkür ederim. Bu tez sürecinde, farklı disiplinlerde olsakta birlikte yol aldığım, her daim destek olan kadim dostlarım Zekiye AYHAN ve Sena Ahsen AMIRSHOEV'e çok teşekkür ederim. Bir tez süreci akademik bir çaba olmaktan öte, benim için önemli bir gayeyi ifade etmektedir. Bu süreçte en önemli teşekkürü bizleri ulvi bir gaye ve Kur'an'ın nuruyla yetiştiren, kızları olmaktan gurur duyduğum sevgili annem Songül ve babam Zeki AK'a sunmak istiyorum. Tez sürecinde çalışmalarımı kıymetli kardeşim Fatmanur AK sayesinde yürütebildim. Onun sonsuz desteği olmasa üstesinden gelmem zor olurdu. Akademik alanda yolculuğunu örnek aldığım abim Muhammed Yasir AK'a ve güzel varlığı ve desteğiyle her daim yanımda olan kardeşim Sarenur AK'a minnettarım.

Bir anne ve kadın olarak akademik hayatın içerisinde gayret göstermek oldukça emek isteyen bir süreçti. Yüksek lisansa başlarken kıymetli oğlum Sait Yahya henüz bebektir. Onu ihmal etmeyerek eğitimi ve tez yazım sürecini tamamlamak oldukça çaba gerektirdi. En büyük motivasyon kaynaklarımdan biriydi. Varlığı birşeye başlamak ve tamamlamak için önemli bir etkendi. Sonsuz teşekkür ederim yavrum. Son ve en büyük teşekkür ve hamd alemlerin Rabbi olan Allah'a. Bu dünyadaki var oluşumu anlamlandırma yolculuğuma başladığım lise yıllarında sosyoloji bölümüyle tanışmam O'na olan dua ve yönelişlerimin bir neticesiydi. Bu bölümde karar kılıp akademik olarak devam etmem O'nun ikramı sayesinde. "De ki: Benim namazım, ibadetim, hayatım ve ölümüm, hepsi alemlerin rabbi olan Allah içindir." (6/162)

Elif Ebrar KILIÇ
İstanbul-2023

ÖZET

**PİLOTLARIN GÜNDELİK HAYATI:
MESLEK, STATÜ VE TOPLUMSAL İLİŞKİLER**

Elif Ebrar AK KILIÇ

Yüksek Lisans, Sosyoloji

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Lütfi SUNAR

Ağustos, 2023 -132 Sayfa

Çalışmanın amacı, Türkiye’de yaşayan pilotların gündelik yaşamlarını ortaya koymanın yanı sıra, pilotluk mesleğinin pilotların gündelik hayatına, toplumsal ilişkilerine etkisini incelemektir. Bir kişinin sosyal konumunu, statüsünü ve itibarını etkileyen en önemli faktörlerden biri meslektir. Mesleklerin toplumdaki rolü, mesleğin işleyiş biçimi ve meslekle ilgili algı ve anlayış, teknolojik ilerlemeler, ekonomik değişimler ve toplumsal değişiklikler tarafından etkilenmektedir. Bu mesleklerdeki değişimler, bireylerin sosyal konumlarını, statülerini ve kimliklerini belirleyen önemli faktörlerden biridir. Bu nedenle, profesyonel bir meslek olan pilotluk, pilotların gündelik hayatlarını büyük ölçüde etkiler. Pilotlar, yüksek eğitim düzeyi, yüksek konsantrasyon ve hızlı karar verme yeteneğine sahip olmalıdır. Bu nedenle, mesleki açıdan sürekli eğitim ve öğrenme gereklidir. Pilotların fiziksel ve zihinsel olarak zorlu çalışma koşulları, düzenli olmayan ve uzun süreli çalışma koşullarına neden olur. Bu araştırmada, nitel araştırma yöntemi uygulanmıştır. Araştırmanın evrenini Türkiye’de sivil havacılık sektöründe çalışan özellikle İstanbul’da çeşitli havayollarında görev yapan 16 pilot oluşturmaktadır. Verilerin toplanmasında nitel araştırma yöntemi uygulanan bu çalışmada yarı yapılandırılmış mülakatlar gerçekleştirilmiştir. Fenomenoloji yaklaşımına dayanarak araştırma süreci takip edilmiş olup analiz kısmında transandantal fenomenoloji tekniği kullanılmıştır. Fenomeni tanımlayan sınırlı sayıda seçilmiş kategori ve temalarla verileri daraltma işlemi yapılmış, literatür araştırmalarından ve kavramsal çerçevede inşa edilen teorik zemine uygun olarak analiz edilmiştir. Araştırma verileri, dört ana tema altında inşa edilmiştir. Bu temalar, sosyal arka plan, mesleğin icrası, mesleğin anlam ve değeri ve son olarak sosyal hayata katılım şeklindedir. Bulgular, pilotların gündelik yaşamlarında pilotluk mesleğinin önemli bir rol oynadığı, mesleki itibarın önemli olduğu, maddi gelirin mesleki

tatminlerini etkilediği ve gelir kullanımlarında yüksek yaşam standartlarına sahip olmanın öncelendiği görölmüştür. Bunların yanı sıra, pilotların çalışma koşulları nedeniyle psikolojik ve fiziksel açıdan mesleki zorluklar yaşadıkları, günlük hayatta toplumsal ilişkileri yönetmek ve iş-yaşam dengesini korumak için zorluklar yaşadıkları tespit edilmiştir. Bununla birlikte, pilotlar belirli bir yaşam disiplinine sahip olarak günlük yaşamlarını düzenli bir şekilde sürdürdükleri görölmüştür. Bu durum, güncel mesleklerin dönüşümü ve profesyonel mesleklerin güncel durumları ele alınarak açıklanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Meslek, Profesyonel Meslek, Pilotluk Mesleği, Pilot, Statü



ABSTRACT
PILOTS IN THE DAILY LIFE:
OCCUPATION, STATUS AND SOCIAL RELATIONS

Elif Ebrar AK KILIÇ

Master, Sociology

Thesis Advisor: Prof. Dr Lütfi SUNAR

August, 2023 – 132 Pages

The aim of this study is to uncover the daily lives of pilots living in Turkey and examine the impact of the pilot profession on their everyday lives and social interactions. Occupation is one of the most important factors influencing an individual's social standing, status, and reputation. Professional roles, functions, and perceptions are strongly influenced by technological advancements, economic changes, and social transformations. Changes within these professions are significant factors that determine individuals' social positions, statuses, and identities. Therefore, being a professional pilot greatly affects the daily lives of pilots. Having a high level of education, concentration, and the ability to make quick decisions are required of pilots. Consequently, continuous professional training and learning are necessary. The physically and mentally demanding working conditions of pilots result in irregular and long working hours. This research utilizes the phenomenology approach, which is a qualitative research design. The study population consists of 16 pilots working in various airlines, particularly in Istanbul, within the civil aviation sector in Turkey. In this study, a qualitative research method was applied, and semi-structured interviews were conducted to collect data. Following the phenomenology approach, the research process was followed, and the transcendental phenomenology technique was utilized in the analysis section. The data were narrowed down with a limited number of selected categories and themes that defined the phenomenon. The analysis was conducted in line with the literature review and the theoretical framework constructed. Based on the research data, four main themes were identified: social background, the profession's execution, the meaning and value of that profession, and participation in social life.

As a result of the findings, pilots' daily lives are strongly influenced by their profession, emphasizing how important professional reputation is, how income affects professional satisfaction, and how high living standards are prioritized when utilizing income. In addition, pilots experience psychological and physical challenges due to their work conditions, and they have trouble managing social relationships in their everyday lives and maintaining a work-life balance. However, pilots demonstrated a certain level of discipline in their daily lives. The phenomenon is explained by taking into account the current state of professions and their transformation.

Keywords: Occupation, Professional Occupation, Pilot Profession, Pilot, Status



İÇİNDEKİLER

TEZ ONAYI.....	i
BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ	ii
ÖN SÖZ.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER.....	viii
TABLolar LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xi
KISALTMALAR	xii

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ	1
1.1. Temel Çerçeve	1
1.2. Araştırma Kapsamı	2
1.3. Araştırmanın Önemi.....	3
1.4. Araştırma Problemi	4
1.5. Araştırma Planı	5

İKİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE.....	7
2.1. Güncel Değişimler Açısından Meslek.....	7
2.2. Profesyonel Mesleklerin Dönüşümü ve İncelenmesi	11
2.3 Pilotluk Mesleği Etrafında Yapılan Güncel Araştırma ve Tartışmalar	15

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BİR MESLEK OLARAK PİLOTLUĞUN SOSYAL TARİHİ.....	23
3.1. Dünyada Pilotluk Mesleğinin Tarihi Arka Planı	23
3.2. Türkiye’de Pilotluk Mesleğinin Gelişimi	26
3.2.1. Tarihsel Kökenler: Türkiye’de Havacılık ve Pilotluk	26

3.2.1.1. Toplumdan Devlete: Pilotluk.....	27
3.2.1.2. Devlet Eliyle İlk Teşebbüsler: 1909-1924.....	28
3.2.1.3. Cumhuriyet'in Mesleki Sembolü: Pilotluk (1925-1945)	30
3.2.1.4. Sivil Pilotlukta Kurumsallaşma (1945-1970).....	33
3.2.1.5. Özelleşme Etkisinin Pilotluğa Yansımaları (1972-2000).....	34
3.2.1.6. Bağımsızlaşan Havacılık-Bağımlı Pilotluk: 2000lerden Günümüze .35	
3.2.2. Mesleğin Genişlemesi ve Yeniden Yapılanması.....	36
3.3. Pilotların Sosyal Konumu ve Statüleri	39

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ARAŞTIRMA YÖNTEMİ.....	41
4.1. Araştırma Yöntemi.....	41
4.2. Çalışma Alanı	42
4.3. Araştırmanın Örnekleme.....	43
4.4. Katılımcı Profili	43
4.5. Veri Toplama Süreci	47
4.6. Veri Analiz Süreci.....	50
4.7. Araştırmacının Pozisyonu	51

BEŞİNCİ BÖLÜM

GÜNLÜK YAŞAMDA PİLOTLAR: HAYAT TARZI, TEMSİL VE TATMİN	52
5.1. Pilotların Demografik ve Mesleki Özellikleri	53
5.2. Meslek, Statü ve Toplumsal İlişkiler.....	69
5.3. Pilotların Gündelik Yaşamlarında Mesleğin Etkisi.....	91

ALTINCI BÖLÜM

SONUÇ.....	100
6.1. Bir profesyonel meslek olarak pilotluk nasıl dönüşüyor.....	100
6.2. Günlük hayatta bir pilot kimdir.....	103
6.3. Araştırmanın katkıları ve gelecek çalışmalara öneriler	105
KAYNAKÇA.....	107
ÖZGEÇMİŞ	119

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 3.1: Mesleklerin İtibarı Puan Sıralaması.....	48
Tablo 4.2: Katılımcı Bilgileri	57



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 5.1: Mesleklerin Dönüşümü.....136



KISALTMALAR LİSTESİ

AFA	: Atlantic Flight Academy
CPL	: Commercial Pilot License
ECAC	: European Civil Aviation Conference
EUROCONTROL	: European Organisation for the Safety of Air Navigation
DHMİ	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DHY	: Devlet Hava Yolları
IATA	: International Air Transport Association
ICAN	: International Commission for Air Navigation
ICAO	: International Civil Aviation Organization
IR	: Instrument Rating
NATO	: North Atlantic Treaty Organization
MEB	: Milli Eğitim Bakanlığı
PICAO	: Provisional International Civil Aviation Organization
PPL	: Private Pilot License
SES	: Sosyo-Ekonomik Statü
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SPL	: Sailplane Pilot License
TAI	: Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş.
TALPA	: Türkiye Havayolu Pilotları Derneği
TDK	: Türk Dil Kurumu
THK	: Türk Hava Kuvvetleri
THY	: Türk Hava Yolları
TOMTAŞ	: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi
TUSAŞ	: Türk Uçak Sanayi AŞ
vd	: ve diğerleri

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

1.1. Temel Çerçeve

Bu tez çalışmasının konusu, pilotların gündelik hayatlarını ele alırken, mesleğin sosyal konumunu, statüsünü ve pilotların toplumsal ilişkilerinde mesleğin etkisini incelemektedir. Meslek, toplumsal hayatın içerisinde bireyin toplumsal konumu açısından önemli bir yere sahiptir. Aynı zamanda, belirli bir eğitim, bilgi ve tecrübe isteyen bir olgudur. Bu bağlamda meslek, toplumsal statü ve itibarı etkileyen temel bir unsurdur (Sunar, 2020). Teknolojik gelişmeler, ekonomik faktörler ve toplumsal değişimler mesleklerin toplumdaki rolünü, mesleğin işleyiş biçimlerini ve meslekle ilgili algı ve anlayışları etkilemektedir. Mesleklerin bu yaşadığı değişimler, bireylerin sosyal konumlarını, statülerini, kimliklerini etkileyen önemli bir faktördür. Bu durum sosyolojide önemli bir çalışma alanı oluşturmaktadır. Bireyin kimliğini, toplumsal statüsünü, sosyoekonomik yapısını ve toplumsal ilişki ve etkileşimlerini etkileyen en temel faktörlerden biridir.

Mesleklerin doğasına bakıldığında çeşitli etkenlere bağlı olarak değişimler geçirmektedirler. Meslek toplumsal açıdan insanın konumunu, statüsünü, yaşam tarzını etkileyen temel bir faktördür. Türkiye’de meslek çalışmaları 2000’li yıllardan sonra artış göstererek, bu çalışma alanının genişlediği gözlemlenmektedir (Koytak, 2020). Ancak bu alandaki çalışmaların yeterli olmadığı da açıktır. Uluslararası meslek sosyolojisi alanında yapılmış olan kapsamlı çalışmalar bulunmaktayken, Türkiye’de bu alandaki çalışmalara halen ihtiyaç duyulmaktadır. Türkiye’de meslek sosyolojisi alanındaki çalışmalara bakıldığında, meslek saygınlığı (Cirhinlioğlu, 1996), ücret dağılım değişkenleri (Akçomak ve Gürcihan, 2013) konularının yanı sıra, mesleki itibar ve statü konularındaki çalışmalarda yerini almıştır (Sunar, 2020).

Bir uçağı kullanan, bunun sevk ve idaresini yapan pilotların, uçuş görev ve dinlenme süreleri yasal güvence altına alınmaktadır. Bu sebeple, uluslararası havacılık yönergelerine göre düzenlemeler yapılmıştır. Bu profesyonel meslek grubu çeşitli zorlukları içerisinde barındırdığı gibi, aynı zamanda yüksek gelire sahip olma ve itibar gören bir meslek olması sebebiyle önemli bir yere sahiptir (SHGM, 2023). Sivil

havacılıkta pilotlar, kargo veya yolcu taşımacılığı sorumluluğuna sahiptir. Yolcu veya kargo ve uçuş mürettebatın güvenliğinden sorumlu olan pilotlar, yüksek eğitim düzeyinde olmalarının yanı sıra, yüksek konsantrasyon ve hızlı karar verme becerisine sahip olması beklenmektedir. Bu mesleğe sahip olmak için uluslararası standartlarda pilotluk lisansı elde etmeleri gerekmektedir.

Teknolojik gelişmeler pilotluk mesleğinde de önemli dönüşümlere sebep olmuştur. Otomasyon sistemleri mesleğin işleyiş yapısını şekillendirmektedir. Pilotların mesleki becerisi daha çok teknoloji yönetimine dönüşmektedir (Ergür, 2020: 109). Ancak otomasyon sistemlerine rağmen, pilotların mesleki sorumlulukları, uçak ve içindeki yolcu, mürettebat veya kargoları güvenli şekilde uçurma durumu pilotlarda stres oluşturmaktadır (Cahill, vd., 2020). Bu durum pilotlara fiziksel ve psikolojik olarak etki etmektedir. Bunun yanı sıra mesleki rolleri gereği, sorumluluklarını yerine getirmekte tüm yaşamlarını organize etmek durumunda kalan pilotlar için, pilotluk mesleği bir 'yaşam tarzı' olmaktadır. Bu nedenle, mesleki rol ve sorumlulukları gündelik yaşamlarında ve toplumsal ilişkilerinde önemli bir etkiye sahiptir. Karmaşık ve çok yönlü boyutları nedeniyle, sosyolojik açıdan pilotların gündelik yaşamlarının anlaşılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Yaşadıkları zorluk ve elde ettikleri fırsatlar nedeniyle diğer meslek gruplarından oldukça farklılaşmaktadır. Modern toplumlarda sosyo ekonomik statüyü, gelir, eğitim ve meslek göstermektedir. Pilotlar yüksek eğitime sahip olan yüksek sorumluluklara sahip profesyonellerdir (Ashcraft, 2007).

1.2. Araştırma Kapsamı

Pilotluk mesleğinin tarihine bakıldığında, 19. yy sonlarında başladığını görmekteyiz. 20. yy da Birinci Dünya Savaşı'nın da etkisiyle askeri havacılık alanında belirli adımlar atılmış ve pilotların askeri havacılıkta rol aldıkları görülmüştür. Bu tez çalışmasının kapsamına giren Türkiye'de pilotların gündelik yaşamlarının, meslek, statü ve toplumsal ilişkiler bağlamında ele aldığımız bu çalışmada Türkiye örneği ele alınmıştır. Bu sebeple, Türkiye'deki havacılık tarihi kapsamında pilotluk mesleği incelendiğinde 1924 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulduğu görülmüştür. Türkiye tarihinde sivil havacılığın yaygınlaşmasını 2. Dünya Savaşı'ndan sonra görmekteyiz. 1984 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kurulmuştur.

Bu tez çalışmasında, pilotların gündelik yaşamlarını derinlemesine analiz etmek amaçlanmıştır. Bu çerçevede, pilotların çalışma rutinleri, kişisel yolculukları ve sosyal dinamikleri de referans alınarak, mesleki statüleri ve toplumsal ilişkilerinin detayları ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Türkiye'de pilotların gündelik hayatı meslek, statü ve toplumsal ilişkiler açısından incelenmektedir. Türk modernliğinin mesleki sembolü olan pilotluk mesleğinin, pilotların gündelik hayatlarına etkisini ve yansımalarını incelerken, sosyo-ekonomik, demografik yapısı ve mesleğin tarihi arka planı da detaylı olarak ele alınmıştır. Bu çalışmada, mesleğin tarihi ve bugünü hakkında kapsamlı literatür çalışması ve bunun yanı sıra doğrudan pilot görüşmeler yaparak veriler ele alınmaktadır. Bu kapsamda, pilotluk mesleği yapmış olan 16 pilotla mülakatlar gerçekleştirilmiştir. Araştırmada, pilotların mesleki statüleri ele alınırken, toplumdaki konumlarını etkileyen faktörler de araştırılmaktadır. Bunun yanı sıra, çalışma rutinleri ve gündelik rutinlerini ortaya çıkararak bireysel ve toplumsal yaşamlarına etkilerini ve teknolojik gelişmelerin meslek içi düzenlemelerin pilotların gündelik hayatlarına olan etkisini anlamak amaçlanmaktadır. Son olarak, meslek içinde ve dışında nasıl bir toplumsal ilişki biçimine sahip olduklarını ele almak ve özellikle gündelik hayatlarında karşılaşmakta oldukları zorlukları incelemek bu tez çalışmasının kapsamı içerisine girmektedir.

1.3.Araştırmanın Önemi

Meslekler, bireyin toplumsal konumunu ve kimliğini gösteren önemli bir araçtır (Sunar ve Kaya, 2016: 306). Pilotluk mesleği, bir kişinin gündelik yaşamı üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Düzensiz çalışma programları ve evden uzakta uzun süreli çalışma koşulları nedeniyle pilotlar tutarlı bir rutini sürdürmekte veya aileleri ve arkadaşlarıyla kaliteli zaman geçirmekte zorlanmaktadır. Ayrıca, yolcuların ve mürettebatın güvenliğinden sorumlu olmaları sebebiyle, stresle başa çıkmaları beklenmektedir. Belirli bir fiziksel ve zihinsel zindeliği korumaları gerekir ve görevlerini güvenli bir şekilde yerine getirebilir olduklarından emin olmak için, düzenli tıbbi kontrollere mecbur tutulmaktadır. Öte yandan, pilot olmak bir amaç ve başarı duygusu da sağlamaktadır. Pilotlar çeşitli açılardan mesleki tatmin yaşamaktadır. Ayrıca, mesleği gerçekleştirirken yeni yerler görme ve seyahat etme olanakları da elde etmektedirler.

Pilotların gündelik hayatlarını anlamak, pilotların iş ve yaşam dengesini sağlamakta ne gibi durumlarla karşılaştıklarını ortaya koymak açısından önemlidir (Nippert-Eng, 1996). Aile hayatı ve iş yaşamı hakkında yapılmış yeterli ölçüde çalışma bulunmamaktadır. Bu nedenle bu çalışmada, pilotluk mesleğinin ve statüsünün gündelik yaşamlarında ve toplumsal ilişkilerindeki etkisinin anlaşılması ve bu alandaki mevcut olan bilginin genişlemesi amaçlanmaktadır. Türkiye’de pilotluk mesleği hakkında yapılmış çalışmalar göz önüne alındığında, pilotların gündelik yaşamları ve meslek, statü ve toplumsal ilişkileri ele alan ilk çalışma olması sebebiyle literatüre önemli bir katkı sunması hedeflenmektedir. Şimdiye kadar yapılan pilotluk mesleğiyle ilgili çalışmalara baktığımızda genel olarak, pilot yorgunluğu, uçuş süreleri, sağlık problemleri ve bunlarla bağlantılı olarak risk faktörleri gibi konular yer almıştır. Araştırma konusuyla ilgili dolaylı yapılan bu çalışmaları ele aldığımızda, pilotluk mesleğinin tarihsel arka planıyla birlikte mesleğin pilotların gündelik yaşam örüntülerine etkisini incelemesi bakımından bu alanda yapılan "ilk" ve "özgün" çalışma rolüne sahiptir.

1.4. Araştırma Problemi

Bu çalışmada, Türkiye’de pilotların gündelik hayatı meslek, statü ve toplumsal ilişkiler açısından incelenmektedir. Türkiye’de yaşayan pilotların gündelik yaşamlarını ortaya koymanın yanı sıra, pilotluk mesleğinin pilotların gündelik hayatına, toplumsal ilişkilerine etkisini incelemek hedeflenmektedir. Mesleki açıdan sürekli eğitim ve öğrenme sürecinde olması gereken pilotlar, fiziksel ve zihinsel olarak yoğun bir çalışma yaşamına sahiptir. Bununla birlikte, can ve mal güvenliğini temin etmek gibi yüksek sorumlulukları bulunmaktadır. Pilotların uzun ve düzensiz uçuş deneyimleri, kişisel ilişkileri ve düzenli bir rutini sürdürmekte zorluk yaşamalarına neden olmaktadır. Bu durum, aile ve sosyal yaşamlarına da etki etmektedir. Bu nedenle, pilotların gündelik yaşamlarını ele almak için, pilotluk mesleğinin pilotların bireysel ve toplumsal yaşamlarına olan etkileri yeterince anlaşılammıştır. Bu durumun anlaşılmasına ihtiyaç duyulması nedeniyle, bu çalışmada detaylı analizi yapılması hedeflenmiştir.

Mesleğin, pilotların gündelik yaşamlarına yansımaları ve toplumsal ilişkilerine etkisi üzerine yeterli çalışmalar bulunmamaktadır. Bu çerçevede, bu tez çalışmasında iki

temel soru ele alınmaktadır. Bunlardan birincisi, pilotluk mesleğinin pilotların gündelik yaşamlarını ve toplumsal ilişkilerini nasıl etkilediğine yöneliktir. Bu çerçevede ikinci soru ise, pilotların meslek içindeki rolleri ve statülerinin, onların bireysel kimlikleri ve sosyal konumlarını nasıl biçimlendirdiğine yöneliktir. Pilotluk mesleğinin pilotların gündelik hayatlarına etkisini sorgulamaktadır. Bu araştırmada bu iki temel soruyu ele alırken, pilotların gündelik yaşamları, meslekleri, statüleri ve toplumsal ilişkilerini ortaya koymak amaçlanmıştır.

1.5. Araştırmanın Planı

Bu tez çalışmasında, toplumda önemli bir mesleki rol üstlenen ancak araştırma açısından göz ardı edilmiş olan pilotların gündelik yaşamları incelenmiştir. Pilotların gündelik yaşam deneyimleri açısından meslek, statü ve toplumsal ilişkileri anlamaya çalışılmaktadır. Bu tez, giriş ve sonuç bölümleri de dahil olmak üzere toplam altı bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümü araştırmanın giriş kısmından oluşmaktadır. Burada, araştırmanın temel çerçevesinin konulmasının yanı sıra, araştırmanın önemi, kapsamı ve problemi detaylı şekilde ele alınmaktadır.

İkinci bölümde ise, bir meslek olarak pilotluğun sosyal tarihi ele alınmıştır. Burada, pilotluk mesleğinin dünyadaki doğuşu ve tarihsel arka planı ele alınmaktadır. Bununla birlikte, Türkiye ölçekli yapılan bir çalışma olduğu için, Türkiye’de havacılık sektörü ve pilotluk mesleğinin daha ayrıntılı anlaşılmasını sağlamak için bu bölümün içerisinde, Türkiye’de mesleğin gelişimi ve tarihsel arka planı ele alınmış, pilotların sosyal konumu ve statüleri hakkında incelemeler sunulmuştur.

Üçüncü bölüme baktığımızda, araştırmanın kavramsal ve kuramsal çerçevesi bu bölümde ele alınmıştır. Bu bölümde, meslek kavramı güncel değişimler açısından incelenmiş, profesyonel meslekler üzerine çalışmalar ele alınarak tartışılmıştır. Bununla birlikte, araştırma için önemli bir veri kaynağı olan, pilotluk mesleği hakkında yapılmış olan literatür çalışmalarına bu bölümde geniş yer verilmiştir.

Dördüncü bölümde ise, araştırmanın metodolojik yapısı ortaya konmuştur. Araştırma deseni olarak fenomenolojik yöntemin seçilmesi ve buna yönelik sebepler ifade edilmiştir. Bununla birlikte, araştırmanın temel verilerinden olan yarı yapılandırılmış mülakatlarla ilgili detaylı bilgiler ifade edilmiştir.

Çalışmanın beşinci bölümünde ise, pilotluk mesleğinin pilotların gündelik yaşam

örüntülerini ortaya koymak üzere gerçekleştirilen mülakatlarla ilgili bulgulara yer verilmiştir. Bu bağlamda elde edilen verilere göre tezin temel sorularına cevaplar sunulacak ve hipotezleri test edilmiş olacaktır. Araştırmada elde edilen verilerle kavramsal çerçevede inşa edilmiş olan yaklaşım harmanlanarak Türkiye'de pilotların gündelik hayatı hakkında değerlendirmelere ve tartışmalara yer verilecektir.

Çalışmanın sonuç bölümünde ise, literatür çalışmaları ve mülakat verilerinden elde edilen bulgular ve tartışmalar ışığında, gündelik yaşam içinde bir pilotun kim olduğu, profesyonel bir meslek olarak pilotluğun dönüşümü ele alınmıştır. Son olarak araştırmanın katkıları ve öneriler sunulmaktadır.



İKİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL VE KURAMSAL ÇERÇEVE

Bu tez çalışması, pilotların gündelik yaşam deneyimlerini sosyolojik açıdan incelemeyi amaçlamıştır. Havacılık sektöründe yaşanan, meslek, statü ve toplumsal ilişkiler konularını inceleyen bu çalışmada, pilotluk mesleğine odaklanarak havacılık endüstrisinin toplumsal dinamikleri ortaya konmaktadır.

Pilotların gündelik yaşamlarında meslek, statü ve toplumsal ilişkilerin nasıl benzersiz bir çalışma deneyimi oluşturduğuna yönelik bütüncül bir anlayışı ortaya koymak önemlidir. Pilotluk mesleği, pilotların gündelik hayatları, toplumsal ilişkileri ve kimliklerinde etkili olmaktadır. Mesleğin doğası gereği sürekli bir eğitim ve gelişime uyum sağlama gerekliliği, toplumsal hayatlarında ve gündelik yaşamdaki rutinlerinde zorluğa sebep olsada, yüksek itibar ve ekonomik avantajları sebebiyle, pilotların toplumsal konumları ve yaşam standartları üzerinde de etkili olmaktadır. Bu açıdan meslek, pilotların yaşamının her alanında etkiye sahiptir. Bu bilgiler ışığında, kavramsal çerçeveyi inşa ederken öncelikle meslek üzerine derinlemesine inceleme gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte, profesyonel meslek konusu araştırmanın temellendirilmesi açısından oldukça önemli bir konuma sahiptir. Son olarak ise bu bölümde, pilotlukla ilgili literatür çalışmalarının detaylı bir incelemesi yapılmıştır.

2.1. Güncel Değişimler Açısından Meslek

Günümüz toplumlarında, mesleklerin doğası, biçimi ve varlığının önemi üzerinde çeşitli faktörlerin etkisi ile değişimler meydana gelir. Meslek, sürekli dönüşen ve yeniden şekillenen bir yapıya sahip olarak, bireylerin toplumdaki yerlerini, toplumsal statülerini ve yaşam biçimlerini etkileyen temel bir olgudur. Ayrıca, bireyin gündelik yaşamdaki sosyal mevkisini ve kimliğini belirleyen önemli bir role sahiptir (Sunar ve Kaya, 2018). Bu açıdan, sosyolojinin bir alt dalı olan meslek sosyolojisi çalışmaları meslek çalışmaları açısından kıymetlidir. Uluslararası yayınlara baktığımızda, meslek sosyolojisi alanında yapılan çalışmalar uzun yıllara dayanırken, Türkiye’de 2000’li yıllara kadar çok az sayıda araştırma yapılmıştır. Ancak, son yıllarda yapılan çalışmalar doğrultusunda alanın genişlemeye başladığı söylenebilir. Bununla birlikte, Türkiye’de bu alandaki çalışmaların gecikmiş olduğu ve alanın halen yeni çalışmalara ihtiyaç duyduğunu söylemek mümkündür. Bu alandaki çalışmalara bakıldığında,

Türkiye'nin meslek sosyolojisi alanında kavramsal bir zemine sahip olmadığı görülmektedir. Bu bağlamda, mesleğin kapsamı hakkında temel meselelerde genel kabul görmüş bir sosyolojik geleneğin veya referans çerçevesinin oluştuğu söylenemez (Koytak, 2020: 1-4).

Güncel değişimler ışığında meslek, çeşitli faktörlerden etkilenmektedir. Bu çerçevede, toplumsal değişimler, ekonomik faktörler ve teknolojik gelişmelerin meslekler üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğunu ifade edebiliriz. Bu nedenle, meslekler üzerinde dönüşümler, biçimsel farklılaşmalar meydana gelmektedir. Teknolojik ilerleme ve sosyo ekonomik değişimler, mesleklerin toplumdaki rolünü, icra etme biçimlerini ve meslekle ilgili algı ve anlayışları da etkilemektedir.

Geleneksel olarak yüksek gelir, statü ve özerklik ile karakterize edilen modern meslekler, diğer alanlarda uzman olarak çalışanlardan daha fazla ayırt edilemez görünmektedir. Bu tür bir toplumsal değişim, meslekleri ve meslek çalışmalarını teorileştiren sosyologlar için yeni zorluklar ortaya çıkarmaktadır (Liu and Adams, 2018). Modern sosyologlara baktığımızda, meslekler toplumdaki sınıf yapısını belirlemektedir. Bir görüşe göre sınıf, pazar konumu(market position) açısından aynı konumda olan herhangi bir insan grubunun bir arada bulunmasını ifade eder (Gerth ve Mills, 1958: 181). Weber'e göre, sınıf olgusu çok daha ekonomik temele dayanmaktadır. Ancak statü, daha toplumsal bir konumla, yaşam biçimi ve itibarla ilişkili olarak ele alınmaktadır (Weber, 1946). Weber, ekonomik olarak şekillenen sınıfsal yapının aksine, statüye odaklanmaktadır. Ona göre, meslek ve eğitim seviyesi, bireylerin statü gruplarında konuma sahip olmasında etkili olmaktadır. (Weber, 1968: 932-933). Bu açıdan, mesleklerin statüsü, bireyin mesleki ve gündelik hayatında toplumsal ilişkilerine ve konumuna etki etmektedir. Bu nedenle, günümüzde mesleklerin bu çerçevede incelenmesi önemlidir. Diğer taraftan, Bourdieu'nun kültürel sermaye teorisine baktığımızda, mesleklerin kültürel ve sosyal sermayeyi arttırabilen, bireylerin sosyal statü ve toplumsal hareketliliğine etki eden bir unsur olduğu görülmektedir (Bourdieu, 1986). Sosyal hareketlilik, mesleki statü ve eğitim düzeyine göre elde edilebilir. (Van den Berg, 2011) Bununla birlikte, bir konumdan diğer bir konuma geçişi ifade etmektedir. Burada konum, sosyoekonomik statü, mesleki statü, sınıf gibi olguları ifade eder. Meslek, bu sosyal hareketlilik durumunda, bireylere sınıflar arası veya statü geçişlerine imkan vermektedir (Ficher, 1990: 33). Bireyin belirli bir meslek grubuna dahil olması, onun yüksek bir gelir düzeyine ve itibara sahip

olmasına yol açabilir. Bu çerçevede, mesleğin gelir seviyesinin yüksek olması ve statüsündeki artış durumu, toplumda mesleğe olan itibarın değişmesine yol açabilir. Değişen koşullara bağlı olarak meslekler için bu durum değişebilir. Bir mesleğin toplumsal yapıdaki değişimi, o mesleğe mensup olan bireyin sosyal hareketliliğini ve statüsünü etkilemektedir.

Meslek, bireylerin toplumsal rollerini, kimliklerini, sosyal konumlarını belirleyen önemli bir faktördür. Bu sebeple, mesleklerin toplumsal yapı içerisindeki konumlarını ele alan araştırmaları incelemek önemlidir. Residential Distribution and Occupational Stratification isimli çalışmada, tabakalaşma bağlamında meslekleri analiz ederek, konut dağılımının SES ile ilişkisi ele alınmaktadır (Duncan ve Duncan, 1955). Meslekler toplumsal yapı içerisinde farklı işlevlere sahiptir. Bu durum, mesleki itibarı oluşturmaktadır. Bu çerçevede her mesleğin toplumsal konumunu ifade eden bir itibarı bulunmaktadır. Ancak bu itibar, toplumun algılaması sonucunda meydana gelmektedir (Sunar ve Kaya, 2018). The American Occupational Structure adlı çalışmada, Amerikan mesleki yapısını ve tabakalaşma sistemini ele almaktadır. Bunun yanı sıra, mesleki itibarın eğitim ve geliri de içine alan sosyal bir gösterge olduğunu, yüksek eğitim ve gelirin mesleki itibar ile ilişkili olduğunu ortaya koyar. (Blau ve Duncan, 1967). İtibar çalışmalarına daha detaylı baktığımızda, Occupational Grading and Occupational Prestige isimli çalışma bunlara örnektir. Kavramsal analize sahip olan bu çalışmada, genel olarak, mesleki derecelendirme ve mesleki itibar kavramları incelenmiştir (Goldthorpe ve Hope, 1972). Occupational Prestige In Comparative Perspective adlı çalışmada, mesleki itibar odaklı bir çalışmadır. 60 farklı ülkede gerçekleştirilen bu çalışmaya göre, karmaşık toplumlarda (complex societies) tabakalaşmanın kaçınılmaz olduğunu ve bu toplumlarda mesleki rollere göre iş bölümlerinin mevcut olduğu ifade edilirken, bu roller, güç, imtiyaz ve itibara dayalı eşitsizliklere yol açmaktadır. Bununla birlikte, mesleki itibar konusu uluslararası anlamda ortak bir anlayışa sahiptir. Çalışmada ortaya konan bir diğer önemli husus ise, mesleki itibarın, meslekten dolayı sahip olunan güç ve imtiyaz ile ilişkili olduğudur (Treiman, 1977). Örneğin, bu tezin konusu olan pilotluk mesleğine bakıldığında, teknik gelişmelerle ilişkili olarak değişimler yaşayan bu mesleğin, teknolojiye uyum sağlama durumunda pek çok imtiyaza sahip olduğu gibi, teknolojik beceriye sahip olmanın da belirli dezavantajları oluşmaktadır. Tekniğe dayalı mesleklerde, teknolojik beceriye sahip olmanın değerli olduğu toplumlarda itibar ona

göre belirlenmektedir. Bu çerçevede, mesleğin anlamında değişimler meydana gelmektedir.

Türkiye ölçekli pilotluk mesleğinin çalışıldığı bu tezde, mesleklerin güncel itibar skalasına erişebilmek oldukça kıymetlidir. 2020 yılında yapılan, Türkiye’de Mesleki İtibar: Dönüşen Çalışma Hayatı ve Mesleklerin Sosyal Konumu adlı çalışmada, mesleklerin itibar durumu ve değişimi ele alınmıştır (Sunar, 2020). Güncel değişimleri incelerken meslek açısından itibar kavramının oldukça önemli olduğunu ifade etmemiz mümkündür. Mesleki itibar kavramı ile mesleki güç ve otorite arasında yakın bir ilişki vardır. Bunun yanı sıra, sosyal statü bağlamında güç ve otorite ortaya çıkmaktadır. Meslek içi konumla ilişkili olarak mesleki güç ve otorite değişkenlik göstermektedir (Sunar, 2020: 49). Bir meslekte güç ve otoritenin azalması, meslekteki sosyal hareketliliği etkileyebilir. Bireyler, varolan pozisyondan farklı pozisyona geçmek veya bir meslekten farklı bir mesleğe geçiş hareketlerinde bulunabilmektedir. Bir diğer önemli faktör, ekonomik değişimlerle ilgilidir. Küreselleşme meslekleri de etkilemiş, bazı meslekler yeni ortaya çıkmış ve bazıları ise değerini kaybetmiştir. Bunun yanı sıra, işgücü hareketliliği meydana gelerek, coğrafi sınırların belirsizleşmesi meslekleri dolaylı olarak etkilemiştir. Ekonomik krizler ve değişimler de mesleklerin değeri ve olanakları üzerinde etkili olmuştur (Sassen, 1998). Bu durumlar ışığında, bazı mesleklere olan talep azalırken, yeni meslekler için fırsatlar da doğmaktadır. Küreselleşmenin ve teknolojinin meslekler üzerindeki etkisi ekonomiyle ilişkili olarak değişmektedir. Bu iki kavram, geleneksel dönüşümü meydana getirerek, mesleki işleyiş şekillerini ve beceri taleplerinde değişim meydana getirmektedir. Bu sebeple, işgücü hareketliliğinin azalması ve artmasına ilişkin durumlar meydana gelmektedir. Bu kapsamda, Akçomak ve Gürcihan tarafından 2013 yılında yapılan, Türkiye işgücü piyasasında mesleklerin önemi: İşgücü ve ücret kutuplaşması adlı çalışmada işgücü ve ücret kutuplaşmasının artmasında teknoloji ve küreselleşmenin etkisi ifade edilmektedir (Akçomak ve Gürcihan, 2013).

Teknolojik gelişmelerin mesleklerin işleyişi ve yapısı üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğu görülmektedir. Teknolojik gelişmeler doğrultusunda bilgi, mesleki düşünselliği ortadan kaldırmakta, pratik beceriyle ilişkili olarak bir değişime uğramaktadır (Doueihi, 2008;50-51). Yapay zekanın ve otomasyon sistemlerinin hızlı gelişimiyle birlikte, mesleklerin işleyişinde ciddi dönüşümler oluşturarak bazı mesleklere ihtiyacı ortadan kaldırmaktadır (Autor, 2015). Bunların yanı sıra,

otomasyon, robotik kullanımı gibi unsurlar, eğitim ve deneyimin yerini doldurmaya başlamıştır (Ergur,2020: 113). Bu durumla birlikte, toplumsal açıdan bu teknolojik gelişmelere uyum sağlamak ihtiyacı hasıl olmaktadır. Teknolojinin merkezileşmesi, toplumsal hayatın bütün unsurlarını etkileyen önemli bir unsurdur. Bu durum, mesleklerin toplumsal anlamını ve doğasını da dönüştürmektedir (Ergür, 2020: 99). Teknolojik ilerlemeler, mesleklerin biçimlenmesinde önemli bir etkidir. Havacılık sektöründe de teknolojik gelişmelerin varlığı bu alandaki meslekleri etkilemektedir. Bu tez çalışmasında incelediğimiz sivil hava yollarında çalışan pilotluk mesleği de teknolojik gelişmelerin doğrudan etkilediği meslek gruplarından biridir. Otomasyon sistemlerinin yaygınlaşması sebebiyle, pilotlar bu teknolojik yeniliklere uyum sağlamak ve güncellemelere ayak uydurmak için hayat boyu eğitim durumunu sürdürmektedir.

Sonuç olarak, 21. yy başlarından itibaren yaşanan toplumsal dönüşümler özellikle meslek yapılarındaki değişimler, mesleğin bir analiz kategorisi olarak eleştirilmesine yol açmıştır (Kurovska, 2022: 206). Mesleklerin ve iş piyasasının yapısında değişimi etkileyen pek çok faktör bulunmaktadır. Bu faktörler, mesleklerin belirsizleşmesi, yapısal dönüşümler geçirmesi veya yok olmasına neden olabilmektedir. Meslek kavramına bakıldığında, toplumsal, ekonomik ve teknolojik gelişmeler nedeniyle sürekli bir değişim ve dönüşüme uğradığı görülmektedir. Bu değişim ve dönüşümleri geçiren meslek, bireylerin kimliklerini, sosyal statülerini belirleyen önemli bir unsurdur. Bu sebeple, mesleklerin yaşadığı dönüşüm, sosyoloji alanında önemli bir çalışma alanı oluşturmuştur. Bu anlamda, profesyonel meslekler üzerine de çalışmalar yapılmıştır.

2.2. Profesyonel Mesleklerin Dönüşümü ve İncelenmesi

1950'lerin ardından profesyonelleşme kavramı, bir mesleğin meşguliyet (occupation) olmasından çıkarak müesses meslek (profession) olmasını ifade etmektedir (Koytak, 2020: 10). Bu sebeple, profesyonelliğin doğası ve işlevini anlamak meslek açısından önem arz etmektedir (Martimianakis, Maniate ve Hodges: 2009). 1960'lı yıllardan itibaren, profesyonel mesleklerin toplumda sürdürdükleri inhisar inceleme konusu olmuştur (Beard, 2017: 33-34). Weber, meslek tanımında sosyal kapanma kavramsallaştırmasına vurgu yapmaktadır. Buna göre, uzmanlaşmış bilgi ve

becerilerden dolayı meslekler, ayrı ve aynı zamanda ayrıcalıklı bir konuma sahip olmaktadır. Bu çerçevede Saks'a göre, modern dünyada mesleklerin doğası önemli ölçüde değişmektedir. Weber tarafından ifade edilen sosyal kapanma olgusu ve kontrol kavramlarının geçerliliğini sürdürmesi mümkün görünmemektedir (Saks, 2010). Mesleklerin profesyonel seviyeye sahip olmaları için belirli aşamaları geçmeleri gerektiği için, mesleklerin profesyonelleşmesi tarihsel bir süreç istemektedir (Ritzer, 1977). Profesyonel mesleklerin icrasında ekonomik, teknolojik ve toplumsal açıdan farklılaşmalar meydana gelmektedir. Örneğin doktorlara baktığımızda, teknolojik gelişmelere uyum sağlaması beklenen doktorluk mesleğinin, devlet tarafından sürekli denetlenmesi gerekmektedir. Bu sebeple, mesleklerin icrasında belirli değişimler meydana gelmektedir. Diğer taraftan, bu araştırmanın da konusu olan pilotluk mesleğine baktığımızda, profesyonel meslek olarak ekonomik ve teknolojik gelişmelerden önemli ölçüde etkilenmekte, bu durum mesleğin icrasında ve dönüşümünde etkin role sahip olmaktadır.

Profesyonelliğe yönelik sosyolojik ve ekonomik yaklaşımları karşılaştırmak, bizlere profesyonelliğin kökenleri ve sonuçları hakkında daha geniş bir anlayış sunabilir (Begun, 1986). Meslek sosyolojisi çalışmaları, ideal meslek tipinin özelliklerini ve bir mesleğin tam profesyonelleşmeye doğru ilerlediği süreçleri belirlemeye odaklanmıştır. Bununla birlikte yapılan çalışmalarda, mesleklerin profesyonellik göstergeleri değil, profesyonel hale gelmesindeki koşulları inceleme eğilimi daha ön plandadır (Larkin, 1981). Son yıllarda sosyologlar tarafından mesleklerin incelenmesine yönelik yapılan araştırmalar, profesyonelliğin doğası ve işlevini anlamak için çeşitli yaklaşımlar geliştirilmesiyle önemli bir değişim geçirmektedir. Bu sebeple, yeni profesyonelleşme modellerinin ortaya çıkması, ilişkisel ve sosyal kimliğin rol geçişine ve etkileşimine, güç ve meşruiyet biçimleri üzerindeki çok ölçekli etkilere ışık tutmaktadır. Koytak, profesyonelleşme sürecini ele alırken şunu ifade etmektedir.

...bir mesleki alanda belirginleşen güçlü kurumsal faillerin (meslek örgütü veya bir grup gibi), toplumsal iktidar alanındaki devlet ve sermaye gibi büyük faillere karşı kendi faaliyet dünyasını görece özerk bir yapıda kurmak, yasalar ve düzenlemeler üzerinde mücadele veya müzakere yoluyla alanın

özerkliğini kabul ettirmek ve böylece alandaki nüfuz ve meşruiyet tekeli elinde bulundurmak için verdiği mücadelenin adıdır. (Koytak, 2022: 17)

Bu yaklaşıma göre, profesyonelleşme bir mesleğin kendi eylemlerini daha özerk bir şekilde yapmasına imkan sağlar. Bunun için kurumsal aktörler tarafından belirli düzenlemeler yapılarak özerklik inşa edilmektedir. Bununla birlikte, geniş kapsamlı eğitim sistemleriyle mesleki öğrenmenin yanı sıra toplumsal etkileşim ve güçlü mesleki kimlik inşasını da kapsamaktadır. Ayrıca, dernekler veya profesyonel kurumlar gibi belirli kontrol mekanizmaları tarafından denetlenmektedir (Evetts, 2013: 787). Bu çerçevede Klegon, profesyonelleşmeyi, profesyonel grupların diğer meslekler, devlet ve halk dahil olmak üzere diğer sosyal aktörlerle müzakereler yoluyla özerkliklerini ve kontrollerini güvence altına almaya çalıştıkları siyasi bir süreç olarak görmektedir (Klegon, 1978).

Meslekler, geleneksel bir örgütlenme veya mesleki profesyonellik kapsamında iş yapma temayülündedir. Ancak bu iki yöneliş arasında dengenin bozulması, meslek gruplarının yeni zorluklarla karşılaşmasına neden olmuştur. Bu durum, kişilerin mesleki kimliklerinin inşasında da etkilidir. Profesyonelleşme olgusu, belirli bir standartlaşma, kendine özgü örgütlenme biçimleri, meslek içi değerlendirme açısından öz-denetimi kapsamaktadır. Bu çerçevede, uzman mesleklerde de profesyonelleşme görünmektedir. Uzman mesleklerin yapısına bakıldığında, geniş bir bilgi ve beceriyle birlikte, eğitim ve belgelendirme durumuna da sahip oldukları görünmektedir. Bununla birlikte, meslek piyasasında önemli bir role sahip olan uzman meslekler, aslında ekonomik, sosyal ve sektörel bazda konumlanabilir. Yaşanan teknolojik gelişmelerin yanı sıra meydana gelen sosyal dönüşümlerin de etkisiyle, uzman mesleklere olan ihtiyaç azalabilir veya artabilir. Bununla birlikte, bu meslekler yüksek eğitim seviyesi ve belgelendirme gerektirmesinin yanı sıra, yüksek gelir düzeyine sahip olmayı da sağlar. Bu yüksek gelir düzeyi, yaşam standartlarının yükselmesine, sosyoekonomik statülerinin artmasına ve toplumsal açıdan itibar görmelerine yol açabilir.

Profesyonel mesleklerin doğasına baktığımızda, yüksek eğitim, yetkinlik ve sorumluluğa sahip olan kişiler olarak ele alınmaktadır. Bu bağlamda pek çok alanda profesyonellere ihtiyaç vardır (Friedson, 2001). Profesyonelliğin değiştiğine yönelik

(Evetts (2011, s. 406) yaklaşımların olmasının yanı sıra, yeniden kavramsallaştırılmasına yönelik görüşler de bulunmaktadır (Muzio, Brock ve Suddaby: 2013: 699). Profesyonelliğin icrasında çeşitli farklılaşmalar mevcuttur. Bu farklılaşmaları anlamak, bireylerin mesleki yaşamında ve sosyal hayatında nasıl algılandığı konusunda önemli bilgiler sunar. Ulusal ve uluslararası açıdan meydana gelen değişimler, Türkiye'nin sosyo ekonomik yapısındaki farklılaşmalarla mesleklerin konumlarını şekillendirmesine etki etmektedir. Bununla birlikte, teknolojik gelişmelerin etkisiyle mesleklerin kendilerine has sorumluluklarının anlam ve biçiminde değişimler meydana gelmiştir. Profesyonel mesleklerin rolünün zaman içerisinde dönüşüme uğradığı söylenebilir. Teknolojik gelişmeler, küresel ekonomik dönüşümler, toplumsal değişimler profesyonel meslekleri de yeniden biçimlendirmektedir. Geleneksel anlayışa göre, profesyonel mesleklere bakıldığında, yüksek eğitimle ilişkilendirilmektedir. Fakat günümüzde, profesyonel mesleklerde, otomasyon ve yapay zekanın yükselişiyle hızlı gelişmekte olan teknoloji, otomasyon verimliliği ve üretkenliği arttırarak mesleklerin icrasında değişimler meydana getirmektedir. Bu durum, profesyonelliğin hem tanımında hem uygulanma biçiminde değişim oluşturmaktadır. Bu sebeple, işveren beklentileri ortaya çıkmakta ve profesyonellerin hem teknolojik gelişmeler hem de bu beklentilere uyum sağlaması gerekmektedir. Bu açıdan bakıldığında, yaşam boyu öğrenme, profesyonel mesleklerde çok daha yüksek önemli bir yere sahiptir. Örneğin, bu araştırmanın konusu da olan pilotluk mesleğine baktığımızda, yetenekleri sürekli güncelleme ve rekabetçi iş piyasasında yaşam boyu öğrenmeye uyum sağlama gereklidir (Rezaeian, 2021). Mesleki yeterliliğin geliştirilmesi için yaşam boyu öğrenme gerekli görünmektedir (Taylor, vd., 2017).

Sonuç olarak profesyonelleşme, yüksek kalite ve uzmanlığa yol açmanın yanı sıra, daha hiyerarşik ve katı yönetimli bir durumu ifade etmektedir. Klegon'a göre, profesyonelleşme, modern toplumlarda bilgi ve uzmanlığın karmaşıklığının artmasına karşılık bir tepki olarak ortaya çıkmaktadır (Klegon, 1978). Bunun yanı sıra, profesyonelleşmenin kendiliğinden meydana gelmediğini söyleyen Wilensky, pek çok mesleğin profesyonel hale geldiğini, ancak toplumsal açıdan bu durumun faydasının tartışılması gerektiğini ifade etmektedir (Wilensky, 1964). Profesyonellik normatif değer sisteminin yanı sıra kontrol yaklaşımını da içeren bir olgudur. Profesyonellik normları ve değerlerini sahiplenerek onları kendi amaçları doğrultusunda kullanma

noktasında dengeleyici bir unsurdur. Bu sebeple, profesyonellik üzerine tartışmalar ve sorgulanmalar sürekli olmaktadır.

Profesyonel mesleklerin dönüşümü, geniş çaplı bir toplumsal değişimi göstermektedir. Ekonomik ve toplumsal değişimlerin yanı sıra, teknolojik gelişmelerin mevcudiyeti dönüşümde önemli rol oynamaktadır. Ayrıca dönüşüm, profesyonel mesleklere sahip bireylerin kendi kimliklerini algılama biçimlerini, işverenlerin ve toplumun profesyonelliği nasıl değerlendirdiklerini etkilemektedir. Bu durum, profesyonel meslekler hakkında sosyolojik incelemeyi gerekli kılmaktadır. Bu sayede, toplumsal etkilerini görmek ve profesyonel mesleklerin geleceği hakkında öngörüler oluşturmak mümkündür. Bununla birlikte, bu mesleklerin analizi, meslek olma sürecindeki toplumsal koşulları daha iyi incelememize yardımcı olmaktadır. Genel olarak, profesyonelliğin dönüşümü, incelikli bir sosyolojik analiz gerektiren karmaşık ve çok yönlü bir olgudur. Bu çerçevede, çalışmamızda da ele aldığımız hatta ayrıcalıklı profesyoneller (Fraher ve Gabriel, 2014: 927-947) olarak tanımlanan pilotların, yüksek eğitim ve gelişime açık bir meslek grubu olarak mesleki yenilikleri takip etmek ve bunlara uyum sağlaması beklenmektedir. Bununla birlikte görev ve dinlenme süreleri yasal çerçevede belirlenmiştir. Profesyonel mesleklerde görülen yüksek gelir getirisine sahiplerdir (SHGM, 2023). Bir sonraki bölümde, profesyonel bir meslek olan pilotluk hakkında yapılmış olan literatür çalışmaları ve tartışmalar daha detaylı şekilde incelenecektir.

2.3. Pilotluk Mesleği Etrafında Yapılan Güncel Araştırma ve Tartışmalar

Pilotluk mesleği hakkındaki çalışmalara bakıldığında, havacılık sektöründe pilotlarla ilişkili olarak yapılan çalışmalar incelenebilir. Burada, pilotların havacılık sektörü içerisindeki konumlanmalarını görebiliriz. Pilotlarla ilgili yapılan güncel araştırmaların içerisinde bir diğer alan, çalışma koşulları, bu koşulların pilot sağlığına olan etkileri üzerine olmuştur. Bunların yanı sıra, araştırma konularının küçük bir kısmı kadın pilotların havacılık sektöründeki durumlarına yöneliktir.

Havacılık sektöründeki çalışmalara bakıldığında, Simon tarafından yapılan “A Sociology of Commercial Flight Crew” adlı çalışmada pilotların etnografik durumu ortaya konmaktadır (Simon, 2016). Bu çalışmada, pilotların yaşam biçimlerini ortaya koymanın yanı sıra, mesleğin koşulları, mesleğin pilotlar için anlamı ve havacılık

sektörünün geleceği konuları incelenmiştir. Diğer taraftan, “Difficult, Dangerous, Not a Job for Girls: Factors Impacting Women and Girls’ Orientation Towards Pilot Careers” isimli çalışmada ise, toplumsal cinsiyet bağlamında kadın pilotların havacılık sektöründeki istihdamı ele alınmaktadır (Gibbon, 2016). Benzer bir çalışma, “Havacılık Sektöründe Kadın İşgücünün Analizi: Pilotaj Bölümleri ve Uçuş Okulları Örneği” konulu çalışmadır. Bu çalışma da, yine toplumsal cinsiyet temelli bir yaklaşımla Türkiye’de hem pilotaj bölümlerindeki akademik kadro hem de uçuş okullarındaki çalışanlar ele alınmıştır. Ve havacılık sektöründeki kadın işgücü sayısındaki kadın-erkek dengesizliği gösterilmektedir (Civelek ve Yavuzylmaz, 2019). “İş-Aile Yaşam Çatışması ve Zaman Yönetimi Becerilerinin Bireysel Performansa Etkisi: Sivil Havacılık Sektöründe Bir Araştırma” isimli çalışmada ise, pilotların performanslarına ilişkin bir çalışma yapılmış olup 422 pilottan alınan verilerle değerlendirme yapılmıştır. Aile ve iş yaşam çatışması zaman yönetimine yönelik becerilerinin bireysel performanslarına etkisi araştırılmıştır (Yiğitel, 2021). Bunların yanı sıra, 2021 yılında yayınlanan, “Türkiye’de Havacılık Sektörü Çalışanları Üzerine Yapılan Araştırmaların Genel Bir Değerlendirmesi” adlı çalışmada, havacılık sektöründeki personellerle ilgili olan bu çalışmada, bu alandaki araştırmalar değerlendirilerek çalışmaların hizmet kalitesi ve yine performans odaklı olduğu ortaya konmaktadır (Gölpek Karababa, 2021).

Küresel ölçekte pilot araştırmalarını incelediğimizde, çalışmaların büyük çoğunluğunun risk faktörleri üzerine olduğunu görüyoruz. Bu bağlamda, tekraren yapılan çalışmalar öncelikle pilotların yorgunlukları üzerine olmuştur. İkinci temel konu ise uçuş sürelerinin düzenlenmesiyle ilgilidir. Pilotların yaşadığı sağlık problemleri ise diğer bir konudur. Dolayısıyla pilotlarla ilgili yapılan çalışmalar, pilotların fiziksel durumlarına yöneliktir. Teknolojik gelişmelerden dolayı, otomasyon sistemlerinin yaygınlaşması ve buna uyum sağlanması ve oluşturduğu sonuçlarda bir diğer yoğunlaşılan konudur. Son olarak, kadın pilotların sektör içindeki durumu literatürde yer almaktadır. Ancak bizim konumuzla doğrudan ilişkili olan pilotların gündelik yaşamı, sosyal hayatları ve yaşam tarzlarına yönelik araştırmalar çok az düzeyde olmakla birlikte aşağıda ele alınmıştır. Bu araştırmalar öncelikle, pilotların kimliği, profesyonelliklerinin güncel duruma etkileri, pilot mesleğiyle ilgili söylem analizlerinin yanı sıra pilotların kişisel ilişkileri, pilotluğun iş ve yaşam dengesine

etkisi, pilotların yaşam biçimi, pilotların zaman yönetimi gibi konularda çalışmalar bulunmaktadır.

Pilotluk mesleğini cazibeli kılan şeylerden biri de profesyonel bir meslek olmasıdır. “Meslek Saygınlığı ve Tercihleri” konulu çalışmada, profesyonel mesleklerin sanayi sonrasında önemli hale gelmesi ele alınmıştır (Cirhinlioğlu, 1996). Bununla birlikte, gelenen noktada düşük maliyetli havacılığın yaygınlaşmasının pilotların profesyonel olma durumlarına etkisi, Maxwell ve Grant’ın dikkatini çekiyor. “Commercial Airline Pilots' Declining Professional Standing and Increasing Precarious Employment” araştırmasında ticari havayolu pilotlarının mevcut düşük maliyetli istihdam sistemlerinden dolayı profesyonel durumlarıyla ilgili bakış açıları ele alınmıştır. Bununla birlikte, güvencesiz istihdama ilişkin bakış açıları ele alınmıştır. Ticari havayolu pilotlarının istihdamı profesyonel duruşun azalmasıyla ilişkili olarak güvencesizliğin artması yönünde ele alınmaktadır. Bununla birlikte, mesleki sorumluluklar ve zorluklara oranla alınan ücretlerin yetersizliği konusu ifade edilmektedir (Maxwell ve Grant, 2018).

Bu araştırmanın yanı sıra, ABD ticari havayolu pilotlarına ilişkin bir araştırma olan “Appreciating The ‘Work’ of Discourse: Occupational Identity and Difference As Organizing Mechanisms In The Case of Commercial Airline Pilots” adlı çalışmada, mesleki kimlik, iş hiyerarşisi ve ayrımı, söylem ve iletişime ilişkin daha kurucu bir bakış açısı getirme hedefleniyor. Araştırma hem mesleki kimliğe hem de söyleme odaklanıyor. Mesleki kimliğin devam eden bir süreç olduğunu savunuyor. Mesleki imajın tarihini anlatıyor. Yazara göre kimlikler süreç içinde yeniden üretilir. Aynı zamanda kimliklerin geçmişleri var. Mesleki görüntüler çoğu zaman unutulmuş olan söylemsel ve maddi bağlamlarda doğarlar. Araştırmacı, mesleki açıdan pilotların imaj miraslarını korusalarda elit statülerinin düştüğünü ifade ediyor. Söylem analizinde farklılık söylemini vurgulayarak, bu söylemin mesleğin ve ona eşlik eden sosyal politik ekonomik ayrıcalıkların doğmasında önemli bir role sahip olduğunu ifade ediyor (Ashcraft, 2007). Bununla birlikte, yine aynı araştırmacı tarafından, “Resistance through Consent Occupational Identity, Organizational Form and the Maintenance of Masculinity Among Commercial Airline Pilots” çalışmasıyla pilotlukla ilgili söylemsel analizleri ele almanın yanı sıra, mesleki kimlik konusunu da kapsamaktadır (Ashcraft, 2005). Bu çalışmaların yanı sıra, “The Pilot Lifestyle: A Sociological Study of The Commercial Pilot's Work and Home Life” çalışması, pilot

yaşam tarzını, özellikle pilot yorgunluğu, stresi ve başka faktörlerin de etkisini içermektedir (Bennett, 2011). Diğer bir çalışmada ise, doğrudan pilotluk mesleğinin etnografik bir çalışmasını yapan Bennett, “A Sociology of commercial Flight Crew” adıyla bir çalışma yayınlıyor. Bu araştırma da sosyo ekonomik köken, pilotların yaşam tarzı ve sosyo ekonomik durumu, uçuş kariyerleri ve sektör algıları, pilotların endişeleri ve mesleki kültürü, pilotların özlemleri ve gelecek planlarının yanı sıra sosyal bir aktör olarak pilot resmini çizmeye çalışmaktadır (Bennett, 2016). Bu araştırmanın yanı sıra, “The Impact of Work On Pilots’ Personal Relationships: A Qualitative Study” adlı bir çalışmada ise, pilotların işlerinin ve çalışma saatlerinin kişisel ilişkilerini nasıl etkileyebileceğini nasıl algıladıklarını ele alıyor. Pilotların hem evde hem de işte sık sık ilişki kurma ve sonra beklemeye alma zorunluluğu ile nasıl başa çıktığını inceliyor (Avis, Bor ve Eriksen; 2019). Bunun yanı sıra, iş ve yaşam dengesi ile ilişkili olarak, “Relationships For Air Crew - How Does The Job Affect The Work-Life Balance?” adlı çalışma yapılmıştır. İş ile yaşam dengesini ele almakta olan bu çalışma da iş düzensizliklerinin fazla olması bağlamında uçuş görevlileri ve pilotların iş ve yaşam dengesini analiz etmeyi amaçlamaktadır (Fila, 2021). Son olarak, “Investigation of the Relationship Between Time Management Skills and Individual Performance: A Research on The Pilots Working in Civil Aviation Sector” isimli çalışma yayınlıyor. Burada zaman yönetiminin becerileri ele alınarak iş performanslarına etkisi ele alınmaktadır (Yiğitel ve Ertemsir, 2020).

Havacılık endüstrisinin gelişimi ve teknolojik yeniliklerle birlikte pilotların eğitimleri, yeni teknolojilerin etkisi alanlarında çalışmalar yapılmıştır. “Air Traffic Control in Airline Pilot Simulator Training and Evaluation” çalışması 2001 yılında yayınlanmış, havayolu pilotlarının çoğunun eğitimde aktif olarak simülatör kullandığı ve bu bağlamda simülatörlerin yeterlilik standartları ele alınmış, simülatör pilotluğu eğitimi, uygulamaları ele alınmıştır (Bürki-Cohen ve Kendra, 2001). “Crew Resource Management || Airline Pilot Training Today and Tomorrow” adlı çalışma 2010 yılında yayınlanmış, havayolu pilotlarının hangi bilgi ve beceri ve deneyimlere sahip olması gerektiği, asgari standartların yeterli olup olmadığı, ekip yönetimi gibi konularda dönemin güncel tartışmalarını gelecek için yaşanması öngörülen durumlarla ilişkili olarak ele almaktadır (Orlady, 2010). “Pilot Interaction with Cockpit Automation II: An Experimental Study of Pilot model and Awareness of the Flight Management System” adlı 2017 yılında yayınlanan bu çalışma, teknolojik gelişmelerle ortaya çıkan

otomasyon sistemlerinin aktif hale gelmesiyle kokpit otomasyonu ile pilot etkileşimini inceleyen bir çalışmadır. Araştırmada mevcut kokpit otomasyonu ile pilot etkileşimi incelenerek, otomatik sistemin hareketlerini ve durumunu takip etme becerilerini incelemenin içinde olduğu, aynı zamanda kritik bir durumda pilot performansını bu otomasyon yapısının etkileyip etkilemediğini ele almaktadır (Sarter ve Woods, 2017). “Effects of Airline Industry Growth on Pilot Training” adlı bu çalışma 2018 yılında yayınlanmıştır. Havayolu büyümesine karşın global ölçekli artan pilot arz ve talebini değerlendirmektedir. Artan pilot talebinin eğitimin verimliliğini etkilemesi ve pilot eğitim maliyetlerinin etkilenmesi gibi durumlara sebep olması, aynı zamanda ihtiyaçların karşılanabilmesi için yeni stratejilerin geliştirilmesi ile ilgili öneride bulunmaktadır (Valenta, 2018). Son olarak, Ali Ergür tarafından yayınlanan “Ustalık ve Teknoloji Eklemlenmesi: Beceri, Deneyim, Kesinlik” adlı çalışmada hem hekimler hem de pilotlarla gerçekleştirdiği mülakatlar neticesinde, mesleklerin teknolojik gelişmelerin de etkisiyle dönüşümlerine odaklanarak, pilotların mesleki becerilerinin otomasyon sistemlerinin gelişimiyle birlikte biçim değiştirmesi üzerine ifade de bulunmaktadır (Ergür, 2020).

Pilot mesleğiyle ilgili yoğun olarak ele alınan konular pilot yorgunluğu, uçuş süreleri, sağlık problemleri ve bunlarla bağlantılı olarak risk faktörleri olmuştur. Uçuş süreleriyle ilgili değişikliklerle ilgili olarak, “Pilots Defeat Plan to Impose Longer Working Hours” haberi oluşturulmuş, Avrupa Parlamentosu’nun ulaştırma komitesi tarafından uçuş sürelerinin uzatılmasına yönelik adımlar pilotların uyku sürelerinin azalması, yorgunluklarının artması itirazları ve tepkileri sonucunda geriye çekilmesini ele almıştır (Clark, 2004). “The Effect of Airline Pilot Characteristics on Perceptions of Job Safety Risks” adlı çalışma, Amerika Birleşik Devletlerinde bulunan ticari havayolu pilotlarının iş güvenliği tehlikelerinin algıları üzerinedir. Burada pilotların görev sürelerinin uzunluğu ve işverenlerinin onların risk algısında daha etkili olduğu ortaya konulmuştur (Moses ve Savage ,1989). “Symptoms of Fatigue and Coping Strategies In International Pilots” adlı çalışma, transmeridyen rotalarda yani uzun uçuşlu olan görevlerde bulunulduğunda yorgunluk konusunun önemli bir sorun olduğunu ortaya koymaktadır. Bu çalışmada genel yorgunluk ve görevdeki yorgunluklarla ilgili olarak pilotların semptomları ele alınmaktadır. Görev sırasında ve görevden önce yorgunlukla başa çıkma yöntemleri ele alınmaktadır (Petrie ve Dawson, 1997). “Flight Crew Stress and Fatigue In Low-cost Commercial Air Operations – An

Appraisal” adlı düşük maliyetli hava yolculuğu modelinde uçuş ekibinin yoğun stres ve yorgunluk yaşaması üzerine İngiltere’de düşük maliyetli havayolu işletmesinde çalışan pilotlarla 2003 yılında yapılan çalışmayı bizlere sunmaktadır. Araştırmaya göre pilotların kendilerini stres ve yorgun hissetmelerinin yüksek oranda olduğu ifade edilmektedir (Bennett, 2003). “Prevalence of Fatigue Among Commercial Pilot” adlı Portekizli havayolu pilotları üzerinde yapılan araştırmada, yorgunluk üzerine yapılan araştırma verilerine göre pilotların yorgunluk algıları üzerine çalışılmıştır (Jackson ve Earl, 2006). “The Sleep, Subjective Fatigue, and Sustained Attention of Commercial Airline Pilots During An International Pattern” çalışması, ticari uçuş pilotları, düzensiz uyku programları, uzun görev günleri, gece uçuşu gibi faktörlerinin etkisiyle yorgunluk seviyelerinin artma durumunu yaşayabilirler. Burada etkili olan unsur, bu konuda mevcut ticari havayolu uçuş ve görev süresi düzenlemesi, uyku ve uyanıklık faktörlerine değil çalışma ve dinlenme faktörlerine dayanmaktadır. 2006 yılında yapılan araştırmada ise, uluslararası uçuşlardan önce ve sonra pilotların uykularının gelme seviyesi ve dikkat durumunu araştırmanın yanı sıra, önceki uyku ve görev geçmişlerinin öznel yorgunluğunu ve dikkat durumlarını öngörmede etkili olup olmadığını ele almak amaçlanmıştır (Petrilli ve Roach, 2006). “Sleep Complaints and Fatigue of Airline Pilots” çalışması 2016 yılında yayınlanmıştır. Gün içinde uykulu olma durumu ve uyku şikayetleri ve bununla birlikte genel yorgunluk algısı üzerinde de durulmaktadır (Reis, Mestre ve Canhao: 2016). “Risk Factors For Fatigue Among Airline Pilots” adlı çalışma, havayolu pilotlarının yorgunluk için risk faktörlerini ele almıştır. Bu bağlamda ileri yaşa sahip olmak, iş yaşam dengesinin bozulması, daha fazla dinlenme ihtiyacı, sağlıkla ilgili algı, fiziksel aktivitelerin azlığı ve orta düzeyde alkol tüketimine sahip olmak yorgunluk için risk faktörleri olarak ifade edilmektedir (Van Drongelen, vd., 2017). “Factors Contributing to The Risk of Airline Pilot Fatigue” çalışması havayolu pilotlarının yorgunluğunu etkileyen faktörleri tanımlamayı hedeflemiştir. Bu araştırmada, yedi tane yorgunluğu etkileyen değişken ortaya konulmuştur (Lee ve Kim, 2018). Burada son olarak, özellikle helikopter pilotlarında görülen boyun ağrılarından bahsedebiliriz. “Neck Pain and Related Disability In Helicopter Pilots: A Survey of Prevalence and Risk Factors” adlı çalışma 2006 yılında yayınlanmıştır. Helikopter pilotlarında omurga üzerinde çok fazla fiziksel stresin oluşması, helikopter pilotlarında boyun ağrılarının yaygınlığı ile ilişkili olan bu araştırma, aynı zamanda bunlarla bağlantılı olarak oluşan risk faktörleriyle ilgili konuları ele almaktadır. Bu bağlamda pilotların sağlık bakımını planlamada boyun

ağrısını erken önleyici tedbirlerin alınmasına ihtiyaç duyulduğu, bunun uçuş riskini azaltmada da önemli bir faktör olduğu ifade edilmektedir (Ang ve Harms-Ringdahl, 2006). “Neck Pain In Military Helicopter Pilots: Prevalence and Associated Factors” çalışması da askeri helikopter pilotlarındaki boyun ağrısını ele almaktadır. Araştırma, Hollanda Kraliyet Hava Kuvvetleri ve Donanmasının askeri helikopter pilotlarıyla yapılmıştır. Bireysel veya sağlıkla ilgili faktörlerin yanı sıra, uçuş süreleri fazla olan pilotların daha fazla boyun ağrısı yaşadığı ifade edilmektedir. Netice itibarıyla, askeri helikopter pilotlarının boyun ağrısı önemli bir problem olarak görülmüş, uzun süre uçmanın da bir sonucu olabileceği ifade edilmiştir (Van den Oord, vd., 2010).

Bu alanda yoğunlaşılacak bir diğer konu ise toplumsal cinsiyetle ilgilidir. Kadınların sektör içindeki yer alışı, burada yaşadıkları ilişkiler ele alınmıştır. “Gender Issues In Aviation: Pilot Perceptions and Employment Relations” çalışması 2006 yılında yayınlanmıştır. Havacılıkta toplumsal cinsiyet konularına ilişkin yapılan araştırma Avustralya’da yapılmıştır. Kadın pilotların havayollarında profesyonel pilot pozisyonlarında bulunmaları ancak sayılarının oldukça az olmasından dolayı, havacılık sektöründe hem sivil hem askeri alan da erkek egemen bir algı ve davranışın hakim olduğu ifade edilmektedir. Araştırma uçuş yeterliliği ve güvenlik yönelimi ile ilgili iki faktörü ele almıştır. Erkek pilotların kadın pilotlarla ilgili güvenlik yönelim algılarında olumlu dönüşler alındığı ifade edilmektedir. Bunun yanı sıra, Crew Resource Management eğitimi alanların kadınlarla ilgili olumsuz algıya sahip olduğu ifade edilmekte olup, işe alım, eğitim ve gelişim açısından bu algıların etkileri değerlendirilerek önyargılar ve eşitsizlikler vurgulanmıştır (Mitchell, Kristovics ve Vermeulen: 2006). “Women Employed In Male-dominated Industries: Lessons Learned from Female Aircraft Pilots, Pilots-in-training and Mixed-gender Flight Instructors” isimli çalışma 2012 yılında yayınlanmıştır. Erkek tipi alan ve mesleklerde çalışan kadınların toplumsal cinsiyet engelleriyle karşılaşma ön kabulüyle yapılan bu çalışmada, havacılık eğitimi sırasında ortaya konan engelleri ele almaktadır. Bununla birlikte insan kaynakları gelişimi, erkeklerin egemen olduğu mesleklerde kadınların işe alınması, elde tutulması ve başarısı için belirli çıkarımlarda bulunmuştur (Germain, Herzog ve Hamilton: 2012). “Difficult, Dangerous, Not a Job for Girls: Factors Impacting Women and Girls’ Orientation Towards Pilot Careers” araştırmasında da, havacılık endüstrisindeki toplumsal cinsiyet bağlamı ele alınmaktadır. Kadın pilotların hem sivil hem de askeri havacılıktaki sayılarının azlığı ele alınmaktadır. Cinsiyet

ayrımcılığı bağlamında konu ele alınmaktadır. Pilotluk mesleğinin % 5 ini kadınların temsil ettiğini ifade eden bu araştırma, erkek merkezli mesleklerdeki kadınların durumunu çeşitli bilimsel araştırmaları da ele alarak hem bu erkek odaklı mesleklerdeki kadınlarla ilgili yapılan tartışmaları katkı sağlamaya çalışmış. Bunun yanında, havacılıktaki pilot eksikliği bağlamında da çalışmalara katkı sağlamak amaçlanmıştır (Mills, Neal Smith ve Bridges, 2016).

Sonuç olarak, yukarıda ele alınan literatür analizlerini değerlendirdiğimizde, bir meslek olarak pilotluğun gündelik yaşamını ele alırken öncelikle meslek sosyolojisi alanında çalışmalar incelenmiştir. Bunun yanı sıra, araştırma konusuyla ilişkili olarak havacılık sektöründeki çalışmalar ele alınmış, pilotluk mesleğiyle ilgili olan çalışmalar detaylı şekilde incelenmiştir. Bu kapsamda, literatürde yoğunluklu olarak pilot sağlığı, yorgunluk durumları, mesleğin çalışma koşulları gibi çalışmalar geniş bir yere sahiptir. Bununla birlikte, teknolojik gelişmelerin mesleğin işleyişine etkileri ve yansımaları da önemli bir yere sahiptir. Bununla birlikte literatürde, kadın pilotların istihdam durumlarına ilişkin çalışmalara da yer verilmektedir. Araştırma kapsamında dolaylı açıdan ilişkili olabilecek diğer çalışmalar ise, profesyonel meslek olarak ele alınmış olan pilotluk çalışmalarıdır. Bununla birlikte, pilotların yaşam biçimleri, mesleğin gündelik yaşamdaki yansımalarına yönelik uluslararası literatürde çok az sayıda kaynak bulunmuştur. Ancak, bu tez konusu olan Türkiye’de pilotların gündelik yaşamlarına ilişkin literatürde yapılmış herhangi bir çalışma bulunmamaktadır. Yukarıda ele alınan çalışmalar incelendiğinde, Türkiye’de bu konuda literatürde önemli bir boşluk tespit edilmiştir. Bu tez çalışmasıyla bu boşluğun doldurulması hedeflenmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BİR MESLEK OLARAK PİLOTLUĞUN SOSYAL TARİHİ

3.1. Dünyada Pilotluk Mesleğinin Tarihi Arka Planı

Tekniğin gelişimi toplumların tarihlerinde önemli dönüşümlere sebep olmaktadır. 18. yy itibariyle yaşanan gelişmeler havacılığın rolünü önemli kılmıştır. Özellikle motorlu uçakların gelişimi askeri havacılığın ortaya çıkmasına ve Birinci Dünya Savaşı'nda uçakların rol almasına sebep olmuştur. Teknolojinin belirleyici olduğu bir süreçte teknoloji işlevselleştirilirken, sadece araçsal olarak kullanılmamış merkezi bir role de sahip olmuştur (Ergür, 2020: 99). Modern teknolojinin gelişmesiyle birlikte havacılık sektörünün kuruluşu ve ilerleyişine paralel olarak pilotluk mesleği önemli bir konum edinmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nda askeri alanda uçuşlar yapılmış, keşif ve bombardıman amacıyla uçak kullanımı gerçekleştirilmiştir. Öncelikle ilkel uçakların icat edilmesiyle doğan pilotluk mesleği, başlarda tek bir yolcu veya yük taşımacılığında rol almaktaydı. Bu sebeple, küçük araçlarla düşük hızlarla kısa mesafeli uçuşlar gerçekleştirilirdi. Ancak sonraki yıllarda, teknolojinin gelişimiyle uçakların uzun mesafede ve yüksek hızlarda uçabilmesi mümkün olmuştur. Bununla birlikte, pilotluk daha yüksek eğitim ve deneyim gerektiren ve daha fazla sorumluluk içeren bir meslek haline dönüşmüştür. Bu çerçevede havacılık sektöründe belirli standartlara ihtiyaç duyulmuş; uluslararası sivil havacılık çalışmaları önemli hale gelmiştir. Birinci Dünya Savaşı sürecinde durma noktasına gelen sivil havacılık, savaş sürecinde askeri açıdan gelişim göstermiştir. Ancak savaş sonrasında sivil havacılık sektörü bu gelişmelerden olumlu anlamda etkilenmiştir (Nergiz, 2008: 9).

1919 yılı, uluslararası anlamda sivil havacılık açısından önemli gelişmelere sahip olmuştur. Uluslararası Hava Trafik Örgütü'nün(International Air Traffic Association) kuruluş yılı olan bu yıl, uçuş mesafelerinin uzaması, uluslararası anlamda tarifeli uçuşların yapılması gibi nedenlerden dolayı "mucize yıl" olarak tanımlanmaktadır. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra askeri havacılıkta görev almış isimlerin sivil havacılığa yöneldikleri görülmüştür. Bir diğer önemli husus, Paris Barış Konferansında sivil havacılığın konuşulması olmuş ve bunun neticesinde International Commission for Air Navigation(ICAN) kurulmuştur. ICAN, havacılık kuralları, uçak tescili, izinler, hava trafik bilgileri ve haritalar gibi çok geniş bir alanda söz sahibi

olmuştur (Nergiz, 2020: 26-29). Ancak İkinci Dünya Savaşı sürecinde sivil havacılık sektörüne uğramıştır. Aynı zamanda ICAN, Alman işgalinden dolayı faaliyetlerini durdurmak zorunda kalmıştır (Nergiz, 2020: 32).

Havacılığın erken dönemine bakıldığında, pilotların risk alan öncüler olduğu söylenebilir. Teknolojik açıdan dayanıklılık ve güvenlik meselesinin çok daha erken dönemde olduğu göz önüne alındığında, pilotlar daha cüretkar bir sosyokültürel imaja sahiptir. Cesaret ve becerilerinden dolayı takdir görerek toplum tarafından ilgi çekmektedir. Bununla birlikte teknolojik gelişmelerin etkisiyle meslek, 20. yy ortalarında ve özellikle İkinci Dünya Savaşı ve sonrasında sivil havacılıkta büyüme gerçekleştirmiştir. Bu durum pilot imajında değişim meydana getirmiştir. Bu yükseliş neticesinde, mesleğin önemli ölçüde genişlemesi ve aynı zamanda pilot eğitimlerinin uluslararası anlamda daha düzenli hale gelmesi amaçlanmıştır (Heppenheimer, 1995). 50'li yılların ardından uçak teknolojisi daha da gelişmiş, bu nedenle pilotların teknik becerisine daha fazla ihtiyaç duyulmuştur (Vanderbilt, 2002). 1960'lardan sonra, havacılıktaki hızlı gelişmeler, pilotluk mesleğinde eğitim ve sertifikasyon süreçlerini çok daha önemli hale getirmiştir (Smith, 2018). Pilotlar çok daha çeşitli roller ve sorumluluklarla karşı karşıya kalmıştır. Mesleğin gerekli eğitimleri zorunlu kılınarak profesyonel uzmanlığa yol açılmış, bu durum mesleğin doğasında değişimler meydana getirmiştir. Böylece, pilotların güvenilir profesyonellere dönüşme yolculuğu başlamıştır. Aynı zamanda mesleki sorumlulukları açısından yolcuları ve kargoları güvenilir şekilde bir yerden bir yere götürmesi, pilotların toplumsal yapıda itibar gören bir meslek olarak değerlendirilmesinde de etkili olmuştur.

İkinci Dünya Savaşı'ndan 70'li yıllara kadar olan süreçte sivil havacılıkta teknolojik gelişmelerin etkisiyle büyüme oranları oldukça yüksektir. Bu durum pilot sayısının artmasına yol açmıştır. 1970'lerde geniş gövdeli uçakları ve sefer sistemlerindeki değişikliklerle sivil havacılıkta büyüme hızı artmıştır. Uçakların hacminin artması, daha fazla yolcu taşıma oranına sahip olmasına sebep olmuştur. Bu durum bilet fiyatlarını ucuzlatarak, tüm dünyada kullanılabilir bir "kamu hizmeti" olarak dönüşmesine neden olmuştur (IATA, 2022). 2000'lerin başında, pilotluk alanında küçülme söz konusu olmuş, aynı zamanda yeniden yapılanma ve iş güvensizliğinin de meydana geldiği bilinmektedir. 11 Eylül 2001 yılında terörist uçak saldırıları ve 2008 yılında gerçekleşen küresel finansal krizin bunda önemli bir etkisi olmuştur (Fraher, 2016; Edemariam, 2015). Aynı zamanda bu durum pilotların güvenliği, kabin

güvenliği alanında da uluslararası yönetmeliklerin inşa edilmesine yol açmıştır. Şüphesiz, havacılık sektörü açısından, pandemi döneminde ciddi zorluklar oluşmuştur. ICAO yani Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün verilerine bakıldığında, pandemi öncesindeki döneme göre 2020 yılında uluslararası yolcu trafiği %60 oranında aşağı düşmüştür. 2021 yılında bu rakam pandemi öncesi döneme göre %49 oranında düşmüştür. Pandemi öncesi dönemdeki uçuş kapasitesine ulaşabilmek için EUROCONTROL'un hazırladığı rapora göre, 2022 yılında rakamlarda iyileşmenin artacağı, özellikle 2024 yılında toparlanmanın başlayacağı, en geç 2027 yılında ise tamamen toparlanma gerçekleşmesi beklenmektedir (EUROCONTROL, 2023).

Genel anlamda pilotluk tarihine bakıldığında, ilk olarak Birinci Dünya Savaşı ile birlikte pilotluk mesleği askeri havacılık alanında yer bulmuştur. Savaş sonrası sürece baktığımızda, havacılık sektörünün ticari yolcu alanında genişleme yaşadığı görülmektedir. Havacılık alanında yapılan yasal düzenlemeler, pilotların profesyonelleşme süreçlerinde önemli bir adımdır. İkinci Dünya Savaşı ve sonrasındaki süreçlere baktığımızda ise teknik gelişmeler ve sivil havacılıktaki büyümenin etkisiyle, pilot ihtiyacına yönelik talepler artış göstermiştir. 20. yy sonu ve 21 yy. başlarında, pilotluk daha küresel bir meslek olarak, uluslararası düzenlemelerin de etkisiyle daha standartlaşmış bir hale gelmiştir. Özellikle sertifikasyona sahip olmanın yanı sıra eğitimin sürekli devam etmesi, katı yönergelerin olması ve denetim mekanizmaları sayesinde mesleğin önemli bir profesyonelleşme ivmesi kazandığı görülmektedir. Örneğin kazaların zorunlu olarak raporlanması, hata analizlerinin titizlikle yapılması, hata önleme sistemleri, havacılıkta pilot hatalarının azaltılmasında etkili olmuştur (Cohen, 2010).

Sonuç olarak, pilotluğun sosyal tarihine bakıldığında bir değişim ve ilerleme hikayesine sahip olduğunu görmekteyiz. Başlangıçtan bugüne pilotluk mesleği toplumsal, ekonomik ve teknolojik gelişmelerin etkisi ile sürekli bir değişime uğramıştır. Uluslararası yasal düzenlemelere sahip olan bu mesleğin gelişiminde küreselleşme önemli bir role sahiptir. Pilotluk mesleği, hava taşımacılığı endüstrisinin önemli bir parçasıdır. Meslek geniş kitlelere yayılmış, böylece dünya çapında binlerce pilot yetişmiştir. Pilotlar dünyanın çeşitli bölgelerine uçuşlar gerçekleştirerek kültürel alışverişe aracı konumunda bulunmaktadır. Kendilerinin farklı kültürlerle karşılaşmaları da yeni toplumsal yapıları deneyimlemeleri ve bu açıdan daha açık fikirli ve uyumlu kişilere dönüşmelerine katkı sağlamaktadır. Bunun yanı sıra, çok uluslu şirketlerde

çalışmalarından dolayı farklı ülkelerden pilotlar birbirleriyle çalışma imkanı bulmakta, bu da mesleğin küreselleşmesinde etkili olmaktadır. Meslekte kadın istihdamına da bakacak olursak, başlangıcından itibaren uzun bir süre, erkek egemen bir yapıda olarak kadın pilotların mesleğe girişleri ve meslek içerisindeki durumlarında belirli zorluklar yaşanmıştır. Halen günümüzde kadın ve erkek pilot dengesi eşit düzlemde değildir (Chen, 2022). Ancak günümüzde mesleki eğitim ve istihdam açısından kadınların durumunda değişimler olduğu söylenebilir. Bunların yanı sıra, yüksek teknolojik gelişmelerden kaynaklı olarak, uçuş sistemleri farklılaşmış, otomasyon sistemlerinin gelişmiş olması sebebiyle, pilotların rol ve sorumluluklarında da değişimler meydana gelmiştir. Bu çerçevede bakıldığında, dünyada pilotluğun gelişmesi, teknolojinin gelişmesiyle doğru orantılı olarak devam etmiştir. Pilotluk tarihinin ilk zamanlarından günümüze kadar sürekli bir dönüşüm yaşadığı aşikardır. Mesleğin yaşadığı bu dönüşüm nedeniyle, pilotların mesleki sorumlulukları, meslekle kurdukları anlam ve ilişkinin yanı sıra, gündelik yaşamlarını sürdürme biçimleri de etkilenmektedir.

3.2. Türkiye’de Pilotluk Mesleğinin Gelişimi

3.2.1. Tarihsel Kökenler: Türkiye’de Havacılık ve Pilotluk

Birinci Dünya Savaşı sonrasında askeri havacılık sektörüne verilen önemle pilotluk mesleğine Türkiye’de ihtimam gösterilmeye başlanmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında, modern Türkiye’yi temsil eden bir meslek olmuştur. Türkiye’de pilotluk tarihini ele almak istersek, paralel olarak gelişen havacılık tarihinden de bahsetmemiz gerekir. Aşağıda ifade edeceğimiz tarihsel arka plan içerisinde havacılık sektöründeki gelişmeler ele alınmıştır. Pilotluk mesleği havacılık sektörüyle organik bir bağa sahip olmuştur.

Türkiye’nin havacılık tarihini incelediğimizde, çeşitli çalışmaların 11. yüzyıldan itibaren başladığını, ancak bunların kişisel çalışmaları kapsadığını ve havacılığın 18. yy itibarıyla Osmanlı Devleti erkanının dikkatini çekerek, bu alandaki çalışmaların teşvik edilmesi sonucunda gelişmeler sağlandığını söyleyebiliriz. Bununla birlikte, yapılan çalışmalar dönemin siyasi koşulları sebebiyle askeri açıdan önem arz etmesi ve sonrasındaki süreçte sivil havacılığa dönüşümünü de görmemiz açısından, havacılık tarihindeki gelişmeleri incelerken Cumhuriyet öncesi ve sonrası çalışmaları iki bölümde incelememiz mümkündür.

3.2.1.1 Toplumdan Devlete: Pilotluk

Pilotluk mesleğinin inşa sürecini ele aldığımızda, İkinci Meşrutiyet'e kadar bireysel çalışmaların var olduğunu görmekteyiz. Özellikle balonculuğun gelişiminden sonra havacılık devlet tarafından desteklenmiştir. İlk havacılık çalışmalarında, pilotlar öncelikle planör tarzı araçlarla uçuş denemeleri gerçekleştirmiş. Sonraki yıllarda tekniğin gelişimiyle balon kullanılmıştır. Sonrasında ise, uçak çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Türk Havacılığını 11. yy itibari ile ele almamız mümkündür. 1010 yılının Ağustos ayında, Türkistan'ın Farab kentinde doğmuş olan, İmam İsmail Cevheri tarihte bilinen ilk şehit havacı olmuştur. Planör tarzında inşa ettiği araçla uçuş denemeleri yapmıştır. 1159 yılında ise Doğulu Siracettin adlı Türk tarafından Sultanahmet'te uçuş denemesi yapılmış, ancak bu deneme Doğulu Siracettin'in düşmesi ile sonuçlanmıştır. Bunların sonrasında, 1633 yılında ise, Lagari Hasan Çelebi tarafından füzeyle havaya uçup paraşütle Sinanpaşa Köşkü önünden iniş yaptığı ifade edilmektedir.

Osmanlı'da havacılık konusunda en önemli dönüm noktasının balonculuk olduğunu söylememiz mümkündür (Orbay, 2009: 17). Özellikle, 18. ve 19. yy balonculuğu havacılığın gelişimini göstermektedir. 18. yy sonlarında ilk balon uçuşunun gerçekleştirildiği bilinmektedir. Sultan 1. Abdülhamit zamanında 1785 yılı Mart ayında, Topkapı Sarayı'ndan havalanıp Bursa'ya iniş yapılarak yaklaşık 120 kilometrelik uçuş gerçekleştirilmiştir. Bu uçuş, havacılık tarihindeki ilk uluslararası balon uçuşu olarak ifade edilmektedir. 18. yy sonu ve 19. yy itibariyle Osmanlı'da balon uçuşları yapılmaya devam etmiştir. Havacılıkla ilgili yazılan ve bilinen en eski yayının Süleyman Pertev tarafından kaleme alınan "Balon Yahud Mütesaid el Heva" olduğu görülmektedir (Kline, 2002: 44-48).

Tarihsel süreçte, planörle çeşitli uçuş denemeleri yapılmış, ancak balon uçuşları havacılık tarihinde çok önemli dönüm noktası olmuştur. 1709 yılında başlayan balon uçuşu tekniğinin geliştirilmesi, 19. yy sonlarına kadar havadan ağır araçlarla uçuş denemelerinin yapılarak uçuş denemeleri yapılması ve bu denemelerle birlikte farklı model ve motorlu uçak planları oluşturma çalışmalarının da yapılması havacılığın gelişimini hızlandırmıştır (Orbay, 2009: 3-4). Bunların yanı sıra, 20. yy başlarında motorlu uçaklar yapılmaya başlanmıştır. İlk motorlu uçak olarak, Wright Kardeşlerin

1903 yılında yapmış oldukları uçak ifade edilmektedir. Modern anlamda ilk uçağı havalandıran pilotların, havacılığın gelişimi, seferlerin yoğunlaşması ve uluslararası açıdan havacılığın daha çok tartışılmasına sebep olduğu aşikardır (Nergiz, 2008: 7).

3.2.1.2. Devlet Eliyle İlk Teşebbüsler: 1909-1924

Wright kardeşlerin uçuş deneyiminin ardından İkinci Meşrutiyet (1910) sonrasında Osmanlı'da da havacılık alanında yeni gelişmeler yaşanmıştır (Dervişoğlu, 2007: 40). Bu bağlamda, modern havacılığın başlangıcını 1909 olarak belirleyebiliriz. Mahmut Şevket Paşa tarafından, Fransa'daki pilotların gösteri uçuşları gerçekleştirmeleri için İstanbul'a davet edilmiştir. 1909 yılında gerçekleştirilen bu davet neticesinde Türkiye'ye ilk kez uçak getirilmiştir. İstanbul'a gelen bu uçak, 500 kg ağırlığında, yaklaşık 800 metre yükselebilen Voisin tipinde bir uçaktır. 2 Aralık 1909 yılında Türkiye'de uçakla ilk kez gösteri yapılmıştır. Bu uçuş pilot De Catters tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu yapılan uçuş, Wright kardeşlerin uçakla ilk uçuşlarını yapmalarından 6 yıl sonra olmuştur. 11 Aralık 1909 tarihinde ise, ilk uçak kazası Fransız Havacı Lovil Bleriot tarafından yapılmış olup bir evin çatısına çarparak bahçesinde durmasıyla sonuçlanmıştır. 1911 yılında Trablusgarp Savaşı'nda İtalyanların uçaklarla hava keşfi gerçekleştirmeleri neticesinde 1911 yılında Genelkurmay, orduya genelge göndererek havacılık öğrenimlerini yapmak üzere subay müracaatlarının alınması talebinde bulunmuştur (Sarp, 2010: 11). Böylece ilk pilotlar yetiştirilmeye başlanmıştır. Ancak bu noktada şu konu göz ardı edilmemelidir. 20. yy başlarında havacı olarak ifade edilen pilotların bu şekilde adlandırılmalarının gerekçeleri vardır. Öncelikle, dönemin pilotları, günümüz pilotlarının mesleki rol ve sorumluluklarından farklı rollere sahiptir. 20. yy başlarında havacı olarak adlandırılan kişiler, hem uçakla ilgili detaylı bilgiye sahip olan, uçak tasarımı ve inşasında yetkin konumda olan, hem de uçak uçuşunu gerçekleştiren kişileri ifade etmektedir. Subay müracaatlarının ardından, aynı yıl Genelkurmay Başkanlığı havacılıkla ilgili gelişmeler hakkında bir bildiri yayınlamıştır. Avrupa'ya havacı yetiştirmek için subay gönderilmesi kararının ardından, 1911 yılında 5 Şubat tarihinde, Avrupa'daki askeri ateşeliklerden pilotluk eğitimi ve ödeme şartları hakkında bilgi alınmıştır. Bunun neticesinde, 17 Mayıs 1911'de 6 pilot adayı pilotluk imtihanına girmiştir. Bunun yanı sıra, 1 Haziran 1911 yılında Türk Hava Kuvvetleri kurulmuştur (Gülten, 2002). 1912 yılı Ocak ayında ise, Yeşilköy ve Sefaköy arasında Tayyare Mektebi için yer tahsis

edilmiş. Tayyarelerin muhafazası için hangar ve meydan inşa edilerek öğretmen tayin edilmiştir. 1912 yılı Mart ayında ise, Fransa'dan alınan iki kişilik ve tek kişilik uçaklar İstanbul'a getirilmiştir. Bununla birlikte, Paris'te bulunan Tayyarecilik okuluna asker gönderilmiştir. Bir yıllık eğitimin ardından yurtlarına geri dönmüşlerdir. 3 Temmuz 1912 tarihinde, Tayyare okulu açılmıştır. Böylece, Türk Silahlı Kuvvetleri için Hava Harp Okulunun temelleri atılmıştır. Balkan Savaşı'ndaki verilere göre, Osmanlı ordusunun Fransa, Almanya ve İngiltere'den alınan 17 uçak ve 2 tecrübeli Türk pilota sahip olduğunu görüyoruz. Balkan Savaşı sonrasında ise, ordunun gelişimi için havacılık alanında yeni adımlar atılmış, Almanya'dan teknik heyet getirilmiştir. Bununla birlikte, Avrupa'ya Türkiye'den bir heyet gönderilmiş, heyet raporuna göre havacılıktaki en ileri ülke Fransa olarak ifade edilmiştir (Sarp, 2010;55-56). Osmanlı döneminde, ilk uçuşlar yabancı pilotlar tarafından gerçekleştirilmiştir. Tayyare kelimesi, ilk kez 1910 yılında kullanılmıştır. 17 Mayıs 1911 yılında pilot olmak isteyen adaylara yönelik olarak ilk kez sınav yapılmış, aynı yıl Fransa'ya uçuş eğitimi almaları için gönderilmiştir. 1912 yılında ise sertifikalarını alarak ilk Türk pilotu olma ünvanlarını alarak ülkelerine dönmüşlerdir (Nergiz, 2020: 45). Mehmet Fesa ve Yusuf Kenan isimli pilotlar yurtdışında eğitim görmeleri için gönderilmiştir. İlk türk pilot olma ünvanına sahip olmuşlardır. Bu tarihten sonra ilk kez 1912 yılında tayyare kelimesinin kullanıldığını görüyoruz (Develioğlu, 2020: 1042).

Bununla birlikte, havacılık konusunda ve uçak yapımlarında 1904 ve 1913 yılları arasında önemli bir gelişim sağlanmıştır. Avrupa'da bu konuda önemli çalışmalar yapılmış, özellikle Fransa bu konuda öncü ülkelerden olmuştur (Orbay, 2009: 4). Uçağın pratik ve önemli bir araç olduğu kabul edilerek, uçak motorlarıyla ilgili çalışmalar özellikle Avrupa'da hızlandırılmıştır. Havacılığın gelişmesinde uçak motorlarının geliştirilmesi etkili olmuştur. 26 Nisan 1912 yılında Fransız R.E.P Fabrikasından alınan uçak ile Yeşilköy'de pilot Gordon Bell tarafından uçuş yapılmış ve yaklaşık 1 saatlik süren uçuş gerçekleştirilmiştir (Orbay, 2009: 21). 1913 yılında, Igor Sikorski'nin tasarım ve yapımını yaptığı Grand isimli uçak, 7 yolcu taşıyarak Sikorski tarafından uçurulmuş ve bu uçuş denemesi yaklaşık 1 saat sürmüş ve başarıyla sonuçlanmış önemli bir adımdır (Orbay, 2009: 4). Osmanlı Devleti, pek çok cephede savaştığı ve iç ve dış karışıklıklara sahip olduğu Birinci Dünya Savaşı'ndan 1920 yılına kadar yaklaşık 6 yıl boyunca havacılıkla ilgili herhangi gelişme sağlayamamıştır. Savaştığı cephelerin çokluğu, teknik bilgiye sahip olmaması, ekonomik yetersizlik

nedenlerinden ötürü havacılığın gelişiminin durmasında en etkili faktörler olmuştur. Ancak Cumhuriyet sonrasında havacılıkta önemli gelişmeler yaşanmıştır.

1923 yılında askeri pilotlukla ilgili Hava Okuluna müracaat etmelerine yönelik subay ve astsubaylara duyuru yapılarak yaklaşık 300 kişilik başvuru alınmış, ancak eğitim olanaklarının kısıtlı olması, eğitim uçağı ve öğretmen pilotların sayısının az olması sebebiyle 25-30 kişi aday olarak seçilmiştir (Hürkuş, 1942: 31). Askeri Havacılığın yanı sıra, Hava Kuvvetleri Müfettişliği Kur. Alb. Muzaffer Ergüder, 23 Kasım 1923 te sivil havacılıkla ilgili bir rapor hazırlamıştır (Hürkuş, 1942: 32). Türk Havacılık Tarihinin gelişimi ve özellikle sivil havacılık alanındaki çalışmalarıyla önemli bir yere sahip olan Vecihi HÜRKUŞ, 1924 yılında tamamlamış olduğu ilk sivil uçak olarak ifade edilen Vecihi K-VI uçağını 1925 yılında uçuşunu gerçekleştirmiştir (Orbay, 2009: 33).

3.2.1.3. Cumhuriyet'in Mesleki Sembolü: Pilotluk (1925-1945)

Cumhuriyet döneminden sonra, havacılık çalışmalarıyla ilgili önemli adımlar atılmaya çalışılmış, ancak 1923 yılı Lozan Antlaşması'nın sınırlandırmaları neticesinde, 1916 yılında Osmanlı Devleti tarafından imzalanan ticaret sözleşmelerinin 1928 yılına kadar tekrar uygulanması konusunda mutabık kalınmıştır. Bu durum, milli havacılığın 1928 yılına kadar örgütlenmesinde gecikmeye neden olmuştur (Nergiz, 2020: 72-73). Yine aynı yıl gerçekleştirilen İzmir İktisat Kongresi, Cumhuriyet'in ekonomik ilkelerini ortaya koymaktadır. Asıl hedef, milli sermaye birikimine öncelik verilmesi olmuştur. Bu bağlamda, sanayii alanında gelişme sağlamaya yönelik olarak hedefler ortaya konulmuştur. Cumhuriyet'in ekonomi politikasını en iyi yansıtan ilke "Devletçilik" ilkesi olmuştur. Bu durum, özellikle 1930'lu yıllardan İkinci Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir (Dervişoğlu, 2007: 33). Milli bir sivil havacılık sektörünün oluşmasında en etkili faktör, 1930'lu yıllarda hakim olan "devletçilik" ilkesi olmuştur. Devletçi iktisat anlayışının bir yansıması olarak, yabancı havayolu şirketlerinin yetkileri azaltılmış ve DHY' nin ortaya çıkmasında da etkili olmuştur (Nergiz, 2020: 266-267).

1925-45 yılları arasında askeriden sivile pilotluğun dönüşümü görülmektedir. Sivil pilotluğun doğuşunda en önemli adım, sivil havacılığın inşa edilmesi ve gelişim sağlamasına yönelik olarak Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasıdır. 16 Şubat 1925

yılında Cevat Abbas başkanlığında kurulmuş olan Cemiyet'in tüzüğünü hazırlayan isimler, Yüzbaşı Fazıl, Üsteğmen Şakir Nazım, Pilot Fehmi Yemenli, Mazlum Keyüsk ve Vecihi Hürkuş'tur (THK, 2022). Cemiyetin varlığı sivil pilotluğun geleceği için ve dahi sivil havacılığın inşasında da önemli bir görevi ihya etmiştir (THK, 2023).

Tayyare Cemiyeti, dünyadaki benzerleri gibi bir kurul ve sivil tayyareciliğin doğumunu sağlayacak bir halk teşekkülü idi. Bu kurulun bütün masraf ve hesapları halkımızın bağış kesesine dayanıyordu. Yani bu kurul toplumumuzun kendi öz isteği ve işiydi. (Hürkuş, 2000: 206)

1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti yani bugünkü adıyla Türk Hava Kurumu kurulmuştur. Uçak yapımı ve kullanımı ile ilgili gelişmeler Türk Tayyare Cemiyeti tarafından yapılmıştır. Kuruluşunun ilk zamanlarından itibaren yerli uçak yapımı çalışmaları başlatılmıştır. 1925 yılında, ilk Türk Uçak Fabrikası (TOMTAŞ) kurulmuştur. Kayseri'de kurulan bu fabrika motor ve uçak fabrikası olarak kurulmuştur. Bu fabrika, Türk Tayyare Cemiyeti ve Alman JUNKERS uçak imalat firması ortaklığıyla kurulmuştur (Kaymaklı, 1997: 169). Bununla birlikte, özel girişimler de mevcuttur. Vecihi Hürkuş'un öncülüğünde çalışmalar yapılmış, sonrasında Nuri Demirağ tarafından eğitim uçakları imalatı yapılmış ve uçuş okulu kurulmuştur. Ancak özellikle ekonomik ve çalışan insan yetersizliğinden gelişim sağlanamamıştır (Orbay, 2009: 24). 1930 yılı Eylül ayında tamamlanan Vecihi Hürkuş tarafından yapılan "Vecihi XIV tipi" uçak, Türkiye'de fenni muayene yapılacak ekibin olmayışı ve en yakın servis tekniğine sahip olan ülkenin Çekoslovakya olmasından dolayı, uçak parça halinde Çekoslovakya'ya götürülmüştür. Gerekli muayenelerin ardından uçuşa uygun olduğu tesbit edilmiş ve rapor hazırlanmıştır (Hürkuş, 2000: 251-261). Bu rapor neticesinde Vecihi Hürkuş uçağı Türkiye topraklarına getirmiştir. Bunun neticesinde, Hürkuş'tan bu Türk uçağının, bir Türk pilotu tarafından uçurularak Anadolu topraklarının gezilmesi talep edilmiştir (Hürkuş, 2000: 266). Vecihi Hürkuş ve makinisti Hamdi bey tarafından 2 Eylül 1931 tarihinde başlanılan bu gezilerle halk uçakla ve pilotla yakından tanışma fırsatı bulmuştur (Hürkuş, 2000: 268). Bu Anadolu halkının uçak ve pilotla yakından tanışmasının ilk örneği olarak görülebilir. Cumhuriyetin ekonomik buhranından dolayı, aynı zamanda bu gezilerden havacılığa

katkı sağlamak için Türk Tayyare Cemiyeti' ne halktan bağışlar toplanmıştır (Hürkuş, 2000: 301).

Tayyare Cemiyeti ise, 23 Nisan 1931 yılında, Yeşilköy'de “Tayyare Makinist Mektebi”ni havacılıkta önemli bir açığı kapatmak amacıyla teknik personelin eğitimi için açmıştır. 1932 yılında ise “Vecihi Sivil Tayyare Mektebi”ni İstanbul'da açmıştır (Orbay; 2009, 34). 1 Nisan 1933 tarihinde, sivil uçuşlar, yolcu uçuşları olarak “Türk Hava Postaları” adıyla başlamıştır. Bu uçuşlar Tayyare Cemiyeti'nin kontrolünde ve idaresinde gerçekleştirilmiştir. 20 Mayıs 1933 yılında kurulan DHY, Amerikan Curtiss-Wright firmasının da destekleriyle resmen kurulmuştur. Bu sebeple, ilk yıllarında Amerikan pilotlar çalıştırılmıştır (Nergiz, 2020: 112-119). Yaklaşık 3 yıl devam eden sürecin ardından, İnönü hükümetinin, firmayla anlaşamaması neticesinde bir ayrılığa gidilmiş ve hükümet yönünü Avrupa'ya çevirmiştir (Hürtürk, 2009: 143).

3 Mayıs 1935 senesinde Türk Kuşu Uçuş Okulu Türk Hava Kurumu'nun bir kolu olarak kurularak, 24 Mayıs 1935 yılında Türk Tayyare Cemiyet'inin adı Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir (Orbay, 2009: 26-28). “Türk Hava Postaları” uçuş organizasyonları 1936 yılına gelindiğinde, Avrupa'dan uçakların gelmesiyle birlikte, ilk defa DHY ismi verilerek uçuşlarını gerçekleştirmiş, DHY çatısı altında uçuşlar idare edilerek yeni bir sürece girilmiştir. 1936 yıl sonu verilerine göre DHY, sahip olduğu uçaklarla ve pilot kapasitesiyle toplamda 204,000 km uçuş yaparak, 1,124 yolcu ve 6813 kg yük taşımıştır (Orbay, 2009: 46). Devlet Hava Yolları İşletme İdaresi 1938 yılında, teşkilat yapısı ve isim değişikliğine uğramıştır. Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü olarak değişen ismiyle Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır (Nergiz, 2020: 123-124). Sivil Havacılık günümüzde üç farklı kurum tarafından yönetilirken, Cumhuriyetin kuruluş yıllarında tek çatı altında yönetilmekteydi. 1948 yılına kadar bu görevi DHY üstlenmiştir. Ancak, yeniden yapılandırma kararı alınmış, sivil havacılıkta düzenleme ve yönetmelik konusunda yeni kurumların inşa edilme ihtiyacı doğmuştur. Bu bağlamda, THY, DHMİ, SHGM olmak üzere, üç farklı kurum doğmuştur. Anonim ortaklı bir yapıya sahip olan THY, havayolu işletmeciliği alanında çalışmaktadır. DHMİ ve SHGM bir devlet kurumu niteliği taşıyan kurumlardır. DHMİ, Türkiye'de hava sahası trafiği ve havalimanlarının işletilmesi görevini üstlenirken, SHGM, sivil havacılık alanında denetleme, düzenleme işlerini yürütme ve uluslararası ilişkiler alanındaki işleri yürütme görev ve sorumluluğuna sahiptir (Nergiz, 2020: 15-16). Bu bağlamda, uluslararası pilot mesleğini edinme ve bu hakkı

elde tutma konusunda da SHGM önemli bir rol üstlenmiştir. 1987 yılına gelindiğinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı bir genel müdürlük olarak yeniden yapılandırılmıştır. Atatürk döneminde, yaşanan siyasi gelişmelerden dolayı, havacılığın daha çok savunma amaçlı olarak askeri düzeyde ele alındığı söylenmektedir (Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 1981). 1937 yılında hava harp akademisi açılmış, 22 Mayıs 1939 tarihinde de hava tugayları kurulmuştur. 1940 yılında, Hava Kuvvetleri, yaklaşık 500 adet uçak sahibi olmuştur. 1943'te hava tugayları hava tümenleri seviyesine çıkarılmıştır (Taşkesen, 2006: 75-76). 1944 yılında kurulan Hava Kuvvetleri Komutanlığı, Türk Hava Kuvvetlerinin içerisinde ayrı bir komutanlık olarak yerini almıştır (THK, 2005). SHGM, 18 Kasım 2005 tarihine gelindiğinde ise finansal açıdan özerk hale getirilmiştir. Türkiye'de havacılık faaliyetleri, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Türkiye'nin havacılık faaliyetleri kapsamında yönetmelikler ve talimatlar oluşturularak yürürlüğe girmiştir (SGHM, 2022).

3.2.1.4. Sivil Pilotlukta Kurumsallaşma (1945-1970)

İkinci Dünya Savaşı sürecinde sivil havacılık sektörü dünya genelinde durma noktasına gelmiş, askeri havacılıktaki gelişimler teknolojik açıdan sivil havacılığa da olumlu katkılar sunmuştur. Örneğin radar cihazı kullanılmış, bu sivil hava trafiğinin düzenlenmesinde önemli bir gelişme olarak değerlendirilmiştir (Nergiz, 2008: 14-15). Ancak, Türkiye için, uçak sanayiinde ciddi bir gerilemenin olduğunu görmekteyiz. Savaş sonrası Amerikan savaş uçaklarının ucuz maliyetle elde edilmesi ve bunların sivil havacılıkta kullanım talebi, kısa vadede ekonomik açıdan Türkiye Cumhuriyeti için önemli bir kazanım gibi görünse de havacılık sanayiinin gelişmesine önemli ölçüde engel olmuştur (Dervişoğlu, 2007: 108). Bu gelişmelerin de etkisiyle, 1950 yılında uçak ve uçak motor üretimi yapan TOMTAŞ Kayseri Uçak Fabrikası dönüşüme uğramış, "Kayseri Hava İkmal ve Bakım Merkezi" olarak farklı bir amaç için kullanılmıştır (Nergiz, 2020: 70).

Birinci Dünya Savaşı döneminde pilotlar askeri uçuşlar gerçekleştirmiş sivil havacılıkta uçuşlar durma noktasına gelmiştir. Ancak savaş sonrası süreçte bakıldığında, sivil havacılık alanında uluslararası gelişmeler meydana gelmiştir (Nergiz, 2008: 9). İkinci Dünya Savaşı döneminde sivil havacılıkta tekrar bir

durağanlaşma süreci yaşanmıştır. Türkiye, sivil havacılıktaki tüm bu gelişmeleri yakından takip etmiştir. 1945 yılında PICA0(Provisional International Civil Aviation Organization) adıyla yeni bir örgütlenmeye gidilmiştir. Türkiye'nin de üye olduğu birlik, 26 ülke imzasıyla faaliyete geçmiştir. 1947 yılında ise örgüt, International Civil Aviation Organization(ICA0) adını alarak özerk bir kurum olarak Birleşmiş Milletler yapısına katılmıştır. Bununla birlikte, Türkiye 1945 yılında “Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması Şikago Sözleşmesine” taraf olmuştur. 1956 yılında ise, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı(ECAC)’na kurucu üye olmuştur. Bunun yanı sıra, EUROCONTROL’e de üyedir (SGHM, 2021). Sivil havacılık alanındaki teknolojik ilerlemelerinde etkisiyle 70’li yıllara kadar ciddi büyüme oranları görülmüştür. Bunun neticesinde, bilet fiyatları düşmüş, havacılık sektörü kamu hizmeti görevini üstlenmiştir (IATA, 2022). Bu bağlamda, pilot ihtiyacı artmıştır.

3.2.1.5 Özelleşme Etkisinin Pilotluğa Yansımaları (1972-2000)

1972 yılında Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi’ne pilot lisans ve sertifika talimatı verilmesine ilişkin 1615 sayılı kanun yürürlüğe girmiştir (T.C Resmi Gazete, 1972: 14263). 1973 yılında Türkiye Cumhuriyeti, 1784 sayılı kanunla Türk Uçak Sanayi Anonim Şirketi (TUSAŞ) kurulmuştur. 1976 yılında faaliyete geçmiştir. Bununla birlikte, TAI’ye ihtiyaç duyulduğu için, ortaklı bir yapı olarak TAI kurulmuştur. Türk Uçak Sanayi A.Ş %49, Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı %1.9, Türk Hava Kurumu %0.1, General Dynamics of Turkey %42, General Electric Technical Services %7 ortaklık anlaşmasına göre gerçekleşmiştir. TAI tesislerinde toplamda 278 adet F-16 uçağı üretilmiş olup, yaklaşık 4200 F-16 Savaşan Şahin üretilerek ve 25 ülkenin Hava Kuvvetleri de bu F-16’ları kullanıma sunmuştur (Orbay, 2009: 59-60). Ancak havacılık sektöründe, 1973 sonrasında yaşanan petrol krizi havayolu taşımacılığını etkilemiştir. 1979 yılına kadar devam eden bu süreçte, havayolu şirketleri ciddi borçlar altına girmişlerdir (Nergiz, 2008; 27-28). 1980’lere gelindiğinde ise, özelleştirme süreciyle birlikte havayolu şirketleri tekrar bir canlılık yaşamıştır. 1983 yılında, sivil havacılıkla ilgili düzenlemelerin kanunen belirlenmesi ve yürürlüğe girmesi bağlamında 2920 sayılı kanun maddesi oluşturulmuştur (T.C Resmi Gazete, 1983: 18196). Bununla birlikte 8 Mart 1986 tarihli resmi gazetede, Türk sivil havacılığına ait bilgi ve belgelerin, bununla birlikte istatistikî verilerin kayıt altında tutulmasına ilişkin 19041 sayılı yönetmelik yayınlanmıştır (T.C Resmi Gazete,

1986: 19041). Bu kanun maddesi 2000’li yıllara gelindiğinde ise 11 Eylül dünya çapında havacılık sektöründe bir kriz doğurmuştur (Nergiz, 2008: 35). Ancak sonraki süreçte Türk havacılığında büyüme yönünde gelişim sağlamıştır.

3.2.1.6 Bağımsızlaşan Havacılık-Bağımlı Pilotluk: 2000lerden Günümüze

2000’li yıllara gelindiğinde, 2009 yılında THY Yönetim Kurulu Başkanı olan Hamdi Topçu hatıralarında THY de bulunduğu dönemlerde, sivil havacılığın bağımsız bir kurum olması adına çalışmalar yapıldığını ifade etmektedir.

Pilotların çoğunluğu asker kökenliydi. Bir zamanlar Yugoslavya'ya gönderilip pilot eğitimi alanlara "yugo" deniyordu. Uçuş teknik bir konu olduğu için fazla müdahale edemiyorduk. Şirket içinde bir saltanat devam ediyordu. Askerdeki kıdem, emir-komuta anlayışı şirkette de vardı. Sivilden gelen pilotların bir değeri yoktu. Kendi içinde "karacı pilotları-havacı pilotlar" ayrımı bile vardı. Askerden gelen pilotların uçuş saatleri 2.5 ile çarpılıyor, çok kısa zamanda kaptanlık saati olan 5 bin saati dolduruyordu (Topçu, 2019: 143).

Bu dönemde kurulan uçuş okulunda yaklaşık 40-50 pilotun eğitilmesi pilot ihtiyacını karşılamamış, yabancı pilot istihdamını gerekli kılmıştır. Böylece çok sayıda yabancı pilot istihdamı sağlanmıştır. Bu durum kokpit kültürünün de değişimine sebep olmuş, "emreden koltuk" yerine "rica eden kokpit" durumu ortaya çıkmıştır (Topçu, 2019: 145). Askeri kültürün sivil havacılıktaki etkisini azaltan bir diğer unsur da THY’nin ihtiyaç duyulan pilot istihdamını yurtdışındaki okullarla anlaşarak karşılamasıdır. Böylece THY'nin ihtiyaçları yurtdışı eğitimlerinden de karşılanmıştır (Topçu, 2019: 145-146).

Günümüz havacılık faaliyetlerine baktığımızda SHGM aktif bir role sahiptir. Günümüzde Türkiye’nin milli teknoloji amacıyla sertifikasyon konusunda MEB onaylı kuruluşları yetkilendirme çalışmaları devam etmektedir. Bununla birlikte, 2021 yılında, “sivil havacılık otoritesi” olarak SHGM, NATO tarafından yetkilendirilmiştir. Bunun yanı sıra, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)’nın Koordinasyon Komitesine üye olarak seçilmesinin yanı sıra Pan Avrupa konularından sorumlu olarak ECAC görevlendirilmiştir.

Bununla birlikte, Türkiye 2022 yılı uçuş trafiğinde Avrupa'da altıncı sırada, havayolu şirketlerinin içerisinde en fazla uçuş yapan üçüncü sırada THY yer almaktadır. İstanbul Havalimanı 2022 verilerine göre Avrupa'daki havalimanları ile karşılaştırıldığında en yoğun havalimanıdır (SHGM, 2023). Türkiye, havacılık sektörü alanında önemli gelişmelere sahip olmuştur. Bu durum neticesinde, Türkiye'de pilot ihtiyacı düzenli olarak artış göstermiştir.

3.2.2 Mesleğin Genişlemesi ve Yeniden Yapılanması

Teknolojik gelişmeler, sosyo ekonomik yapı dolayısıyla mesleğin yapısında değişim ve yeniden yapılanma süreçleri meydana gelmiştir. Havacılık sektöründe uçuş talebinin ve eğitim imkanlarının artmasıyla meslek, daha geniş bir konuma sahip olmuştur. Mesleğe yönelik olarak artan taleplerle birlikte, pilot eğitim kurumlarında artış meydana gelmiştir. Bununla birlikte teknolojik gelişmelerin varlığı, pilot eğitimlerinin zaman içinde değişmesine, aynı zamanda mesleğin anlam ve icra dünyasında yeniden yapılanmasına olanak sağlamıştır.

1945 yılında, TDK tarafından yayınlanan ilk sözlükte uçak kelimesinin tayyare kelimesine karşılık geldiğini görüyoruz (Nergiz, 2020: 44). Tayyareci günümüz TDK sözlüğünde pilot olarak karşılık bulmaktadır. Türkiye'de havacılığın ilk yıllarına baktığımızda, tayyarecinin pilotluktan daha farklı bir anlam dünyasına sahip olduğunu görüyoruz. Tayyareci olarak ifade edilen kişilerin, hem pilotluk hem de uçakla yakından ilişkili olarak teknik bilgi ve ilgiye sahip olmanın yanı sıra uçak yapımında da rol alan, uçakla teknik açıdan daha ilişkili olan kişiler için kullanıldığını görmekteyiz. Örneğin, tayyareci Vecihi Hürkuş hem pilot hem de teknik açıdan bir uçak projesi oluşturacak ve inşa edecek kadar uçakla yakından ilgili bir mesleki yaşam sürmüştür (Hürkuş, 2000). Ancak, bu durum günümüz pilotluk tanımından daha uzak bir anlam dünyasına sahiptir. Çünkü günümüzde pilot, uçağı ve içindeki kargo, yolcu ve uçuş mürettebatını bir yerden bir yere güvenli şekilde taşıyan kişi için kullanılmaktadır.

Sivil havacılık ve sonrasında sivil pilotluğun tarihteki yerini görmek kurumsal değişimlerle ilişkilidir. Cumhuriyet'in ilk döneminde askeri havacılık ön planda ve askeri subaylar pilot olmaktadır. Askeri havacılığın etkili olduğu bu dönemde, Türk havacılığı, "karakteristik bir asker ruhuyla" idare edilmektedir (Hürkuş, 2000: 160).

Örneğin, Vecihi Hürkuş, Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nda havacılık alanında aktif görev almış bir isimdir. Sivil kökenli biri olmasına rağmen askeri havacılıkla teyyareciliğe başlamış olan Hürkuş, milli mücadele ruhuyla ordu hizmetinde bulunan diğer tayyareciler gibi orduda görev almıştır. Ancak sonraki yıllarda kurulan kurumların inşası, sivil havacılığın oluşması, sürdürülebilir kılınması ve askeriyeden ayrı bir kurguda hareket etmesi konusunda önemli bir görev üstlendiğini ifade edebiliriz. Özellikle, Vecihi Hürkuş'un da kuruluşunda içinde bulunduğu Türk Tayyare Cemiyeti Kurumu, sivil havacılığın gelişimi açısından önemli bir role sahip olmuştur.

Günümüz Türkiye'sinde, uçak pilotu eğitimleri verebilmek için belirli kuruluşlar inşa edilmiş, uluslararası standartlara uygun mevzuat oluşturulmuştur. Ulaştırma Bakanlığı tarafından Uçak Pilotu Lisans Talimatı adıyla yönetmelik oluşturulmuştur. Uçak pilotu olmak isteyenlerin lisans ve sertifika almalarına yönelik olarak esas ve usuller bu yönetmeliğin kapsamına girmektedir. Yönetmelik kapsamında öğrenci pilot lisansı(SPL), hususi pilot lisansı(PPL), Ticari Pilot Lisansı(CPL), Aletli Uçuş Yetkisi(IR), Sınıf ve Tip Yetkileri, Hava Yolu ve Nakliye Pilotu Lisansı, Öğretmen ve Kontrol Pilotu Yetkileri, Kontrol Pilotluğu olmak üzere lisans ve sertifikaların usul ve esaslarının var olmasının yanı sıra, bunların yürütme ve yetkilendirme durumları bulunmaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) pilot adaylarının sertifika ve lisans alımlarında yetki verilmiş ana kurumdur. Sivil Havacılıkta pilot olmak için SHGM tarafından belirlenmiş olan özel veya üniversite çatısı altında uçuş okullarından eğitim almak gerekmektedir. Türkiye'de toplam 54 tane uçuş okulu bulunmaktadır. SHGM'nin denetlediği ve işletmelerinde gerekli zorunluluklara tabi tuttuğu bu okullar, pilot adayları için hangi alanda pilot olmak istedikleri, eğitim kalitesi veya ekonomik koşullar açısından farklılık göstermektedir. Eğitim koşullarına baktığımızda, Hususi Pilot Lisansı almak için 45 saat, Ticari Pilot Lisansı için 150-200 saat, ATPL lisansı için 1500 saatlik uçuş gerçekleştirmenin yanı sıra teorik ders ve uçuş sınavları başarısı gerekir (Hüseyinlioğlu, 2021). Pilot adaylarının pilotluk yetkisi alabilmesi için SHGM tarafından İngilizce bilgisinin iyi seviyede olması beklenmektedir (SHGM, 2022). Bunun yanı sıra, pilotların haklarını korumak, sivil havacılıkta yaşanan problemlere çözüm üretmek ve mesleki gelişimlerine destek olmak amacıyla çalışan kurumlar bulunmaktadır. Bunlardan biri de Türkiye Havayolu Pilotları Derneği'dir (TALPA).

Belirli eğitimleri tamamlayıp, pilot lisanslarını elde eden pilotlar, belirli sağlık problemleri olmaması durumunda 65 yaşına kadar uçuş yapabilmektedir. Belirli şirketlerde çalışma imkanı bulan pilotların uçuş saatleri çeşitlilik göstermektedir. Çalıştıkları kurumun uçuş saati ekip planlama birimleri tarafından belirlenmektedir. Uçuş saatleri, aylık maksimum 110 saatle sınırlandırılmıştır. Ancak bu durum, uçak tipi ve havayolu şirketine göre değişmektedir. Örneğin, THY’de Airbus 330 filosunda ortalama 75 saat uçmaktadır. Ancak Boeing 777 filosu ise 90 saat uçmaktadır. SHGM’nün güncel verilerine bakıldığında, Türkiye’de havayolu işletmelerinin sayısı 12’dir. 2022 verilerine bakıldığında, toplam uçak sayısı 598 iken, İç ve dış hatlar yolcu sayılarına bakıldığında, 182.333.844 olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, yine 2022 yılı uçak pilot sayısına bakıldığında toplam 11.926 pilot bulunmaktadır. Bununla birlikte 1385 tane de öğrenci pilot mevcuttur (SHGM, 2023).

Sonuç olarak, pilotluk mesleğinin doğası, yapısı ve işleyişi, ekonomik, sosyal ve teknolojik alandaki gelişmeler nedeniyle değişime uğramaktadır. Türkiye’nin havacılık sektöründeki büyüme, pilota olan talebi arttırmıştır. Bununla birlikte küreselleşme etkisiyle farklı bölgelere uçuşlar artmış pilotların mesleklerinin işleyiş biçimlerinde de değişimler meydana gelmiştir. Bu durum aynı zamanda, pilotların iş ve yaşam biçimlerinin değişiminde de etkili olmuştur. Büyüme karşısında, pilotların iş yükü artarken, daha fazla kariyer imkanı da oluşmuştur. Sonuç olarak, dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de pilotluk mesleği, değişim geçirmektedir. Bu değişim, gündelik yaşam ve mesleki yaşamlarını etkilemenin yanı sıra, mesleğin toplumsal açıdan algılanmasında da etkili olmaktadır.

3.3 Pilotların Sosyal Konumu ve Statüleri

Gündelik yaşamda mesleklerin varlığı, sosyal konumunu ve kimliğini belirleyen temel unsurlardan biridir. Pilotluğun toplumsal tarihine baktığımızda, pilotluk seçkin bir meslek olarak kabul edilmektedir. Yüksek seviyede uzmanlaşma ve eğitim gerektiren, özerklik ve otoritesinin görünür ve gelir seviyesinin yüksek olması bu mesleği seçkin bir konuma getirmektedir. Böylece pilotluk, mesleki itibar skalasına bakıldığında ilk beşte konumlanmıştır (Sunar, 2020: 49).

Tablo 3.1: Mesleklerin İtibar Puanı Sıralaması

Meslek	2020 Sıra	2020 Puan
Tıp Doktoru	1	87.17
Hakim	2	84.26
Üniversite Profesörü	3	83.73
Pilot	4	82.65
Büyükelçi	5	82.16

Kaynak: Türkiye’de Çalışma Hayatı ve Meslekler Araştırma Raporu, tyap.net/tma.

Bu tabloda da görüldüğü gibi, pilotluk mesleği dördüncü sırada yer almaktadır. Bu bağlamda, pilotların toplumsal konumları ve statülerinin, mesleki yaşamları ve sosyal hayatlarına etkileri bu bölümde ele alınacaktır. Belirli yetenek ve eğitim seviyesine sahip olan pilotlar, sıkı bir sertifikasyon sürecinden sonra bir uçağın içindeki yolcu ve mürettebatı güvenli şekilde uçurma sorumluluğuna sahip olmaktadır. Pilotların hem bilişsel hem de fiziksel sağlık durumlarının belirli bir standartta olması ve yüksek eğitim düzeyine sahip olmaları gerekmektedir. Aldıkları sorumluluk kapsamında hızlı karar alma ve baskı durumlarına yönelik olarak yüksek seviyede stres altında kalmaktadır (Hafner-Burton vd., 2013). Ancak bu durumla baş edecek, beceri ve bilgiye sahip olmaları için düzenli eğitimler almaktadır.

Pilotların eğitim ve gelir seviyelerinin yüksek olması toplumsal statülerini doğrudan etkileyen önemli bir faktördür. Genellikle iyi eğitilmiş olmaları ve yüksek seviyede gelire sahip olmaları, yüksek bir sosyal sınıfta konumlanmalarına yol açmaktadır (O’Cathain, vd., 2002). Daha düşük gelire sahip olma ve mesleki olanakların yoksunluğunun olması, statüyü azaltabilir. Örneğin, yapılan çalışmalarda düşük

maliyetli havayolu şirketlerinin politikaları kapsamında pilotların daha düşük gelire sahip olması veya mesleki sorumluluklarındaki artış nedenlerinden dolayı yüksek statülü profesyoneller olmadığına yönelik görüşler de bulunmaktadır (Harvey and Turnbull, 2010: 233). Bununla birlikte yapılan çeşitli araştırmalarda, ayrıcalıklı profesyoneller grubu olarak tanımlanan pilotluk mesleğinin (Fraher and Gabriel, 2016: 927) önemli bir düşünüşle karşı karşıya olduğu da ifade edilmektedir (Ashcraft, 2007: 9).

Mesleki rol ve sorumluluklar açısından, pilotların uzun ve düzensiz çalışma saatleri, pilotların sosyal hayata katılımlarını sınırlandırmaktadır. Bununla birlikte, statüsünün yüksek olması, pilotların gündelik yaşamlarını ve sosyal ilişkilerini de etkilemektedir. Toplumda saygı gören pilotların, sosyal ilişkilerinde de bu saygınlık durumu önemli rol oynamaktadır. Pilotların sosyal konumunu ele aldığımızda, pilotların mesleki rollerinde güvenilir ve yetenekli olmalarına yönelik ön kabul, toplumsal ilişkilerinde olumlu bir etki oluşturabilmektedir (Kunda, 1999).

Sonuç olarak, pilotların sosyal konum ve statülerinin toplumsal yapı ve değerlerle ilişkili olduğu söylenebilir. Seçkin bir meslek grubunu temsil eden pilotların belirli yeteneklere sahip olmaları, önemli sertifikasyon aşamalarından geçmiş olmaları, yüksek eğitim ve gelir seviyesine sahip olmaları, pilotların toplumsal konumlarını belirlemektedir (Ganzeboom, De Graaf ve Treiman: 1992: 9). Bununla birlikte yüksek statüye sahip olmaları onların sosyal hayatlarındaki ilişkilere de yansımaktadır. Sosyal konumlarını ve yaşamlarını etkileyen bir unsur olduğu görülmektedir. Bu çalışmada, Türkiye’de pilotluk mesleğinin sosyal konumu ve statüsü ile ilgili bu tez çalışmasının verilerine dayanarak beşinci bölümde detaylı incelemeler yapılmıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ARAŞTIRMA TASARIMI VE YÖNTEMİ

Araştırma, pilotların gündelik yaşamlarını ele alırken statü, meslek ve toplumsal ilişkiler açısından incelemektedir. Nitel araştırma teknikleriyle gerçekleştirilen bir çalışmadır. Bu sebeple, araştırma kapsamında katılımcılara açık uçlu sorulardan oluşan mülakatlar yaptım. Moustakas'ın fenomenoloji adımlarına dayanarak araştırma sürecini takip ederek, verileri bu bağlamda analiz ettim. Araştırmada mülakat ve katılımcı gözlem yöntemleri kullanılarak pilotların gündelik yaşamları, meslek, statü ve toplumsal ilişkiler bağlamında ele alınmıştır. Bu nedenle, mülakatlarda yarı yapılandırılmış görüşme tekniğini uyguladım. Katılımcıların farklı deneyimlere sahip olmalarından dolayı araştırma sorularını katılımcılara göre değiştirdim veya sormadım. Araştırmayı yürütürken açık ve öz bilgilendirilmiş onam formu verdim. Her katılımcıdan ses kaydı alabilmek için izin istedim. İki katılımcı kayıt alınmasını istemediği için görüşme boyunca notlar alıp, bunları yazılı metne dönüştürdüm. Bu mülakatların dışındaki tüm mülakatlarda ses kaydı alarak, görüşme sonrasında bire bir yazıya aktardım.

4.1. Araştırma Yöntemi

Bu tez çalışmasında, nitel araştırma desenlerinden olan transandantal fenomenoloji yaklaşımı kullandım. Moustakas'a göre, nitel araştırmacılara bakıldığında insan deneyiminin nesnesi olan bir fenomeni tanımlamaktadır. Fenomenoloji, birtakım kişiler tarafından deneyimlenen bir olgunun derinlemesine anlaşılmasını sağlamaktadır (Creswell, 2007: 125). Bu sebeple, fenomenoloji, neyi ve nasıl deneyimlediklerini içermektedir (Moustakas, 1994). Moustakas, transandantal fenomenoloji de, Husserl'in kavramlarından biri olan epoche veya parantezleme kavramına odaklanmaktadır. Araştırmaya başladığında fenomenle ilgili kendi deneyimlerini tanımlayarak başlayıp, kendi görüşlerini parantez içine alarak başkalarının deneyimleriyle ilerlemek hedeflenmektedir (Creswell, 2007: 121). Bu

yaklaşım sayesinde, pilotların deneyimlerinin öznel boyutlarına daha derinlemesine erişilerek daha kapsamlı bir anlayış elde ettim.

Bu tez çalışmasında Moustakas'ın transandantal fenomenoloji yaklaşımını takip ettiğim prosedürler şu şekildedir: Öncelikle, incelenecek bir fenomeni belirlemek, sonrasında kişinin deneyimlerini parantez içine almak, fenomeni deneyimleyen bir takım kişilerden veri toplamak. Bunların neticesinde araştırmacı önemli ifadeler veya alıntılara bilgiyi indirger ve ifadeleri temalarda birleştirir. Bunu takip eden süreçte, araştırmacı kişilerin deneyimlerinin dokusal(textural) bir tanımını geliştirir(katılımcılar neyi deneyimledi olarak), bir yandan da onların deneyiminin yapısal tanımını, durum koşul ve bağlam açısından onu nasıl deneyimledi açısından, geliştirir. Ve deneyimin genel bir özünü aktarmak için yapısal ve dokusal tanımların kombinasyonunu da geliştirir (Moustakas, 1994).

Moustakas'ın transandantal fenomenoloji yaklaşımını kullandığım bu çalışmada pilotlarla mülakatlar gerçekleştirdim. Bu süreçte elde edilen verileri kodlayarak, temalara dönüştürdüm. Son olarak, kavramsal şemalar çerçevesinde ele aldım. Araştırmada, pilotluk mesleğinin meslek, statü ve toplumsal ilişkiler bağlamında meslek mensupları tarafından nasıl deneyimlediğini ele alırken yarı yapılandırılmış araştırma sorularıyla derinlemesine mülakat tekniği kullandım. Bir araç olarak yarı yapılandırılmış görüşme tekniğinde sorular öncesinde hazırlanır ancak soruların sıralaması değişebilir. Bununla birlikte, katılımcıların cevaplarına göre sorular genişletilerek görüşme verileri zenginleştirilebilir. Bu çalışmada da yarı yapılandırılmış mülakat tekniği kullanılarak görüşmeleri gerçekleştirdim.

4.2 Çalışma Alanı

Pilotların gündelik yaşamlarını meslek, statü ve toplumsal ilişkiler bağlamında incelediğim bu tezde, Türkiye'de sivil havacılık sektöründe çalışan pilotlara odaklanılmıştır. Araştırma kapsamında, çeşitli havayolu şirketlerinde çalışan, farklı demografik yapılardan seçilen pilotlarla derinlemesine mülakatlar yaparak araştırmaya geniş bir perspektif sunmayı amaçladım. Türkiye'nin bir prototipi olarak, geniş yelpazeden pilotla İstanbul'da araştırma yapmayı tercih ettim. Bu durum, farklı havayolu şirketlerinde çalışan pilotlarla iletişim kurmamda yardımcı oldu. Böylece,

sivil havacılıkta çalışan pilotların gündelik yaşamlarına dair kapsamlı ve derinlemesine araştırma imkanına sahip oldum.

4.3 Araştırmanın Örnekleme

Türkiye’de çeşitli havayollarında görev yapmış ve halen yapmakta olan pilotlar araştırmanın çalışma grubunu oluşturmaktadır. Özellikle İstanbul’da çeşitli havayollarında görev yapan pilotları tercih ettim. Amaçlı örneklem yöntemi uygulayarak katılımcılar belirledim.

Creswell (2007), fenomenolojik yöntem içerisinde, göreceli olarak homojen bir görüşme grubunun gerekli olduğunu ifade etmektedir. Bununla birlikte, bilgi açısından zengin vakalar toplamak için amaçlı örneklem uygulanmıştır. Bu bağlamda, amaçlı örnekleme şu şekilde tanımlanmaktadır: “Çalışmak için seçilen bilgi açısından zengin vakalar, araştırılmakta olan araştırma sorusunu aydınlatacaktır (Patton, 2015: 402). Amaçlı örneklemin bir parçası olan ölçüt örnekleme, durumların seçilmesini ifade ederek önceden belirlenmiş bazı kriterleri ifade etmektedir (Creswell, 2007). Araştırmanın konusuyla ilgili herhangi bir durum ölçüt olarak belirlenebilir (Grix, 2010). Benzer deneyimlere sahip katılımcıları seçmek için araştırmacı bazı kriterler belirlemelidir. Bu araştırmada da, katılımcıların pilotluk mesleğini yapmakta olmaları kriterlerin başında geliyor. Bunun yanı sıra, ikinci kriter olarak ise pilotların uçuş deneyimlerine bakılarak, kıdemli pilotlar ve ikinci pilotlardan katılımcılar belirledim. Son olarak ise, güncel pilot verileri de göz önüne alarak kadın ve erkek pilot katılımcıların oranlarını belirledim. Sonuç olarak, bu çalışmada Türkiye’de pilotluk mesleği yapmakta olan pilotlardan katılımcılar seçilmiştir.

4.4 Katılımcı Profili

Katılımcı profillerine bakıldığında, mülakat yapılan pilotların tamamı sivil hava yollarında çalışan pilotlardan oluşmaktadır. Katılımcıların seçilmesinde ana kriter sivil havacılıkta çalışmakta olmalarıdır. Katılımcı mahremiyetini ve gizliliğini korumak için isimleri kodla ifade ettim. Yarı yapılandırılmış mülakatlar gerçekleştirilen ve 16 kişiden oluşan görüşme grubundaki katılımcı profilleri Tablo 4.2’de detaylı olarak incelenebilir.

Tablo 4.2: Katılımcı Bilgileri

Katılımcı	Yaş	Cinsiyet	Medeni Durum	Eğitim	Mesleki Rolü	Uçuş Tecrübesi
S1	43	Erkek	Evli	THY	İkinci Pilot	4000
S2	30	Kadın	Bekar	THK	İkinci Pilot	1300
S3	62	Erkek	Evli	Hava Kuvvetleri	Kaptan	13000
S4	47	Erkek	Bekar	Hava Kuvvetleri	Kaptan	14000
S5	55	Erkek	Evli	Hava Kuvvetleri	Kaptan	12000
S6	38	Erkek	Bekar	AFA	İkinci Pilot	3800
S7	32	Erkek	Evli	AFA	İkinci Pilot	4500
S8	36	Erkek	Evli	THK	Kaptan	8000
S9	53	Erkek	Evli	Hava Kuvvetleri	Kaptan	12000
S10	37	Kadın	Evli	THY	Kaptan	6500
S11	33	Erkek	Evli	AFA	İkinci Pilot	6500
S12	50	Erkek	Bekar	THY	Kaptan	15000

S13	51	Erkek	Evli	Hava Kuvvetleri	Kaptan	12000
S14	47	Erkek	Evli	THY	Kaptan	13500
S15	39	Erkek	Bekar	THY	Kaptan	7500
S16	63	Erkek	Evli	THY	Kaptan	30000

Pilotların yaş aralıklarına bakıldığında 30 ila 63 yaş aralığında çeşitli yaş gruplarından pilotla görüştüm. Bunların arasında pilotların farklı alanlarda görev yaptıkları ortaya çıkmıştır. Tabloda da görüldüğü gibi katılımcılardan 5 tanesi ikinci pilot ve 11 tanesi kaptan pilottur. 11 kaptan pilottan 8 tanesi senior pilottur. Pilotların kariyer gelişimleri ve olası değişimlerini analiz etme imkanı sunmaktadır. Toplam uçuş saatlerine bakıldığında ise, pilotlar 1300 saatten 18.000 saate kadar farklı uçuş tecrübelerine sahiptir. Bu çeşitli uçuş saat tecrübelerine sahip olunması, pilotların meslekteki konumları, bundan sonraki kariyer hedeflerini anlamak ve gelecek planlamalarını değerlendirmek için önemlidir.

Görüşme yapılan 16 katılımcıdan 11 tanesi sivil havacılıkta çeşitli kurumlarda pilotluk deneyimine sahip olmuştur. Diğer beş pilot ise hava kuvvetlerinde pilotaj eğitimlerini tamamlamış, S4 haricinde diğer dört kişi askeriye emekli olup sivil havacılığa geçiş yapmıştır. S4 ise eğitimini hava kuvvetlerinde tamamladıktan sonra sağlık problemleri sebebiyle sivil havacılıkta pilotluk kariyerine başlamıştır. Mesleğin tarihi arka planına baktığımızda askeri havacılığın güçlü etkisi sivil havacılığa da yansımıştır. Askeri havacılık kökenli pilotların sivil havacılıkta istihdam edilmesi durumu 2000’li yıllara kadar yoğun olarak devam etmiştir. Ancak bu durum ilerleyen yıllarda sivil havacılıkta pilot istihdamı sağlayacak kurumların inşası ile birlikte değişime uğramıştır. Mülakatta görüşülen asker kökenli pilotların hepsi senior pilot olarak da ifade ettiğim uzun uçuş tecrübesine sahip olan kıdemli pilotlardır. Bununla birlikte, asker kökenli pilotlar 47 ve 63 yaş aralığındadır. İleri yaşta olan asker kökenli pilotların varlığı, mesleğin tarihi arka planı açısından bizlere önemli veriler sunmaktadır.

Mülakat yapılan pilotların özelliklerini incelediğimizde, cinsiyete dayalı pilot verileri ele alınarak toplam 14 erkek 2 kadın pilotla görüşme gerçekleştirdim. Havacılık sektöründe özellikle pilot istihdamında kadın erkek sayısında denk bir durumun olmadığı açıktır (Civelek ve Yavuzyılmaz, 2019). Kadın pilotların erkek pilotlardan az olması araştırmada görüşmeciler profillerini de etkilemiştir (Chen, Jheng ve Liu: 2022). Cinsiyete göre bu niceliksel farklılığın olması araştırma örneklemini etkiledi. 16 katılımcı arasında birer tane kaptan pilot ve ikinci pilot yer almıştır.

Pilotların medeni durumlarına baktığımızda, katılımcıların 5 tanesi bekar, 11 tanesi evlidir. 3 kişi boşanmış ancak çocuk sahibidir. Katılımcılardan evli olan iki pilotun çocukları yoktur. Evli pilotlardan bir tanesinin eşi de pilot olarak görev yapmaktadır. Bir diğer evli pilotun eşi ise kabin amiri olarak görev yapmaktadır. Bu veriler, pilotların kişisel yaşamları açısından bizlere farklı boyutlar sunmaktadır.

Tabloda görülen sosyo demografik bilgilerin yanı sıra başka unsurlar da bulunmaktadır. Katılımcıların geçmişleri ve pilotlukla ilişkilerine bakıldığında, bunlardan bazılarının pilotluğa liseden sonra eğitim alarak başladığı, bazılarının ise farklı disiplinlerde lisans eğitimi aldıktan sonra çalışma hayatına başlamadan veya çalıştıktan sonra pilotluk mesleğine geçiş yaptıkları görülmüştür. Hava kuvvetlerinde eğitim almış olanların, dönemin koşullarında pilot olmak için, sivil alanda eğitim almalarının mümkün olmaması ve ekonomik sebeplerden dolayı hava kuvvetlerini tercih ettikleri görülmüştür. Bunun yanı sıra, görece daha genç olan pilotların özel hava yollarında eğitim karşılığı çalışma koşulları taahhüdüyle pilotluk eğitimlerini aldıkları görülmüştür. Katılımcıların yalnız iki tanesinin sivil havacılıkta ücreti doğrudan ödeyerek eğitim aldığı, diğer dokuz tanesinin ise ücret mukabilinde çalışmalarını taahhüdüyle pilotaj eğitimlerini tamamladıkları belirlenmiştir.

4.5 Veri Toplama Süreci

Araştırma evrenini inşa ederken sivil havacılıkta görev yapan pilotlarla iletişime geçilmiştir. Bu çerçevede örneklem oluştururken, güncel pilot verileri ele alınarak, çeşitli havayollarından yaş, cinsiyet, tecrübe ve buldukları pozisyonlar göz önüne alınarak görüşme yapılacak pilotları belirledim. Mülakat yapılan pilotlar, mesleğe bakışları, mesleğin gündelik yaşamlarına etkisi, statünün toplumsal hayatlarına yansımaları, pilotların toplumsal ilişkilerini incelemek amacıyla seçildi.

Nitel araştırma yöntemleri uyguladığım bu tezde, yarı yapılandırılmış mülakat yaptım. Görüşmede demografik verileri elde etmek için ön sorular sormanın yanı sıra, toplam 5 soru grubundan oluşan 16 araştırma sorusu sordum. Ancak görüşmelerin akışına göre, bu soruların yanı sıra açma soruları ve ek sorulara da ihtiyaç duyuldu. Mülakat sorularını 2022 Aralık ayında hazırlamış olup, görüşmelere 2023 yılı Ocak ayında başlanarak Mart ayında tamamladım. Mülakat soruları, iki pilot görüşme yapıldıktan sonra tekrar düzenlenerek son halini aldı. Görüşme soruları aşağıdaki gibidir:

Demografik sorular:

1. Nasıl bir aileye doğdunuz?
2. Anne babanızın mesleği nedir?

Görüşme soruları:

3. Pilotluk mesleğini seçim sürecinizden bahsedebilir misiniz?
4. Pilot olmak için nasıl bir eğitim aldınız?
5. Bugüne kadar olan mesleki kariyerinizi anlatır mısınız?
6. Pilotluk sizin için ne anlam ifade ediyor?
7. Pilotluk mesleğini yapmanın zor yanları nelerdir?
8. Bundan sonra pilotluk mesleği ve iş hayatınızla ilgili planlarınız neler?
9. Mesleği icra ederken sosyal hayatınızı nasıl organize ediyorsunuz?
10. Pilotluk mesleğinin geleceğini nasıl görüyorsunuz?
11. Güncel pilot gelirinizi nasıl buluyorsunuz?
12. Çalışma rutininizde olan standart bir gününüzü anlatır mısınız?
13. Uçuşunuz olmayan bir gününüzü nasıl geçiriyorsunuz?
14. Çalışma süreciniz dışında sosyal ilişkilerini nasıl yönetiyorsunuz?
15. Yakın çevrenizle ilişkilerinize nasıl zaman ayırıyorsunuz?
16. Maddi imkanlarınızı nasıl kullanıyorsunuz?

Mülakatları, katılımcıların büyük çoğunluğuyla yüz yüze, ancak çeşitli nedenlerle bazı pilotlarla online olarakta gerçekleştirdim. Katılımcılara, görüşme katılım formu vererek, tüm katılımcılara kimliklerinin açıklanmayacağını taahhüt ettim. Derinlemesine(in-depth) ve çoklu görüşmeler (multiple interviews) kullanarak fenomeni deneyimleyen kişilerden veri toplamak gerekir (Moustakas, 1994). Yeni fikirlerin, soru ve temaların keşfedilmesi için yeterli alana ihtiyaç duyulduğundan mülakatlar yapılandırılmadı. Veri toplama süreci ilerledikçe, kategori ve fikirleri

temsil edecek yeni iyileştirmelere ihtiyaç duyulduğu için sorularda tekrar iyileştirme yapıldı (Strauss and Corbin, 1998).

Veri toplama sürecinde, mülakat yapmak için pilotlara ulaşmak hiç kolay olmadı. Bu konuda, öncelikle arkadaş çevremden pilot yakınları olanlarla iletişim kurdum. Ancak burada genç pilotlarla iletişim kurmaktan kaynaklı olarak çok az sayıda pilota ve ikinci pilot deneyimi olanlara ulaşabildim. Bunun sonrasında, havacılık sektöründe yöneticilik görevi yapan aile dostları vasıtasıyla çok geniş yelpazeden pilotla görüşme yapma imkanı buldum. Görüştüğüm pilotlar aracılığıyla görüşme yelpazemi genişleterek daha çok pilota ulaşma imkanına sahip oldum. Yapılacak mülakatlar için, yirmiden fazla kişiyle iletişime geçtim. Ancak bunların sadece 16 tanesi görüşmeyi kabul etti. Görüşmeciler ile iletişim kurmak için email, telefon ve mesajlaşma yollarını kullandım. Pilotların özellikle mesajlaşma yolunu tercih ettiklerini söylemek mümkündür. Ancak mesajlaşma sonrasında araştırma hakkında bilgi almak için telefon görüşmeleri taleplerinde bulundular. Telefon görüşmelerinde pilotların çoğu, görüşme hakkında bilgi almak istedi. Bunun yanı sıra, çalıştıkları kurumlara karşı sorumluluk hissederek araştırmada kendi kişisel haklarının korunması ve bu verilerin gizli kalmasına yönelik kaygılarını ifade etmişlerdir. İletişime geçilen pilotların bir kısmı çalıştıkları kurumun onayının olmamasını sebep göstererek mülakatı kabul etmedi. Planlanan mülakatlardan 3 tanesi ise uçuş saatlerindeki ani değişimlerden dolayı iptal oldu.

Araştırma verileri için gerçekleştirilen 16 görüşmeyi, online ve yüzyüze olarak yaptım. Yüz yüze olan görüşmelerin büyük çoğunluğunu havayolu şirketlerinde gerçekleştirdim. Pilotların düzensiz ve yoğun çalışma koşullarına sahip olmaları nedeniyle online görüşmeler de yaptım. Yapılan mülakatların tamamını incelediğimde yeni katılımcılara ihtiyaç oluşturacak bir durumun olmadığına karar verdim.

Katılımcılarla yalnız olarak birebir mülakatlar gerçekleştirildi. Yapılan mülakatlarda, görüşmenin başında soruları cevaplamakta özgür olduklarını söyleyerek, mülakat sonrasında iletişim kurabileceklerini ifade ettim. Yakın bir ilişki kurmak için mülakatlar sohbet havasında başladı (Moustakas, 1994). Katılımcıların kendi deneyimlerini paylaşmalarını kolaylaştırmak için araştırmacı onları rahatlatmalı ve sohbetin akışını kolaylaştırmalıdır (Poggenpoel ve Myburgh, 2003). Bu bağlamda mülakatlarda, havacılıkla veya sosyal hayatlarıyla ilgili sohbet havasında konuşmalara

ihtiyaç duyuldu. En kısa mülakat 30 dakika sürerken, en uzun mülakat 3 saat 29 dakika sürdü. Ortalama olarak mülakat süreleri 45 ila 60 dakika aralığında olmuştur.

Görüşmelerde daha hâkim bir dil kullanma ve alanın terminolojisinin bilinmesi gerekli olduğu görülmüştür. Mülakat sürecinde, havacılık sektörü hakkında geniş bilgiye sahip olmak, pilotların ilgisini çekmenin yanı sıra, görüşmelerin sohbet havasında geçmesinde de etkili oldu. Bu anlamda, araştırmacıların alandaki konuşmalara hâkim olması oldukça önemlidir. Ancak araştırmada, bir mülakatın daha kısa sürmesine engel olamadım. Görüşmecinin yoğun iş temposu ve gündelik hayatındaki sorumlulukları kısa sürmesinde etkili oldu. Bir mülakat hariç, tüm mülakatların sohbet havasında geçmesine özen gösterdim. Mülakatlar öncesinde görüşme kaydı alınmasına yönelik olarak katılımcılardan izin alarak, iki katılımcı hariç tüm mülakatlarda ses kaydı aldım. Bu kayıtları görüşme sonrasında transkript ederek düzenledim. Ses kaydı alınmayan mülakatlarda ise not tutarak mülakat sonrasında düzenleyerek yazılı hale getirdim.

4.6 Veri Analiz Süreci

Çalışma verileri mülakat kayıtlarının metne dönüştürülmesi ve düzenlenmesi sonrasında kodlama yöntemiyle, birbirine benzer ifadeleri kodladım. Bu bağlamda, kişilerin cevapları ayrıntılı şekilde ele alınmış ve çalışma gruplandırılarak ele alınmıştır. Bununla birlikte, katılımcı gözlem olarak yapılan araştırma verilerini de metin haline getirerek değerlendirmek üzere hazırladım.

Bu tezde, nitel araştırma yöntemi kullandım. Bu çerçevede fenomenoloji yöntemi ele alınmış olup Moustakas'ın fenomenoloji yaklaşımına dayanarak araştırma sürecini takip ettim. Bu çerçevede, analiz kısmında da transandantal fenomenoloji tekniğini kullandım. Moustakas'a göre, fenomenolojik analizde, bireylerin sahip oldukları bağlama göre deneyimlerinin ne olduğunun sorulması önemlidir. Bununla birlikte, bireylerin deneyiminin bütünlüğüne odaklanılır. Fenomenolojik yaklaşımın deneyimin özünü betimlemekte temel oluşturan tanımlamaları bir araya getirmek için deneyimlere tekrar dönmeyi kapsadığı ifade edilmektedir (Moustakas, 1994).

Moustakas, transandantal fenomenoloji yaklaşımında, Husserl'in kavramı olan epoche veya parantezleme kavramını da kullanmaktadır. Moustakas'a göre, katılımcıların deneyimi nasıl gördüklerini anlamak için, araştırmacılar mümkün olduğunca kendi deneyimlerini parantez içine almak zorundadır (Moustakas, 1994). Araştırmacının

varsayımlar oluşturmaktan kaçınarak saf ve temiz bir şekilde konuya odaklanması beklenmektedir (Phillips, Strunk ve Pickler: 2011). Moustakas, fenomenolojik analizde sistematik bir tekniğin takip edildiğini söylemektedir. Bu sebeple, bu tezde, Moustakas'ın transandantal fenomenoloji teorisinde ele alınmıştır. Moustakas'a göre, araştırmacı fenomeni önyargılarla ve deneyimlerle kirletmeden kavramalıdır (Moustakas, 1994). Bu bağlamda, tez için mülakatların başlangıcında gerçekleştirilen pilot görüşmelerde, araştırmacı olarak konumumu netleştirmek için, düşünce ve ön yargılarımı anlamak için çaba sarf ettim. Bununla birlikte, gerçekleştirilen tüm görüşmelerde de bunu yansıtmamak için gayret göstererek, bir araştırmacı olarak önyargılarımı parantez içine almaya çalıştım.

Analiz kısmında ikinci aşama ise fenomenolojik indirgemedir. Bu aşamada, araştırmacı veriyi en saf şekilde tanımlamak için evreni ve varsayımları parantez içine alır. (Patton, 2015) Son aşamada ise, araştırmacı bireysel deneyimin tasviriyle temaları sentezler. Bunun neticesinde, bireylerin deneyiminin özü ve anlamının bütün bir tasviri oluşturulur (Moerer-Urdahl ve Creswell, 2004). Bunun için araştırmanın kodlama sürecinde, mülakatları detaylı şekilde okuyarak araştırma bağlamında katılımcıların konuyu nasıl deneyimlediği ile ilgili önemli ifadeleri belirlemem gerekiyordu. Önemli ifadeleri, anlam kümelerine ve temalara dönüştürmek için bir liste oluşturdum. Genel olarak, fenomeni tanımlayan sınırlı sayıda seçilmiş kategori ve temalarla verileri daraltma işlemi yaptım. Elde edilen bulguların tamamını görmek için tabloda bir araya getirdim. Bu çerçevede araştırmada 4 kategori altında bazı temel temalar ortaya çıktı. Bunlar, sosyal arka plan, mesleğin icrası, mesleğin anlam ve değeri ve son olarak sosyal hayata katılımıdır. Bu 4 kategorinin altında toplam 14 alt tema oluşturdum. Bu elde edilen bulgular, literatür araştırmalarından ve kavramsal çerçevede inşa edilen teorik zemine uygun olarak analiz edildi.

4.7 Araştırmacının Pozisyonu

Pilotların gündelik hayatlarında yoğun iş temposuna sahip olması, çalışma rutini dışındaki günlerde elde ettikleri zamanı verimli kullanma çabalarından dolayı onlarla görüşmeler ayarlamak hiç kolay olmadı. Bu nedenle, pilotlarla iletişime geçme konusunda güvenilir referanslara ihtiyaç duydum. Bu referansların güçlü ve güvenilir konumda kişiler olması görüşmelerde oldukça işime yaradı. Bununla birlikte, görüşme

öncesinde gizli kalacağı konusunda verdiğim teminatla birlikte pilotlarla mülakat sırasında sohbet havasında, rahat bir görüşme yapılmasını sağlandı. Bu çerçevede, pilotların meslek içi dinamiklerin zorlukları çok açık ifade ettiklerini gördüm. Araştırmada, erkek pilotlarla yapılan görüşmelerde, pilotaj konularında teknik bilgiye ağırlık vererek konuşmak pilotların konuşmalarının akışını olumlu yönde etkiledi. Alana hakim olan bir araştırmacı olmak, pilotlarda güven duygusunu arttırdığını söyleyebilirim.



BEŞİNCİ BÖLÜM

GÜNLÜK YAŞAMDA PİLOTLAR: HAYAT TARZI, TEMSİL VE TATMİN

Teknolojik gelişmelerin etkisiyle uluslararası havacılık sektöründe değişimler meydana gelmiştir. Bu değişimler, havacılık sektöründeki meslek gruplarında etkili olmaktadır. Sektördeki en prestijli mesleklerden biri olan pilotluk mesleğinde de bu değişim ve dönüşümleri görmekteyiz. Pilotların mesleki yaşamlarını önemli ölçüde etkileyen bu değişimlerin pilotların mesleği icra etme ve anlamlandırmalarındaki etkisi incelemeye değer bulunmaktadır. Bununla birlikte, mesleğin doğası gereği mesleki yaşam ve gündelik yaşam arasındaki birbirine geçmiş ilişki ağları da bir diğer önemli konudur. Bu çerçevede, araştırmanın başından itibaren araştırmada iki soru belirledim. Bunlardan birincisi, pilotluk mesleğinin dönüşümü ile ilişkilidir. İkinci temel sorum ise gündelik hayatta bir pilotun nasıl olduğuna yönelik olmuştur. Mesleğin, gündelik yaşamlarını ve toplumsal ilişkilerini nasıl etkilediğini detaylı şekilde incelemeye çalıştım. Bununla birlikte, meslek içindeki rol ve statü durumlarının pilotların sosyal konumlarına ve kimliklerini nasıl biçimlendirdiğini de araştırdım. Bu sorular etrafında, yaptığım mülakatlarda aldığım notları ve mülakat transkripsiyonlarını detaylı şekilde okudum. Böylece, dört kategori altında ana temalar inşa ettim. Bunlar, sosyal arka plan, mesleğin icrası, mesleğin anlam ve değeri ve sosyal hayata katılım olarak belirlenmiştir. Bu ana temalardan alt temalar oluşturarak temalar tablosu geliştirdim. Bununla birlikte, araştırma verilerini analiz sürecinde bu tema tablosunu kullanarak araştırmanın teorik tartışmalarını inşa ettim. Bu bölümde, araştırmada mülakatlarla elde edilmiş veriler detaylı şekilde sunularak elde edilen bulgular çerçevesinde pilotların gündelik yaşamı meslek, statü ve toplumsal ilişkiler açısından değerlendirilmiştir. Öncelikle pilotların demografik arka planları kısaca ele alınmış ve mesleki özellikleri detaylı bir şekilde sunulmuştur. Bu çerçevede, katılımcıların mesleki özelliklerine dair analizler yapılmıştır. Bunun sonrasında, meslek, statü ve toplumsal ilişkiler kapsamında pilotluk mesleğinin anlamı, değeri ve mesleğin dönüşümü sunulmaktadır. Bölümün sonunda, pilotların gündelik yaşamları detaylı olarak ele alınmış, gündelik yaşamda bir pilotun resmini ortaya koymak amaçlanmıştır. Bu bölümde araştırmaya ilişkin sonuçlara, tartışmalara ve bulgular üzerinden düzenlenen önerilere yer verilmiştir.

5.1. Pilotların Demografik ve Mesleki Özellikleri

Pilotların gündelik yaşamlarını ele aldığımız bu çalışmada, sivil havacılık sektöründe çalışan toplam 16 pilot ile görüşme gerçekleştirilmiştir. Pilotlarla yapılan mülakatlar neticesinde elde edilen, yaş, cinsiyet, medeni durum, mesleki konum ve uçuş saat tecrübesi gibi demografik ve meslekle ilgili temel bilgilerin pilotların gündelik yaşamlarını daha kapsayıcı şekilde anlamak açısından önemli olduğu görülmüştür. Araştırmanın literatür çalışmasının yanı sıra saha içinden elde edilen veriler ışığında, askeri kökenli ve sivil kökenli olmak üzere iki pilot tipolojisi ortaya çıkmıştır. 16 pilottan 5 tanesi askeri kökenli pilot, 11 tanesi ise sivil kökenli pilottur. Bu durum, pilotluk mesleğin tarihsel arka planını mesleğin dönüşümünü, mesleği anlamlandırma biçimlerini ortaya koymak açısından oldukça önemlidir.

Araştırmada katılımcıların eğitim seviyeleri ve türleri çeşitlilik göstermektedir. Genel anlamda bakıldığında, katılımcılar farklı aile yapılarında ve sosyoekonomik düzeylerde büyümüşlerdir. Bu durum katılımcıların eğitim ve mesleki seçimlerinde etkili olmuştur. Sosyoekonomik durum pilotların lisans tercihlerinde de etkilidir. S4, S5, S9 katılımcıların hem askeri lise, hem de sonrasında hava harp okulunda eğitim aldıkları görülmüştür.

Doksanda işte kendim lise sınavlarına hazırlandım. Bir tane kitap almıştım, hazırlık kitabı onunla beraber hazırlandım. İşte bütün bir yaz boyunca. Sonra girdim kazandım. Maltepe Askeri Lisesi'ne girdim doksana senesinde. Dört sene orada eğitim gördüm. Maltepe Lisesi İzmir'de. Şimdi kapandı gerçi. Ondan sonra askeri liselerin hepsi kapandı zaten. Bin dokuz yüz doksana dört arası İzmir'deydim. Maltepe Askeri Lisesi'nde. Orası bitti. Bitmesi dördüncü sınıftayken, pardon üçüncü sınıfta şey oluyor Sağlık Mahallesi'nde uçuş eğitimleri oluyor. Eğer geçerseniz hava harp okuluna giriyorsunuz. Ondan sonra doksana dört senesinde kazandım. Buraya geldim. Yeşilköy'e geldim. Dört sene burada eğitim gördüm. Doksana sekizde mezun oldum teğmen olarak. Ondan sonra uçuş okuluna gittim. Tekrar İzmir'e döndük. İki senelik bir uçuş eğitimi aldık. O eğitimden sonra başlıyorsunuz. Evet, orada pilot görevlisiydim. Pilot yani. (S4)

Orada askeri liseyi bitirdim. Bitirdikten sonra hava harp okulu işte muayenelerine girdim. Hava Harp okulu muayenelerini kazandıktan sonra hava harp okuluna geçtim 1986 yılında hava harp okulunda işte başladım. 1990 da mezun oldum okuldan. Sonra pilotaj için Çiğli'ye geçtik. Bir buçuk yıl orada pilotaj eğitimini tamamladık. (S5)

Havacılık eğitimlerinin yüksek maliyetli olması ve Türkiye'deki askeri okullarda ücretsiz olarak eğitim almak ve iş istihdamının garanti olması durumlarından dolayı çeşitli liselerden mezun olduktan sonra hava harp okulunda pilot lisansı almayı tercih etmek mümkündür. S3, S13 adlı katılımcılar farklı liselerde okuduktan sonra hava harp okulunda eğitim alarak pilot lisanslarını elde etmişlerdir.

Kültür Koleji'nde beş yıl okudum. Ama Tahran son yıl 79 yılı 78 yıllarında olaylar çok fazla olduğu için bir okula saldırmışlardı sağ sol olaylarında. Okulu kapattı adam son yıl. Oradan mezun olamadım. Beş yıl kültür kolejinde okudum. Tahran Koleji diye Beyoğlu'nda bir Tahran Koleji var. Son bir yılını orada okuyup oradan mezun oldum, ondan sonra harp okulunun sınavlarına girdim. O zaman kendi sınav yapıyordu. Sınavı kazandım ve harp okuluna girdim. 4 sene. 4 sene kadardı. Bu İstanbul Yeşilköy'deki hala aynı yerde olan dört yıl sürüyor. (S3)

Kartal Teknik Lisesini bitirdikten sonra yani o dönem bayağı bir zorlu bir dönemdi benim için. Ben mesela harp okuluna girdim ondan sonra. Harp okulunu kazandım ama harp okulunu minimumlarla kazandım. (S13)

Katılımcıların önemli bir kısmı, çeşitli disiplinlerde lisans eğitimlerini tamamladıktan sonra pilotluk eğitimini almıştır. Katılımcılardan 8 tanesi kariyer değişikliğine giderek pilotluk mesleğine geçiş yapmıştır. Bu kariyer değişiklikleri neticesinde pilotluğa geçiş yapmaktaki sebepler değişkenlik gösterebilir. Pilotluğun prestijli ve toplum tarafından saygı gören bir meslek olması bunda etkili olabilmektedir. S14 farklı disiplinden gelmiş biri olarak toplumdaki pilot algısıyla ilgili farkındalığını ifade

etmiştir. Bununla birlikte, mesleki hareketlilik(occupational mobility) durumu ortaya çıkmış, pilotların farklı mesleklerden pilotluk mesleğine geçiş yaptıkları görünmektedir. Bu hareketliliğin oluşması, bireylerin kişisel beklentileriyle ilişkili olduğu kadar, mesleklerin yapısındaki değişimlerde etkili olabilmektedir. Mesleki hareketliliğin oluşmasında pek çok faktör etkili olabilmektedir. Pilotluğun ekonomik açıdan yüksek gelir imkanlarının ve istihdam güvencesinin olması mesleği tercihte en önemli nedenler arasındadır. Örneğin S8'in ifadelerinde de gördüğümüz gibi kariyer değişikliği yapmada etkili olmuştur.

İstanbul Üniversitesi'nde İngilizce öğretmenliği okudum. Çalıştım bir süre. Sonrasında uçuş okulu var Ankara'da Türk Hava Kurumu. Sonra da uçuş okulu bittikten sonra burada işe başladık. Bunu bir iş olarak görüyorum. Daha iyi para verseler başka iş yaparım. Daha az para verirlerse bu işi yapmam. (S7)

Günümüzde öğretmenlik mesleği, ekonomik açıdan gelir düzeyinin düşük olmasının yanı sıra yapılan araştırmalara göre, itibar sıralamasında 14. sırada yer almaktadır (Sunar, Koytak, Esen: 144). S8 öğretmenlik mesleğinin ardından pilotluk mesleğine geçiş yapmıştır. Burada olduğu gibi, yukarı hareketlilik durumu, kişinin bulunduğu sosyal statüden daha yüksek bir konuma gelmesi sonucunda oluşmaktadır. Bununla birlikte, S8'in gerçekleştirdiği bu mesleki hareketlilik, onun sosyal hareketliliğini de beraberinde getirmektedir. Ekonomik beklentiler nedeniyle meslek değişiminde bulunarak yukarı hareketli bir yönelimde bulunmuştur. Meslek değişiminde bu durum önemli faktörlerden biridir.

Araştırmada, farklı disiplinlerden gelip pilotluk mesleğini yapmaya başlayan pilotların kariyer değişikliğinde ortak temalar bulunsada her bir pilotun kişisel motivasyon ve tecrübesi farklı olmuştur. Pilotların çeşitli nedenlerle pilotluk mesleğini seçtikleri ve icra ettikleri görünmektedir. Bununla birlikte, araştırmada pilotlardan üç tanesinin ailelerinin desteğiyle pilotluk eğitimlerini aldıkları ifade edilmiştir. Bu durum, ailenin sosyo ekonomik yapısının katılımcıların mesleki kariyerlerini inşa etmede etkili olduğunu göstermektedir. Pilotluk mesleğinin doğasında eğitim önemli bir yere sahiptir. Pilotların sürekli eğitim ve mesleki gelişmelere açık olmaları beklenmektedir.

Mesleki kariyerlerinde ilerlemek için bilgi ve becerilerini geliştirmeleri gerekir. Mesleki gelişim sağlamak için belirli bir zaman ayırmalarından dolayı, sosyal statü ve toplumsal ilişkilerinde de etkili bir yere sahiptir.

Öğretmen lisesinden mezunum. Ben Kasım 2019'da girdim. Eğitime başladım. Ailem destek oldu. Yani burslu okuyan arkadaşlarım da var. Yani bu sadece okulla bitmiyor. Sizin mesela yıllık sağlık sertifikası almanız gerekiyor. Onun için hastaneye zaten belli miktarda bir para ödemeniz gerekiyor. (S2)

Sonuç olarak, araştırma bulgularına göre pilotların eğitim süreçleri çeşitlilik göstermiştir. Burada en etkili unsur, mesleğin maddi beklentileri olmuştur. Askeri pilotluğun yanı sıra, pilot olmak için alınması gereken lisans eğitimleri ve sertifikalar yüksek maliyetlidir. Bu durumda, ailenin ekonomik düzeyinin yüksek olması veya iş karşılığı çalışma koşulları sayesinde havayolu şirketlerinin eğitim sertifikasyonları aracılığıyla pilotluk eğitimi almak gibi çeşitli yollarla eğitim süreçlerini tamamladıkları anlaşılmaktadır. Bu kişilerin kariyer yolculuklarında, iş karşılığı lisans sertifikalarına sahip olmaları kuruma karşı borçlu olarak çalışma yükümlülüğü getirdiğinden pilotların bir kısmı kariyerlerine eğitim aldıkları kurumda devam etmişken, askeri pilotların dört tanesinin emeklilik yaşı geldiğinde sivil havacılığa geçiş yaptıkları, bir tanesinin de sağlık problemlerinden dolayı eğitimi tamamladıktan sonra doğrudan geçiş yaptığı görülmüştür. Bununla birlikte, pilotların kariyer yolculukları aldıkları uçak tipi eğitimleriyle ve sonrasındaki süreçte ikinci pilotluktan kaptanlığa geçişlerinde dahi devam etmektedir. Bunun yanı sıra, farklı uçak tiplerinde uçmak isteyen pilotlar yeni bir eğitim ve sertifikasyon sürecine girmek durumundadır. Bununla birlikte, mesleki açıdan pilotluk, eğitim ve gelişime açık bir meslektir. Yenilikleri takip etmek bunlara adapte olmak önemlidir. Bu çerçevede, pilotluk mesleğinin eğitim süreci tüm ömür boyu devam etmesi beklenen bir olgudur.

Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de pilotluk mesleği askeri havacılıkta inşa ve ihya olmuştur. Bu alandan sivil havacılığa geçiş süreci özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrasında mümkün olmuştur. Bu kapsamda, Türkiye'deki pilotluğun sosyal tarihine baktığımızda, pilotların askeri havacılıkta eğitimler aldığı, sonradan sivil havacılıktaki

eğitim kurumlarının sektörün pilot ihtiyacını karşıladığı görölmektedir. Türkiye’de sivil havacılıkta pilot yetiştirme, Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında başlamış olsa da pilot eğitimlerinin yaygınlaşması ve özel uçuş okullarının inşa olması 1980’lerden sonra başlamıştır. Örneğin, Türk Hava Yolları (THY)1933 yılında kurulmasına rağmen, THY Uçuş Akademisi 1982 yılında kurulmuştur. Bu durum, Türkiye’nin sivil havacılıktaki pilot ihtiyacını karşılamaya yetmediği için, askeri havacılıktan sürekli geçişler yaşanmıştır. Asker kökenli pilotların sivilde istihdam edilmesi durumu, 2000li yılların başına kadar devam etmiştir (Topçu, 2019). Ancak bu durum 2000’lerden sonra yeni açılan uçuş okullarının varlığıyla değişime uğramıştır. Günümüzde pek çok kurum SHGM tarafından onaylı pilot lisansı verme yetkisine sahip olmuştur. Bu çalışmada, askeri havacılıkta eğitim alıp sonrasında sivil havacılıktaki kariyerlerini inşa eden pilotlarla görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Askeri pilotlukta eğitim aldıktan sonra sivil pilotluğa geçenlerin yanı sıra, askeri pilotluktan emekli olup, sonrasında sivil havacılığa geçen pilotların, tip eğitimlerini aldıktan sonra sivil havacılıkta çeşitli firmalarda ve uçak tiplerinde uçuş yaptıkları görölmüştür. Bunların yanı sıra, bu kişilerin tamamı buldukları şirketlerde, kaptan pilot olarak uçarken aynı zamanda, eğitmen pilot olarak görev yapan, uçuş tecrübesi açısından da ortalama uçuş sürelerinin 12000-14000 saat arasında olduğu görülen bu pilotlar, yüksek düzeyde uçuş tecrübesine sahiptir. Sivil havacılıkta pilot kariyerlerine başlayan ve inşa eden pilotları incelediğimizde, pilotlar çeşitli havayolu şirketlerinde çalışmış ve pilot olarak çeşitli sorumluluk ve görevler almışlardır. Bazı pilotların kariyerlerinin başından itibaren aynı şirkette çalışmasının yanı sıra, bazılarının süreç içerisinde farklı şirketlere geçiş yaptıkları görölmüştür. Uçuş tecrübelerine bakıldığında ise 1300-30000 saat aralığında bir uçuş tecrübesinde buldukları gözlemlenmiştir. Uçuş saati ve deneyimleri açısından pilotların tecrübeleri değişkenlik göstermektedir.

Görüşme yapılan 16 pilottan 5 tanesi pilotluk kariyerlerine hava kuvvetlerinde başlamış, sonrasında sivil havacılığa geçiş yapmıştır. Çeşitli uçuş deneyimine sahip olan bu pilotların tamamı kaptan pozisyonunda olmalarının yanı sıra, şirket içi çeşitli sorumluluklara sahiptir.

İzmir’de öğretmenlik yaptıktan sonra kendi isteğimle emekli olup sivil havacılıkta çalışmaya başladım. 84 yılında da pilot oldum hava kuvvetlerinde. 20 yıl hava kuvvetlerinde görev yaptım, pilot olarak. Ondan

sonra 2004 yılında kendi isteğimle emekli oldum. Daha sonra önce Fly Havayolları diye bir hava yolları vardı. Çok kısa bir dönem üç, dört ay kadar orada çalıştım. Ondan sonra Saga diye şu anda olmayan yine bir hava yolları vardı. Orada da dört yıl hem first officer, son yılı da kaptan olarak çalıştım. Daha sonra da 2008 yılından beri de bu hava yollarında kaptan olarak uçuyorum. Son bir yıldır da eğitim müdürlüğü yapıyorum. (S3)

Askeri havacılık ve sivil havacılık arasında pek çok farklılık bulunmaktadır. Askeri kökenli pilotlar, askeri disiplin, emir komuta zincirinin yanı sıra, farklı uçuş tecrübelerine sahip olduktan sonra sivil havacılıktaki kariyerlerine başlamaktadır. Askeri havacılıktaki emir komuta sistemi sivilde yokken, sivil havacılıkta resmi kurumlara ve katı uluslararası yönetmeliklere bağlı bir yapı bulunmaktadır. Askeri havacılıkta ekonomik gelir sivilde göre oldukça düşüktür. Ancak askeri kökenli pilotlar için gelir tek motivasyon kaynağı olmamaktadır. Manevi tatmin onlar için önemli bir faktördür. Sivil havacılık kökenli pilotlar için ekonomik gelir askeri havacılığa göre daha fazladır. Bununla birlikte, şirketten şirkete değişim gösterse de uluslararası standartlara uygun belirli bir ortalama gelire sahip olmaktadır.

Yani oradaki gelire buradaki gelir arasında karşılaştırılmaz. Hiç hiç alakası bile yok. Orada daha çok böyle burası da para için yapılabilir de yapılmaz da ama askerlik kesinlikle sadece para için yapılacak bir şey değil. Şu anda bilmiyorum maaşlarının ne kadar olduğunu ama çok yüksek bir maaş olduğunu tahmin etmiyorum. Yani sivildekinin dörtte birini bile alıyorsa o kadar bir şey. En iyi ihtimalle üçte biridir. En iyisi yani. (S3)

Askeri kökenli pilotların sivil pilotluğa geçişi mesleki hareketlilik açısından gelirin yüksek olması sebebiyle yukarı hareketlilik(upward mobility) olarak değerlendirilebilir. Burada temel farklılık, pilotların askeri pilotluktaki tatmin durumunun manevi bir ilişkiyle tanımlanmasıdır. Ancak sivilde devam etme durumlarının ekonomik tatminle ilişkili olsa da belirli bir manevi tatmin duygusuna sahip oldukları da araştırma verilerinden anlaşılmaktadır. Bu pilotların sivil havacılığa

geçişlerinde buldukları sosyal statüden daha yüksek bir konuma geçtikleri söylenebilir.

Katılımcıların diğer 11 tanesi ise, çeşitli havayolu şirketlerinde kariyerlerine başlamış ve devam etmiştir. Bu kişilerin bir kısmı kargo uçak firmalarında pilotluk yaparken bir kısmı da yolcu taşımacılığı yapan havayolu şirketlerinde çalışmaktadır. Bununla birlikte, çeşitli uçuş tecrübesine sahip olan bu 11 pilotun 5 tanesi ikinci pilot olarak görev yaparken, 7 tanesi kaptan pilot olarak görev yapmaktadır.

AFA'yı bitirdikten sonra zaten Atlasjet genelde iş garantisi vererek veriyordu bu eğitimi. O yüzden zaten çok talep vardı AFA'ya. Ondan sonra bitirince direkt tip eğitimine başladık. Onu da bitirdikten sonra göreve başladık. Herhangi bir aksaklık yaşanmadı. Altı buçuk yıldır da burada çalışıyoruz. (S7)

Yugoslavya'da eğitim görerek pilot olduk. İş garantiliydi. THY'de devam ettim. 89, 90, 91. 737'lerde devam ettim. 727, 737 sonra 340'lara geçtim. Airbus 340lar. Sonra ayrıldım. Başka bir nedenden. Ayrılınca da şeye geçtim. Charter firmalarına geçtim. O da ilk Airbus 320. Sonra Akdeniz Hava Yolları. Onlar birer yıllık bir dönemdir. Sonra Onurair ele geçtim. Airbus 300B4 diye bir uçakta, 310'un amcası diyelim eski. Ondan sonra OnurAir de 2010 yılına kadar uçtum. Yani 96'dan 2010'a kadar OnurAir. 2010da da kargo uçak firmasına geldim. Tip olarak da 310 tipiyle veya 306 310. Şu anda MNG'de olan 300 600. Bizde de 310 aynı tiptir. Onlar da uçuyorum. (S16)

Araştırmada, pilotlar çeşitli pozisyonlardan seçilmiştir. Pilotluk mesleğinde, ilk adım ikinci pilot olmaktadır. Belirli uçuş tecrübesine sahip olduktan sonra yapılan testler sonucunda kaptan pilotluk hakkı kazanılmaktadır. Bu nedenle, pilotların ikinci pilot olarak başladıkları kariyerlerinde başlangıçta koydukları en temel hedef kaptan olmaktır. Ancak bununla birlikte, şirket içerisinde farklı sorumluluklar alma eğilimleri de mevcuttur. Bunun yanı sıra, katılımcıların kariyerlerinde şirket değiştirme durumları olmaktadır. Şirket değiştirme durumlarına bakıldığında farklı havayolu firmalarında bulunmuş olmaları ve değişim yapmalarının çeşitli sebepleri olmuştur.

Burada en önemli etkenlerden biri pilotların kişisel beklentileri olmaktadır. Pilotların çalışma saatleri pilotların gündelik yaşamlarını önemli ölçüde etkilemektedir.

Mesela benim üç tane şeyim var. Bir şirketi tercih etmemde. Birincisi, maaş ödemesinde sıkıntı olmayacak en başta. Ondan sonra çok yatı yani dışarıda çok kalmayacak. Çok da fazla uçuş olmayacak. Benim tercihlerim bunlar. He bunları burada sağladık. Sağlayamasaydım başka şirketler arayabilirdim. Ama gerek kalmadı. Şanslı kesimdeyim. (S3)

X havayollarının yapısı biraz artık şey zorlamaya başladı beni veya hani personeline açıkçası böyle çok şey iyi daha iyi demeyeyim de yani zorlayıcı bir davranıyorlardı yani. Ve yoruldum açıkçası ve yeni geçtiğim uçak uzun geniş gövdeye geçtim ve uzun uçuşlar. yani bu şekilde yirmi üç yirmi beş sene uçmam mümkün değil yoğunluktan dolayı ve X havayolları çatısı biraz stresli. Hayatımızın her yerini kapsayan yani değişik bir yapısı var. Kontrol mekanizması var. Yoruldum artık. On bir sene. bir de artık hani böyle oradaki şey de oldum ben, öğretmen de oldum, examiner da oldum, teknik pilotlukta yaptım. En üst gövde uçağa da geçtim, çok erken bir yaşta geçtim ben. Dolayısıyla sanki yapılacak bir şey kalmadı gibi. Dedim ki böyle bu şekilde olmaz. Ortam da çok hoşuma gitmiyordu zaten. Ondan sonra ben de ayrılmaya karar verdim. Herhangi bir plan yapmadan ayrıldım açıkçası. Belki yurt dışına giderim diye planlıyordum. Sonra farklı bir şirkete geçtim. (S4)

Yapılan görüşmelerde, pilotların kariyer süreçlerine baktığımızda, çeşitli havayolu şirketlerinde çalıştığını görüyoruz. Örneğin, S3, S4, S5, S9 ve S13 askeri pilotluk kariyerinden sonra sivil havacılık kariyerini inşa etmişlerdir. Bu kişilerin sivil havacılık kariyerlerine bakıldığında uçuş tecrübeleri yüksektir. Bununla birlikte, mesleki kariyerlerine farklı mesleklerden geçiş yaparak gelenlerin yanı sıra, doğrudan sivil pilot olmak için eğitim alan ve kariyer yaşamına pilot olarak başlayan az sayıda kişi bulunmakta olup bunlardan bir tanesi S12'dir.

İki yıl pilotaj eğitimi aldım. 95'te lisansım olmasına rağmen 98'de bir havayolu şirketinde pilot lisanıyla bir alımı söz konusu olmuştu. Sivil Havacılık'ta. Başvurum değerlendirildi ve öyle başladım. (S12)

Mesleki kariyerlerine doğrudan başlayan kişilerin sosyoekonomik arka planı ele alındığında, doğrudan ailelerinin ekonomik destekleriyle bu tercihi yaptıkları ve bununla birlikte, eğitim borcu olmadan pilotluk kariyerlerine başladıkları görülmüştür. Ailenin ekonomik durumu, pilotluğu doğrudan tercih etmekte etkili olmaktadır. Pilotların kariyerlerine bakıldığında uçak tipleri de değişkenlik göstermektedir. Katılımcılardan 9 tanesi, çeşitli havayolu tecrübesine sahipken, 7 tanesi ise başlangıç itibarıyla aynı havayolu firmasında pilot kariyerlerini sürdürmüşlerdir. Bununla birlikte, katılımcıların bazıları kariyer yolculuklarında, çalışma saatlerinin fazla olması sebebiyle şirket değişimlerinde bulunmuştur.

Bunların yanı sıra, araştırmada pilotların gündelik yaşamla iş hayatları arasında denge sağlamaya yönelik hedefler belirledikleri görülmektedir. Pilotların iş yaşamlarındaki dengesizlik durumu, onların gündelik yaşamda denge kurmalarında zorluğa neden olabilmektedir (Fila, 2021). Pilotluk kariyerini inşa ederken, bunu başarıyla sürdürmenin yanı sıra, aynı zamanda iş hayatı ve aile hayatı arasındaki dengeyi sağlama hedefini koyan S1 için, hem mesleki yetkinliğe sahip olma hem de aile ve iş dengesini başarılı şekilde yönetmek önemli olmuştur.

Pilotluk mesleğine devam etmek. İyi bir kaptan olmak. 65 yaşına kadar pilotluk mesleğini yapabilir durumdayım sağlığım el verirse. 23 sene var önümde. Bu 23 seneyi emniyetle uçmak, güzel geçirmek. Çocuklarım ve ailemle güzel vakit geçirerek yapmak. Çünkü pilotluk mesleğinin bir dezavantajı da ailenize zaman ayıramıyorsunuz. Yani gece 12'de gidiyorsunuz öğlen 3te geliyorsunuz. Siz geldiğinizde herkes ayakta oluyor. Günün en heyecanlı en hareketli saatinde eve geliyorsunuz. Ama siz yorgunsunuz çünkü uyumak istiyorsunuz. Bunları başarmak da zor. Yani aile hayatını da yürütmek zor. Dolayısıyla aile hayatını da güzel yürütüp iş hayatımı da güzel yürütmek. Emniyetle uçmak gibi şeyler. Onun dışında hayatta herşey ilerliyor zaten. Allah birşeyleri nasip ediyor. (S1)

Mesleki tecrübe açısından önemli bir deneyime sahip olan ve kariyerlerinde mesleki tatmin ve başarı elde ettiklerini düşünen S4 ve S5 pilotların, mesleki gelişimleriyle ilgili doyumluğa sahip oldukları ve devamında esnek bir kariyer yolculuğunu hedefledikleri görülmüştür. S4 emekliliğini erkene çekmeyi bireysel bir mesele olarak ele almaktadır. S5 üst düzey pozisyonlarda çalışmış ve tekrar bu pozisyonlara yönelme potansiyeline sahip olmasına rağmen, bu tür pozisyonlar için bir saplantıya sahip değildir.

Mesleki gelişim açısından katılımcıların kariyer planlamalarına baktığımızda, ikinci pilotların kaptan olma isteğinin yanı sıra kaptan pilotlarda, şirket içindeki konularından memnun olanlar bulunmaktadır. Bununla birlikte, farklı şirket içi ofis pozisyon hedefleri olanlar da mevcuttur. Pilotların buldukları şirkette kalma temayülü görünürken, şirket içinde farklı uçak tipinde uçmak veya eğitmen olmak hedefleri de gözlemlenmiştir. Araştırma bulgularına göre, S9 ve S14'ün ifadelerinde de bunları gözlemleyebiliriz.

Eğitici olmak bir tanesiydi hedeflerimden. Yani o kadar çok tecrübe aktarabilirsek. Yani eğitmenlik devam edebilir. Artı bir de şey olabiliyor. Burada dar gövde geniş gövde dediğimiz olay oluyor. Geniş gövdeye geçtiğiniz zaman tekrar sıfırlanıyor her şey. Tekrar eğitmenlik yapmıyorsunuz sıfırdan başlıyorsunuz. Onun için de sürekli bir heyecan sirkülasyon var. Belki zaman içinde yönetici olabilir. Yani belli bir tecrübeli bir şeyden sonra artık ofis görevleri gibi. Ofis ve yönetici yani işte en çok bu oluyor, eğitim başkanlığı oluyor gibi. Onunla ilgili mesela bu sene gene bir konuşuldu, bir talep geldi ama ben dedim biraz bekleyeyim onun için. Çünkü belli bir tecrübe gerekiyor. Yani yeni öğretmen olmuşsunuz. Yıllardır orada tecrübeli olanlar var. Biraz zaman geçsin, tecrübe kazanalım. Yani akademik taraftan dolayı talep geldi. Ben bilhassa tercih ettim. Biraz zaman geçip biraz tecrübe kazanıp yani ehil olmakta fayda var. Yani eğitmenlik, sonra yöneticilik falan inşallah. (S9)

Yani kariyerim açıkçası şu an için stabil olarak devam edecek. Bir tek yapabileceğim yani öğretmenlik tekrar bu sırada öğretmenlik yapmayı tercih edebilirim. E tabii onun için çaba harcıyıp tercih edebilirim. Olursa burada öğretmenlik yapabilirim. Yani onun dışında burada çok böyle kariyer planlamamız. Fazla değişmiyor. Evet şu an için de öyle bir şeyim yok. Ama şartlar değişir. Hayat şu an için öyle bir planım yok. Giden arkadaşlarım, yurt dışındaki arkadaşlarım da oldu, yakın arkadaşlarım. Katar'a gidip Katar'da uçuşu var şu anda. Onlara bu söyledim düzensizliği. Bir de uluslararası mesafelerde yaşıyorlar. Ailelerini götürdüler baştan. Sonra götürüp geri geldiler falan. Pandemi girdi. Biraz karıştı tabii bizim ama şahsen bu şirkette şu an için devam etmek. (S14)

Mesleki tatmine sahip olan pilotlar, mesleki hareketlilik açısından yatay hareketlerde bulunmaktadır. Bununla birlikte, daha az uçuş ve daha çok ofis ortamı tercih etme istekleri olmakta, ancak bunlarda ekonomik gelir açısından ciddi farklılıklar bulunmamaktadır. Farklı uçak tiplerinde kariyerlerine devam etmek isteyen pilotlara baktığımızda, S10 uçuş planlarının daha rahat olması ve aile hayatına daha çok zaman ayırmak açısından uçak tipi değiştirme düşüncesinde bulunmaktadır.

Açıkçası şimdi biz de senior liste var. Kaptanlığa girdiğiniz zaman listeye giriyorsunuz. Listedenden de en üstten itibaren üst tipe çağrılıyorsunuz. 330 ya da 777 filosuna. Onların özellikle 777 filosunun şeyi çok güzel. Programları ayda üç dört kere alana geliyorlar falan. Yani şimdi yatıyorum kalkıyorum alana gidiyorum. Ya eşimi görmüyorum yani. Böyle bir türlü mesela bir haftadır denk gelemedik. Hani dolayısıyla öyle bir şey olsa benim için en güzel kariyer hedefi şey olur. Üst tipe geçip Ege'de de bir sahil kasabasında bir yer alıp öyle de bir tekne bağlayıp oradan uçuşa tatlı tatlı gidip gelmek yani. En güzel bu çünkü hani bir huzur şey sakinlik arıyorsunuz yani. Çünkü çok koşturmanız oluyor. Hani en güzel bana şu an olabilecek şey o herhalde. (S10)

Uçak tipi değiştirmek, pilotların farklı uçakta tekrar ikinci pilot olarak uçması ve sonra belirli uçuş tecrubesinden sonra kaptan pilot olması anlamına gelmektedir. Her uçak tipi farklı ‘tip eğitimini’ gerekli kılmaktadır. Buna rağmen, pilotların kişisel tercih ve motivasyonuna göre çeşitli uçak tiplerinde uçmak istedikleri görünmektedir. İleri yaşlarında olan, emeklilikleri yakın olan pilotların gelecek planları emekliliğe yöneliktir. Uluslararası Sivil Havacılık Otoritesi tarafından belirlenen pilot emeklilik yaşı 65’tir.(ICAO, 2023) Belirli tecrübe veya yaşta olan pilotların emekli olma hedefleri grlmştr. Emeklilik sonrası sektör içinde görev alma isteği görünmemektedir.

şöyle pilotlukta belli bir yaş sınırı var. 65 yaş. Benim de üç buçuk dört yıl kadar kaldı. Ondan sonra istesenizde ticari pilotluk yapamıyorsunuz. Mümkün değil. Dolayısıyla emeklilik. Bundan sonra işte sağlığım el verirse işte  buçuk dört yıl kadar daha uçup ondan sonra emekli olmayı düşünüyorum. Kendi şahsım açısından. (S3)

Gelecek emeklilik gibi görünüyor. İki yıl üç ay falan kaldı. Yani altmış beş yaş olarak sağlığın tabii altmıştan sonraki dönemde sağlıkla ilgili problemler olmadığı sürece altmış beşe kadar. Daha nceki dönemlerde pek uçuşu engelleyen sağlık problemleri yaşanmıyor ama altmıştan sonra yaşanabiliyor. şu anda kenara çekilmek gibi bir hedef var yani. (S16)

Uçuş için 65 yaş sınırı olmasının yanı sıra pilotlar, sektör içerisinde farklı pozisyonlarda görev alma imkanlarına sahip olmasına rağmen bu tür bir isteğe sahip değillerdir. Pilotluk mesleğinin icrasının fiziksel ve psikolojik zorluklarının olması, belirli uçuş tecrubesine sahip olan pilotlarda emeklilik sonrasında mesleğe devam etme isteklerini yitirmelerine yol açmaktadır. İkinci pilotlar görece mesleki kariyerlerinin başlangıcında olan kişilerdir. Uçuş tecrübeleri azdır. Bu bağlamda öncelikli hedefleri kaptan pilot olmaktır. Bununla birlikte, araştırma bulgularında, ikinci pilotların, çoğunlukla kariyerlerini buldukları şirketlerde devam ettirme istekleri bulunmaktadır. Bunun bir sebebi, şirketin uçuş saatlerindeki yoğunluğunun azlığıdır. S6 ve S7 bu konuda önemli bir örnektir.

Kariyer anlamında tabii zaten ilk önce birinci pilot olacağız. Yani ondan sonra da zaten. Öyle çok fazla kariyer düşünen bir insan değilim ben. O benim bir işim. Kenarda olan o yaşamımızı sürdüren yani bir de daha doğrusu maddi olarak destek sağlayan bir şey çok hayatımın büyük bölümünü kaplamasını istemiyorum. Öyle böyle çok büyük hedeflerim olduğunu da söylemiyorum. Yani pilot olmakta hedefim. Oldum. Pilot olarak çalışınca pilot olarak emekli olacağım. (S6)

Yani bu şirket olduğu sürece ben burada kalmayı düşünüyorum. Yani şirketimden gayet memnunuz. Yani bir defa hani uçuş temposu olsun, yani insanların birbiriyle iletişimi olsun. Hani Çok rahat yani. O yüzden ömür boyu çalışırım. İnsanlar beş gün haftada beş altı gün uçarken biz üç gün uçuyoruz. Gerçi kargolar biraz daha az uçuyor yolcuya göre ama. Bir de kargo olması da ayrı bir avantaj. Yolcuyla herhangi biriyle muhatap olmuyorsunuz. Soğukta da duruyor kargo. Sıcakta da duruyor. Gecikme olduğunda sesi çıkmaz işte. Öyle olunca rahat yani. (S7)

Bununla birlikte, aynı şirkette devam etme planı olan bir diğer isim de S11 olmuştur. Hizmet karşılığı çalışma durumu sebebiyle hem şirket değiştirmemesi hem de şirketin bayrak taşıyıcı bir misyona sahip olması sebebiyle kalmak istemektedir.

Çok limitli bir kariyer planı olan bir mesleğimiz var esasen. Yani pilotluk icra etmek dışında başka bir alana yönelmediyseniz kariyer hedefiniz uçağın içindeki sağ sandalyeden sol sandalyeye geçmek olabilir aynı kokpit içinde, iş yükünü paylaşıyorsunuz ama sorumlu kaptan pilot rolüne bürünüyorsunuz. Mesleğimizi güzel icra edebiliyoruz artık. Bu şirkette başladım ben ve hizmet etmeye devam etmem gerekiyor. Bayrak taşıyıcı biliyorsunuz. Burada devam etmek istiyorum. Tabii burada kaptan olmak hedefimiz. Ama yani benim bu şirkette olabilirse bir yöneticilik isterim. Yani bir uçuş emniyet başkanı niye olmayalım? Niye yeni nesilden çıkmasın bir entegre operasyon başkanı niye ben olmayayım? Bunun için de hazır olmak lazım. Öyle ben olayım diye

olmuyor. Hani biri size olur musun dediğinde o arkanın dolu olması lazım ki kimse size ya bu arkadaş niye oldu demesin. Ben ona göre çalışıyorum. (S11)

Hizmet karşılığında çalışma durumu, pilotluk mesleğinde de son yıllarda çok önemli bir yere sahiptir. Şirketlerin kendi içinde pilotluk lisans eğitimlerini karşılaması karşılığında eğitim alan bireylerin buna mukabil şirket içerisinde çalışma yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu durum belirli bir sözleşme ile taraflar arasında yapılmaktadır. Pilotlar lisanslarını elde edip uçuşa başladıktan sonra belirli bir kesintiyle maaş alarak bu hizmetin karşılığını verebilir, bunun yanı sıra pilotların kendi imkanlarıyla yükümlü oldukları borçları kapatma özgürlüğü de mevcuttur. Örneğin, S2 ailesinin desteğiyle eğitim aldığı şirkete karşı borçlu kalmamış ve başka bir kurumda çalışma imkanına sahip olmuştur.

Şirketler de yetiştirdiği için bir de çok borçlandırma var. Ben kapattım. Bir de ailem destek oldu. Ama birçok arkadaşım arabasını satanlar var vesaire. Öyle olduğu için ben şanslıyım. Benim maddi yönden bir sıkıntım yok şu an ama dediğim gibi kapatan arkadaşlar çok büyük borçların altına girdi. Hala kapatmayanlar var. Onların borçları çok çok artıyor. O yönlerden masraflı bir meslek. (S2)

Pilotluğun tarihsel arka planına baktığımızda, 1950'lerden sonra teknolojik gelişmelerin hızına bağlı olarak pilotlarda yüksek düzeyde teknik beceri aranmıştır (Vanderbilt, 2002). Bu çerçevede sertifikasyon süreçleri daha standartlaşmış, pilotluk mesleği biçimlenmiştir (Smith, 2018). Pilotların mesleği icra ederken havacılık sektöründe teknolojik gelişmelerin etkisiyle otomasyon sistemler ve yapay zeka alanındaki gelişmeler önemli bir role sahiptir. Pilotların yapması gereken bazı görevler, makine ve yazılım sistemleri sayesinde gerçekleştirilmektedir. Otomasyon sistemleri, uçuş sürecinde pilotlar için önemli bir role sahiptir. Bu sayede insan hataları azaltılır ve daha güvenli bir uçuş hedeflenmektedir. Örneğin, acil durumlarda pilotları yönlendirerek uçuş güvenliğini sağlayabilmektedir. Bu bağlamda mesleki beceri açısından pilot bir nevi teknoloji yönetiminde bulunmaktadır (Ergür, 2020: 109). Bu açıdan bakıldığında, uçuş güvenliğinin artması ve pilotların iş yükünün azalması söz

konusu olmaktadır. Ancak diğler taraftan, pilot istihdamı açısından bu durum mesleğin işleyişinde dönüşüm oluşturmaktadır. Teknolojik gelişmelerin yaygınlaşması “müesses mesleklerin işlevsiz kalacağı ve otomasyonun istihdamı daraltacağı yönünde bir endişe doğurmaktadır” (Sunar, Koymak ve Esen: 2020: 50). Mesleğin geleceğine yönelik görüşlerden biri mesleğin daralmaya gittiğine yönelik olmuştur.

Bu mesleğin geleceği ülkemizde çok kötü. Çünkü biraz araştırma yaparsanız yanlış hatırlamıyorsam on dokuz ya da yirmi dokuz şirket batmış. Bunun tek sebebi bu iş ticaret olarak bakıyor insanlar. Yani bu işe giren insanların işi tamamen profesyonellere bırakması gerekiyor. Çünkü bu çok pahalı bir iş. Yani o kadar pahalı bir iş ki, bunu diğler ticaretten gelen ticarethane sahipleri bu paraları çok yüksek görüyorlar. Yani pilota verdiği parayı çok yüksek görüyor. İşte orada bir alet bozuluyor. Tek aletle devam ediyor diyor. (S13)

İleri teknolojik gelişmelerin varlığı, mesleğin geleceğinde belirsizlik oluşturmaktadır. Ancak otomasyon sistemleri var olsada, tüm dünyada bulunan hava yollarında yaygınlık kazanmasının maliyetli olmasından ve küreselleşmeyle birlikte seyahat etme talebinin artmasından dolayı, pilotlar açısından istihdam olanaklarının artması ve pilotluğun mesleki öneminin koruduğu görünmektedir.

Gelecekte teknolojinin gelişmesiyle uzak gelecekte pilotlara çok fazla ihtiyaç kalmayacağını düşünüyorum. Hatta hep iki pilotlu uçuyoruz ya bunun kısa bir süre içerisinde tek pilota düşürüleceğini düşünüyorum. O da emniyet için yani şey emniyet için değil de yolcuların güvenini sağlayabilmek için. Yoksa teknoloji artık uçağı tek başına kaldırıp getirip indirip pilotsuz olarak bu teknoloji dünyada var artık zaten. Taksisini filan bile kendisi yapabilen uçaklar var. Dolayısıyla kısa bir süresi içerisinde bir pilota düşeceğini ve onun da dediğim gibi sadece. Bir pilota düşeceğini düşünüyorum ve bir süre sonra da pilotsuz uçaklarla sizler uçarsınız. (S3)

Yani pilotluk bizi öldürür bu meslek. Ama yani biz bunun ekmeğini yeriz ama hani bizi öldürür ama otomasyon çok hızlı geliyor. Yani son yüz sene içerisinde belki havacılıktan daha hızlı gelişen bir olgu yoktur diye düşünüyorum yani. Tıp dahil. Uzun vadede meslek yok olacak. Kesin. Yani belki dönüşebilir ya yerden kontrollülük gibi olabilir. Ama bu çok uzun bir entegrasyon süreci var gibi geliyor bana. Yani çok da uzmanlık alanında değil belki çok daha hızlıdır kafalarında olan plan. Teknoloji yapımcıların ama herhalde bizi emekli eder diye düşünüyorum. Ama çok uzun vade yani yüz sene daha bu şeyde bu arzu olmayacak gibi. (S11)

Pilotluğun geleceğini uzun vadede biraz şey görüyorum yani bu teknolojiyle bilgisayarlarla insan faktörünün azalması uzun vadede olacaktır ama bizim görebileceğimiz yakın şeyde gelecekte bence insana bağlı. Her şeyi teknolojik olarak yapılsa bile yolcu anlamında yolcunun bir orada bir insan görmek istemesi her zaman yani yakın gelecek için konuşuyorum. Pilotluk açısından, vesile açısından çok sorun yaratmayacaktır diye düşünüyorum. Yani pilota ihtiyacımız yok artık. Bilgisayarda uçuyor. Siz evde oturun gibi bir şey. Ya illa bir gün olacaktır ama yakın gelecek için ben mümkün görmüyorum. Ya bundan yapılıyor tabii ki. Yani teknik olarak, teknolojik olarak yapılıyor. Uçaklar uçuyor. İnsansız hava araçları uçuyor. Yolcu uçakları da uçabilir. O sizin gibi en azından yolcunun orada bir insan görme isteği uzun süre devam edecektir diye düşünüyorum. (S14)

Bu ifadelere baktığımızda, katılımcıların büyük çoğunluğu teknolojik gelişmeler ve otomasyonun artması sebebiyle havacılık sektöründe pilotlara olan ihtiyacın zaman içerisinde azalacağını öngörmektedir. Bunun yanı sıra, alt yapı sistemlerine ihtiyaç olması ve maliyetin yüksek olması sebebiyle pilotsuz uçakların yakın gelecekte mümkün görünmediği ifade edilmiştir. Yakın gelecekte bu sisteme geçilmesini mümkün görmeyen katılımcıların, kendi kariyer süreçleri için bu kaygıya sahip olmadıkları anlaşılmıştır. Bununla birlikte, katılımcıların bir kısmı, yolcu güvenliği ve yolcu talepleri doğrultusunda pilotluk mesleğinin yakın süreçte devam edeceğini ifade etmiştir. Pilotların ortak görüşlerine bakıldığında ise, pilotluk mesleğinin geleceğinin

teknolojik gelişmelere yenik düşeceği ancak bununla birlikte pilotsuz uçaklara geçişin zamanı hakkında farklı görüşlere sahip oldukları da görülmüştür.

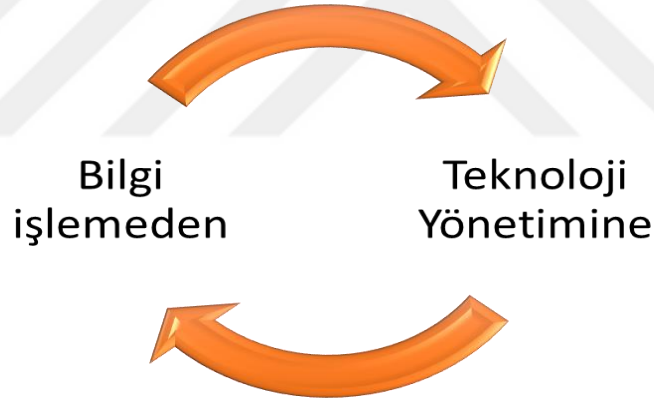
Sonuç olarak, bu çalışmada görüşme yapılan pilotların çeşitli yaş aralıklarından geldiği, farklı mesleki tecrübelerine sahip pilotlar olduğu görülmektedir. Farklı sosyoekonomik arka plan ve eğitim yolculuklarına sahip olan pilotların mesleği seçim ve kariyer planlamalarında bu durum etkili olmaktadır. Çeşitli meslek gruplarından pilotluğa geçiş yapan pilotların mesleki hareketlilik açısından, yukarı yönlü hareketlilikte buldukları ve bu açıdan buldukları sosyal statüden daha yüksek bir konuma sahip oldukları görülmüştür. Pilotların mesleki yolculuklarında, sosyoekonomik durum ve eğitim imkanları belirleyici olmaktadır. Bununla birlikte, eğitim süreçlerinde maddi imkanlar öne çıkan en temel faktörlerden biridir. Özellikle pilotluk lisansına sahip olma ve sonrasında gerekli olan sertifikalar yüksek maliyetlidir. Bunun için yüksek bir ekonomik düzeye sahip olmak veya belirli havayolu şirketlerinden iş karşılığı eğitim alma imkanları değerlendirilmektedir. Bu açıdan bireylerin sosyoekonomik imkanları mesleki seçimde ve eğitim süreçlerini belirlemede etkili olabilmektedir. Pilotların mesleği seçimlerinde ve kariyer planlamalarında bireysel motivasyonlarının ve becerilerinin yanı sıra, sosyoekonomik imkanlar, eğitime erişim ve iş piyasasındaki koşullardan da etkilenmektedir.

Mesleki gelişimde süreklilik profesyonel mesleklerdeki işgücü piyasası için önemli bir yere sahiptir. Bu sebeple, mesleki açıdan yaşam boyu öğrenme olgusuna dikkat çekilmektedir (Biggs, 2003). Pilotluk mesleğinin doğasında “yaşam boyu öğrenme” bulunmakta ve buna uyum sağlanması beklenmektedir. Kariyer gelişimleri için var olan becerilerini geliştirmek ve bu becerilere yenilerini eklemek mesleğin olmazsa olmazıdır. Pilotluk mesleğinde de olduğu gibi “çalışma hayatının odağı, mesleki tecrübe ve kimlikten ziyade dijital teknolojileri kullanma ve geliştirme becerisi” ile ilişkili olmaktadır (Sunar, Koytak ve Esen: 2020: 50). Teknolojik gelişmelerden dolayı mesleki yapının değişime uğraması ve işleyişin güncellenmesi gerekir. Pilotluk mesleğinde olduğu gibi, meslekler çeşitli faktörlerden etkilenerek dönüşüme uğramakta ve biçimsel farklılaşma yaşamaktadır. Özellikle teknolojik gelişmelerin etkisiyle, mesleklerin anlam ve doğasında dönüşümler meydana gelmektedir (Ergür, 2020).

5.2 Meslek, Statü ve Toplumsal İlişkiler

Çalışmada, pilotların gündelik yaşamlarını ve toplumsal konumlarını daha geniş kapsamlı şekilde incelemek için meslek, statü ve toplumsal ilişkiler kavramları altında araştırma bulguları değerlendirilmiştir. Bu kavramlar, pilotların gündelik yaşamlarındaki yansımaları ve birbiriyle ilişkileri, görüşmelerden elde edilen veriler çerçevesinde incelenmektedir. Bu incelemeler sonucunda profesyonel bir meslek olarak tanımlanan pilotluk mesleğinin (Fraher ve Gabriel, 2014) pilotların yaşantılarına olan etkilerinin daha iyi anlaşılması hedeflenmektedir.

Meslekler toplum içinde belirli işlevlere ve itibara sahiptir. Toplumsal yapı içerisinde meslek, bireylerin algılamasıyla meydana gelen ve sosyoekonomik değişimler neticesinde sürekli bir dönüşüme uğrayan bir olgudur (Sunar, 2020: 32). Teknolojik gelişmelerden dolayı bilgi işlemeye dayalı işlerde, mesleğin “teknoloji yönetme becerisine” dönüşümü ortaya çıkar. Bu çerçevede bilgiyi iyi işleyen kişi, toplumda önemli bir statüye sahip olmaktadır (Ergür, 2020: 103).



Şekil 5.1: Mesleğin Dönüşümü

Türkiye'nin mesleki itibar skalasının ele alındığı araştırma verilerinde yüksek itibarlı meslekler arasında bulunan pilotluk mesleğinin, mesleki rolleri ve statülerinin toplumsal hayatlarını ve sosyal ilişkilerini nasıl biçimlendirdiği konusu anlaşılmaya ihtiyaç duyulmaktadır (Sunar, 2020). Bu bölümde de, bu üç kavramın pilotların yaşamlarındaki ilişkisini ve etkilerini ortaya koymak amaçlanmıştır.

Görüşme yapılan pilotların mesleği seçim süreçlerine baktığımızda, pilotların mesleği seçim süreçlerinde belirli unsurlar bulunmaktadır. Pilotların meslek seçimlerinde etkili olan faktörler katılımcıların neden pilot olmak istediklerini anlamak açısından

önemlidir. Bununla birlikte mesleği seçimdeki ifadeleri mesleği nasıl anlamlandırdıklarını ortaya koymakta yardımcı olacaktır. Çocukluk hayali, aile ve arkadaş yönlendirmelerinin yanı sıra, kariyer değişikliği gibi faktörler mesleği seçimde ön plana çıkmaktadır. Ancak temel unsurlara baktığımızda, bunlardan bir tanesi mesleğin profesyonel olarak görülmesidir (Ashcraft, 2007; Patton, 2015; Bennett, 2006). Bir diğer temel unsur mesleğin yüksek gelir seviyesine sahip olmasıdır. Katılımcıların önemli bir kısmının kariyer değişikliği sonucunda pilotluk mesleğini tercih ettikleri bir kısmının doğrudan pilotluk eğitimiyle kariyerlerine başladıkları görülmüştür. Bu tercihlerde temel amaçlardan biri pilotluğu profesyonel bir meslek olarak görmek ve yüksek maddi getirisinin olmasıdır. Bunun yanı sıra, çocukluk hayalini gerçekleştirme hedefinde olan görüşmeciler de olmuştur. S3, S4, S5, S11 ve S12 isimli katılımcıların çocukluk hayali olduğunu ifade ettikleri ve ilgi alanlarına kariyer planlamasında çok daha erken yaşlarda girdiği ifade edilmiştir.

Ben istedim. Asker olmak istiyordum. Pilot da olmak istiyordum. Yani şeylere karşı hava araçlarına karşı ilgim vardı o zamanlar tabii çok fazla uçak görmüyorduk etrafta ama helikopter falan geliyordu bazen Çeşme'ye. Hani gidip yakınlarımızda bir otel vardı. Oraya gelirdi ara sıra. Mutlaka gidip çok merak ederdim. Öyle bir başlangıç oldu. (S4)

Mesleği seçimini çocukluk hayali olarak ifade eden bir diğer kişide S3 olmuştur. Tarihsel açıdan dönemin ekonomik koşulları ve ailesinin sosyoekonomik imkanları doğrultusunda askeri havacılığın sivil havacılığa göre daha erişilebilir olduğunu ve meslek seçiminde kariyerini bu doğrultuda inşa ettiğini ifade etmiştir.

Yani çok hani ilkokulda falan sorarlardı hiç unutmuyorum. Büyüyünce ne olacaksın filan diye ya pilot ya doktor olacağım diyordum. Benim sülalemde ne bir asker var ne bir pilot var. Ama hiçbir şey de yok neden böyle bir karar vermişim onun da farkında değilim daha çok küçüklükten itibaren, pilot veya doktor, ikisinden birisiydi. Ondan sonra bizim zamanımızda o yıllarda hava kuvvetlerinden başka türlü bir pilot olmanın yolu yok gibiydi. Çok çok azdı.

Onun için hava kuvvetlerine şey yaptım. Ben liseden sonra yani asker olmak için girmedim aslında. (S3)

Mesleği seçimde, aile ve arkadaşların etkisiyle yönelen katılımcılar da olmuştur. Bu kişilerin farklı disiplinlerde eğitim aldıktan ve bir kısmı çalışma hayatına girdikten sonra mevcut kariyerlerini değiştirdikleri görülmüştür. Burada bir kısmının mevcut kariyerlerinden tatmin olmamaları, pilotluğun daha prestijli konumda olmasının yanı sıra, yakın çevresinin teşviki dolayısıyla kariyer değişikliğine gittiği de görülmüştür. Bununla birlikte, profesyonelleşme 19. yy. sonrasında sanayi toplumlarında mesleklerin icrasının standart hale gelmesini ifade etmektedir (Sunar, Koytak ve Esen: 2020: 35). Profesyonelleşme, mesleği geliştirmek için devam eden çabalarla daha uzmanlaşmış ve titiz bir alan açmıştır. Bireylerin meslek tercihlerinde profesyonel meslek olgusu etkili olmaktadır. Profesyonel bir meslek olan pilotluk mesleğini tercih etme durumu da söz konusudur (Bennett, 2006). Örneğin, öğretmenlik mesleğinden pilotluğa geçiş yapan S8, yapılan görüşmede pilotluğu tercihinin yüksek gelir getirisi ve pilotluğun profesyonel bir meslek olarak maddi tatmininin daha fazla olması sebebiyle tercih ettiği görülmektedir.

Ya işte öğretmenliği okurken hani çok öğretmenlik İngilizce öğretmenliği yapamayacağıma karar verdim. Başka bir iş arayışım vardı. Hani şartlarını değerlendirdiğimde hem çalışma şartlarını hem maddi manevi şartlarını değerlendirdiğimde bu işi yapabileceğini düşündüm. Çok bu işin sevdalısı falan değildim. Hiçbir zamanda olmadım. Tamamen profesyonel bir meslek olarak bakıyorum. (S8)

S7 ve S15 pilotluk mesleğini ani bir karar neticesinde arkadaş veya akraba tavsiyesi sonucu tercih etmişlerdir.

Ben PDR okudum. Şimdi benim aklımda hiç pilotluk falan yoktu. Ben ilk uçağa yirmi iki yaşında bindim. Benim abim pilot. Bir gün o aradı beni. Yani o ara KPSS'ye çalışıyordum işte. Gerçi atanmak kolaydı bizde ama. İşte böyle

böyle Atlasjet'in bir okulu var dedi. İşte böyle bir okul var. Gider misin? Tamam mı? Yapabilir miyim bunu? Tamam mı? Yaparsın dedi. İkinci gün. Kalktım geldim öyle yani hiç aklımda olan bir şey değildi yani. (S7)

Benim bir arkadaşım vesile oldu bana. ODTÜ mezunu o da. O kendisi böyle karar vermiş. Sonra beni de ikna etti. O şekilde oldu. (S15)

Kendine özgü mesleki sorumlulukları ve yaşam biçimlerine sahip olan bu meslek grubunda, ekonomik açıdan yüksek getirisi, profesyonel olması ve tutkuyla yapılan bir meslek olması değerlendirmeleri yanı sıra, toplumsal statüsünün de var olması gibi ifadelerle pilotlar, mesleğe çeşitli anlamlar yüklemişlerdir. Bu çerçevede pilotların mesleklerine yükledikleri anlam, iş tatminleri ve meslekleri hakkındaki tutumlarında çeşitliliğin oluşmasında etkilidir. Pilotların iki tanesi ifadelerinde mesleği yaşam tarzı olarak ifade etmektedir. Pilotluğu tüm yaşamı etkileyen bir meslek olarak gören bu pilotların, mesleki hayatlarını sosyal hayatlarından ayırmadıkları görülmektedir.

Yani aslında bence pilotluk, meslek olarak değil de biraz yaşam tarzı gibi bir şey. Çünkü normal sivildeki yani sivil demeyeyim ama ben de sivilim aslında ama çok daha farklı bir hayat düzeniniz var. Hani bunu en iyi kim anlar? Pilot olmayıp da nöbet usulü çalışan insanlar anlar muhtemelen. İşte mesela benim hemşire arkadaşım var. Onlar da daha şey yapıyor. Hani daha anlaşıyoruz yani kendi aramızda. Çünkü mesela bir serbest meslek gibi düşünün. Her gün işiniz olmuyor. Bazen hafta içi boş oluyorsunuz bazen hafta sonu. Bazen gündüz boş oluyorsunuz. Bazen geceleri hani işte boş günleriniz çok farklı. (S2)

Yani sadece bir meslek gibi bakmamak lazım pilotluğa. Hani pilotluk mesleği olarak kazanılması çok şey hani zor. Bir sürü aşamadan geçiyorsunuz. Bir sürü zorluğu var. İşte bunların hepsini başarmanız gerekiyor. Ama bir o kadar da çok kolay kaybetmek. Yani işte diyelim sağlıktan bir şeyiniz çıktı veya bazı değerleriniz yüksekti veya bir ameliyat oldunuz. Her an

kaybedebilirsiniz yani sadece bir meslek olarak bakmamak lazım. Yani şimdi kimsenin işte şey yapmadığı, evinden bile çıkmadığı kovid de mesela biz kargo şirketi olduğumuz için herkes uçtu yani. Herkesin korktuğu yere mesela kimse gitsin ister mi? Savaş olan yere kimse adım atmak ister mi? İstemez ama savaş pilotları uçuyor orada. Yani vurulacağını veya işte vurulabileceğini bildiği halde. Ya o şey ayrı bir şey. Ama tabii sadece meslek değil bir yaşam tarzı çünkü bu. Yani nasıl diyeyim işte hani derler ya pilotlar lord gibidir falan diye. Çünkü onu tamamen içinde özümsemiş, benimsemiş kişiler olmak gerekiyor. Yoksa o görevleri nasıl yapacaksınız ki yani? Gitmezsiniz hani normal insan olarak korkacağınız bir şeye gider misiniz? Gitmezsin ama o pilotlar gidiyor veya işte diğer askerler de karadan gidiyor. Yani sadece bir hani sadece bir meslek gibi bakmamak lazım. Yani hayatınızı tüm yaşantınızı, çocuğunuzu, eşinizi bilmem hepsini etkileyecek bir şey. (S5)

Pilotlar, mesleğin işleyiş biçimi ve sorumlulukları açısından, aile, arkadaşlık, akraba ilişkileri, gündelik hayatta yaptıkları ve yapmak istedikleri her şeyi etkileyen bir yaşam tarzı olarak görmektedir. Bu durum bizlere, pilotların gündelik yaşamlarıyla mesleki hayatlarının ne kadar iç içe olduğunu göstermektedir.

Çalışmada, 16 pilotun 8 tanesi mesleğin anlamını manevi bir yaklaşımla ele almaktadır. Mesleğe karşı duydukları bağlılık ve tutku, pilotların bu mesleğe yaklaşımlarının çok daha derin olduğunu anlamamızı kolaylaştırır. Bununla birlikte, pilot ifadelerinde özgürlük ve tatmin ifadeleri de kullanılmıştır. Böylece, mesleğe yükledikleri anlamda maddi ve manevi tatminden bahsedilmektedir.

Çok çok güzel bir duygu. Şöyle anlatayım. Hem zevk aldığınız bir iş yapıyorsunuz. Karşılığında da para veriyorlar size. Hala işte iki gündür uçuyorum. Zevkle uçuşa gittim geldim. Tamam biraz yorucu olabiliyor ama zevk aldığınızda o problem olmuyor fazla. (S3)

Pilotluk güzel anlam ifade ediyor. Yani ben böyle biraz insanlar çok maddi bakıyor. Çok para şeyli bakıyor. Ben daha böyle idealist bakıyorum. Yapılmayacak bir şey değil. Hani işin zorluğundan ziyade keyif kısmı ama tabii şöyle bir şey. (S10)

Ya benim için yani ben çok şükür şeydeyim yani olmak istediğim yerde olmak istediğim işi yapan şanslı hani işimi severek yapıyorum. (S11)

Burada, daha farklı olarak pilotlar mesleği anlamlandırma mesleki tatmini doğrudan maddi bir bağlamda ele almamış, mesleki sevgi ve aşkın çok daha ön planda olduğu görülmektedir. Ancak bu durum verilerin tamamını ele aldığımızda, kuşaklar arasında mesleği anlamlandırmada belirgin bir farklılık göstermektedir (Ergür, 2020: 105). Uzun uçuş kariyerine sahip olan pilotların mesleği anlamlandırma biçimleri, doğrudan mesleki aşkla ifade edilmektedir. Bu sebeple fazla uçuş kariyerine sahip, ileri yaştaki pilotların mesleğe manevi yaklaşımları daha yüksek görünmektedir.

Özgürlük. Mavi. Çok güzel bir şey yani özgürlüğü ifade ediyor. Bunu çalıştığım şirket patronlarına söylemeyin. Parası için yapılacak bir meslek değil yani. Severek yapılacak güzel güzel bir meslek olarak. Yani para konusunda bir şey ha. Yani bu genelde insanlar para kazanayım. O yüzden çalışayım En çok benim yaptığım iş, sevdiğim bir iş. Bu işi yaparken de bunun yanında da maddi olarak da katkısı oluyor sadece. (S12)

Pilotluk çok şey ifade ediyor ya benim için. Yani başka bir şey bilmiyorum yani açıkçası. Hiç düşünmedim yani başka daha önceden yani. Daha önceden hiç düşünmedim. Ya da buna hiçbir zaman iş olarak bakmadım aslında yani. Ya öyle bir sürecim var yani. Düşünüyorum bazen hani evden çıkınca nereye gidiyorsun? İşe gidiyorum derler ya. Bana hiç öyle olmadı yani hiç. Hem pilot olmayı hem uçmayı seviyorum. Hoşuma gidiyor. Stresli de ama güzel yani. Sevdim, o yüzden de hiç iş gözüyle bakmadım. O aslında şanslı azınlıktan biriyim. Hani eğer sevdiğin işi yapıyorsan çalışmıyorsundur ya. (S4)

Yani özgürlük, tatmin diyebiliriz. Bir uğraş da diyelim. Yani meslek haricinde. Ben çocukken şöyle dua ettiğimi hatırlıyorum. Cennete gidersem ilk isteyeceğim şey helikoptere binmek diye. Nasip oldu helikopter pilotu oldum. Uçak pilotu oldum. (S9)

Pilotların sosyal hayatın içerisinde nasıl algılandıkları, mesleğin toplumda karşılığının ne olduğunu görmek açısından önemlidir. Bu bağlamda, bireyin toplumsal rollerinin gündelik yaşamlarında nasıl algılandıklarını ifade etmemiz mümkündür (Goffman, 1959). Meslekler toplumsal yapı içerisinde farklı işlevleri içerir. Bu durum mesleki itibarı da ortaya koymaktadır. Her mesleğin toplumsal konumunu gösteren bir itibarı bulunmaktadır. İtibar, toplumun algılaması sonucunda meydana gelir. Toplumsal itibar görme olgusu pilotluk mesleğinde de önemli bir yere sahiptir. Türkiye ölçekli yapılan mesleki itibar tablosunda pilotluk mesleği dördüncü sırada yer almaktadır (Sunar, 2020). Mesleki itibar, meslekten kaynaklı olarak güç ve imtiyaz sağlayan bir olgudur (Treiman, 1977). Pilotlar için meslek, sosyal konumlarını doğrudan etkileyen unsurdur. Örneğin, mesleki rolleri onların toplumsal ilişkilerini olumlu yönde etkileyebilir (Kunda, 1999). Bu bağlamda araştırmada, pilotların mesleklerini anlamlandırmalarında statü olgusu önemli olmaktadır.

Yani bir rahatlığı var tabii ki maddi olarak. Manevi olarak da toplum içindeki bir şeysiniz sonuçta bu güzel bir şey. Güzel karşılanan bir statü. Yani pilot deyince mesela bir ortama girdiğinizde doktorlar olsun avukatlar olsun. Böyle aaa güzel avukat falan. Ama ben pilotum deyince bütün gözler bir anda size dönebiliyor tabii insanların bunun sebebi şeyden dolayı. Dediğim gibi benim ilk baştaki dedim ya ütöpik bir şeydi benim için pilot olmak. Hiç olabileceğimi düşünmüyordum. Etrafımda böyle düşünen çok insan var hala. Bir pilot gördükleri zaman böyle hakikaten böyle şey gibi bakıyorlar. Aaa pilot falan diye tepkiler alabiliyorum. O yüzden güzel hissediyor tabii insan. (S14)

Pilotlar, toplumsal yapı içerisinde mesleğe yönelik olarak özel bir ihtimam gösterilmesinin mesleki tatmin yaşatan bir durum olduğunu ifade etmektedir. Mesleği anlamlandırmada, itibar ve statü kavramları önemli bir konuma sahiptir. Mesleki itibar, bir mesleği icra eden bireyin toplum tarafından “genel cazibesi ve sosyal onurunu” ifade etmektedir (Pavalko, 1988, s. 128). Bununla birlikte, mesleki statü kavramı ise mesleki eğitim ve mesleğin sunduğu maddi imkanlara bağlı olarak bireyin toplumsal yapıdaki konumunu göstermektedir (Ganzeboom, De Graaf ve Treiman: 1992: 9). Araştırma bulgularına göre, pilotların sosyal konumlarında mesleğin önemli bir role sahip olduğunu söylemek mümkündür. Belirli bir eğitim ve tecrübeye dayalı olarak inşa edilen mesleğin öğrenilmesi için gerekli olan çalışmaya değecek “bir haz arayışına” ihtiyaç duyulmaktadır (Ergur, 2020: 106-107). Mesleğin profesyonel yönünün olması ve yüksek gelir getirisine sahip olması, pilotlar için oldukça önemli bir anlam ifade etmektedir. Bununla birlikte pilotlar, mesleği profesyonel bir iş ve ekonomik getirisi yüksek olarak görmektedir.

Pilotluk şöyle diyeyim bir profesyonel bir şey meslek sonuçta getirisi yüksek sektör içinde. Yani kendi havacılık şeyine baktığınızda. En şeyi ne derler? Getirisi en yüksek pilotlar. Bu açıdan ekonomik olarak çok rahatsızsınız. Onun dışında devamlı bir eğitim almak. Eğitimi tekrarlamak durumundasınız ve bilgilerinizi canlı tutmak zorundasınız ve değişen şeylere, prosedürlere ayak uydurmak durumundasınız. (S16)

Pilot olmak benim için profesyonel bir meslek ifade ediyor anlam olarak başka bir şey ifade etmiyor. Benim babam zaten havacı asker. Yani o ortamları biliyorum. Dolayısıyla başvurma imkanım vardı ama ben başvurmadım. Kendim mühendislik okudum. Mühendislik de yaptım. Sonrasında nasip oldu diyelim yani. Böyle bir çocukluk hayalim yoktu. Profesyonel anlamda yaklaştım kariyer değişikliğine. (S15)

Ya benim için meslekten ötesi değil yani sadece para kazanıp ailemi geçindirebileceğim bir meslek. Hayalim olmadığı için hayalini kurmak gibi bir şeyim olmadığı için. Sadece profesyonel anlamda iyi bir meslek. İyi gelir

olarak iyi gelir düzeyi var. Türkiye şartlarında gerçekten iyi para kazanılıyor pilotlukta. Dediğim gibi benim için sadece meslek yani. Severek, isteyerek yaptığım birşey değil yani açıkçası. (S7)

Pilotlar mesleğin anlamını ifade ederken bir kısmının ekonomik beklentileri ön planda, bir kısmının ise meslekle kurdukları anlam ilişkisinin çok daha duygu, bağlılık, tutku ve tatmin temelli olduğunu ifade etmemiz mümkündür. Burada kuşak farkını tekrar ifade edersek, uzun uçuş tecrübesine sahip, yaşları 50 üzerinde olan pilotların mesleği anlamlandırmaları ve meslekle kurdukları ilişki daha tutku temelli olmaktadır. Pilotların ifadelerine bakıldığında, hem toplumsal hem de mesleki açıdan pilotluk mesleğine profesyonel açıdan tatmin edici meslek olarak anlam yüklemişlerdir. Bununla birlikte, pilotların bir kısmının ekonomik beklentiler, kişisel tercihlere göre meslekle kurdukları anlam ortaya çıkmaktadır. Bu aslında bizlere, pilotların mesleki seçim ve kariyer yaklaşımlarında çeşitli motivasyon ve değerlerinin etkili olduğunu ortaya koymaktadır. Araştırmada, pilotların mesleki memnuniyetlerinin yanı sıra, iş değiştirme düşüncelerinde de kişisel tercihleri, tutkuları veya gelecek hedeflerinin etkili olduğu görülmektedir. Katılımcıların bazıları, mesleğin imkanlarından memnun ve tatmin olmuş hissederken, bazılarının bu mesleğe sadece ekonomik açıdan getirisi olan bir iş olarak baktıkları görülmüştür. Hatta pilotlar daha iyi maddi getirisi olan iş olsa ona geçiş yapabileceklerini ifade etmişlerdir. Dolayısıyla, kişisel değerlerin ve önceliklerin pilotların mesleklerini anlamlandırmalarında etkili olduğu anlaşılmaktadır.

Pilotluğun eğitim ve gelir seviyesi yüksek, profesyonel bir meslek olması pilotların sosyal konum ve statülerini belirleyen önemli bir faktördür. Meslek, bireylerin statü geçişlerine sosyal hareketlilikle birlikte fırsat sunmaktadır (Ficher, 1990: 33). Meslekler arası geçiş yapabilme durumu neticesinde, bireyler sosyal hareketlilik(social mobility) gerçekleştirmektedir. Örneğin, pilotluk mesleğini tercih etme durumlarında gelir düzeyinin yüksek olması onlar için önemli bir hareketlilik motivasyonu olmuştur. Bunun yanı sıra, mesleki hareketlilik ve yaşamlarından memnun olma arasında da bir ilişki bulunmaktadır (Liang ve Lu, 2014). Katılımcılar, çeşitli meslek gruplarından bu mesleğe geçiş yaptıktan sonra mesleki memnuniyetlerinin yanı sıra, ekonomik getirisinin yüksek olması sebebiyle yaşam memnuniyeti durumu doğmaktadır. Bu çerçevede pilotların mesleğe yükledikleri

anlam ilişkisine bakıldığında, pilotların mesleklerine yükledikleri anlam onların meslekle kurduğu ilişkiyi göstermektedir. Bununla birlikte, mesleğin toplumdaki statüsünün yüksek olması da bireylerin mesleğe yükledikleri anlamı etkileyebilir.

Toplumdaki diğer meslek gruplarına bakıldığında, pilotların mesleki sorumlulukları gündelik yaşamlarını da kapsayan önemli bir unsurdur. Mesleği icra ederken, hem maddi hem manevi sorumluluklara sahip olmaları pilotlar için önemli bir etkiye sahiptir. Farklı meslek gruplarına göre, ortalama pilot gelirinin yüksek olduğu bilinmektedir. Yapılan araştırmalara göre, pilotluk aylık ortalama kazancı en yüksek beş meslekten biri olarak ifade edilmektedir (TÜİK, 2023). Yüksek gelire sahip olmaları, onların ekonomik açıdan yaşam kalitelerini arttırmaktadır. Bunun yanı sıra, pilotların yüksek gelire sahip olmalarına rağmen iş yaşam dengesi açısından zorluklar yaşadıkları da görülmektedir. Pilotların yüksek gelire sahip olmaları toplumsal statü açısından da önemli bir yere sahiptir. Daha saygın bir konuma sahip olmalarının yanı sıra, çeşitli toplumsal çevre ile etkileşime girmelerini sağlamaktadır. Pilotların gelir yeterliliği hakkındaki görüşleri, kariyer planlamalarında da etkilidir. Bunun gelecek beklentileri, emeklilik planı ve meslekteki tatmin düzeylerini etkilediği görülmüştür. Bunun yanı sıra, pilotlar sosyal etkileşimlerinde de önemli bir yere sahiptir. Tüketim alışkanlıkları ve toplumda algılanan statüleri ile ilişkilidir.

Yapılan araştırmalarda, pilotlar kendilerini stres altında ve yorgun hissetmektedir (Bennett, 2003). Mesleki sorumlulukları ve meslekte yaşadıkları zorluklarla aldıkları ücret arasında bir tutarsızlık görmekte, daha fazla ücreti hak ettiklerini düşünmektedirler (Maxwell ve Grant, 2018). Bu çerçevede pilot görüşlerine bakıldığında ortak bir yaklaşımı görmekteyiz.

Şimdi bizim gelirimiz şeye göre diğer yapılan işlere göre iyi Allah'a şükür. Ancak yaptığımız işin yorgunluğu, zorluğu ve aldığımız risk çok yüksek. Yani ben her gün bir risk olarak uçuyorum. Lisansımı koyuyorum, hayatımı koyuyorum. Dolayısıyla böyle bir stres ve sorumluluk alıyoruz. Aldığımız sorumluluk stres çok yüksek. Sağlığımıza çok dikkat etmemiz lazım. Sağlığımızla ilgili problem olursa lisansımızı kaybettik. Muayeneleri geçmek durumundayız. Sağlık işte ne bileyim. Eğitimleri, sınavları geçmek durumundayız. Dolayısıyla bizden çok şey götürüyor. Yani aslında aldığımız

gelir iyi, piyasa şartlarına göre ve çevreye göre yüksek maaş alıyoruz ama bu bizden götürüyor yani. (S1)

Yani Türkiye standartlarının üzerinde tabii ki yani şey olarak onu kıyaslarsanız da ama dünya standartlarında da hemen hemen yakın seviyede yani. Şey olarak hani biraz altında olabilir. Veya diğer ülkelerdeki biraz sosyal şeyler fazla olabilir verilen ilave şeyler. Yani çok sıkıntı olacağını zannetmiyorum hani. Tabii ki Türkiye'deki enflasyon her şeyi tamamen o biraz şey ama çok hani yaşam anlayışı olarak birçok sıkıntıya sokacak bir rakamlar değil yani. (S5)

Bu verilere bakıldığında, pilotların gelir düzeylerini nasıl bulduklarına yönelik sorulara Türkiye'deki diğer meslek grupları ve küresel ölçekli olarak pilot gelirleri ile kıyaslayarak cevap verdikleri gözlemlenmiştir. Bu karşılaştırma yapılırken bu araştırmada da pilotlar, maddi gelirin yüksek olmasının meslekte alınan sorumlulukla kıyaslanmasının mümkün olmadığını ifade etmişlerdir. Bununla birlikte, yaşanan ekonomik dalgalanmalar, özellikle pandemi sonrasında meydana gelen küresel ekonomik değişimler pilotların da hayatlarında etkili olmuştur. Bu anlamda, pilotların çalışma saatlerini ve gelirlerini doğrudan etkilemiştir (Taneja, 2020).

Çok değişken, çok dalgalı. Yani sektörün dalgalanmasından dolayı. Pandemide sifıra yaklaştı gelir. Sonrasında şu anda mevcut durumu söylüyorum. 2019 rakamlarını, dolar bazlı söylüyorum, şu anda yakaladı. Yani bu da tatmin edici. Ve yeni bir böyle bir kriz olmazsa bu şekilde devam edeceğini düşünüyorum yani gelir olarak bu, böyle oluyor. Ama tabii benim şeyim var. Şirkete borcum yok, eğitim borcum yok. Ondan sonra öğretmenlik yapıyorum. İlave bunu da ek gelir, getirisi var. Dolayısıyla benim için yeterli. (S15)

Pandemi sürecinde yaşanan bu durum sonrasında pilot gelirlerinde düzelme yaşandığı ifade edilmektedir. Genel olarak araştırma bulgularına baktığımızda, alınan

sorumlulukla kıyasladıklarında daha fazlasını hakettiklerini ifade etmelerine rağmen, pilotlar güncel gelirlerini yeterli görmektedir. Bennett'in 2006 yılında İngiltere'de yapmış olduğu çalışmada, pilotların gösterişli dünyalarının arkasında, yorgunluk, stres ve sömürücü durumların olduğu, düşük ücretli bir yapıda mesleklerini sürdürdükleri gösterişsiz bir durum yaşadıklarını ifade etmektedir (Bennett, 2006). Ancak bu durum, Türkiye ölçeğinde benzerlik taşımamaktadır. Araştırmada pilot gelir yeterliliğine bakıldığında, iki temel ölçüte göre gelir yeterliliği değerlendirilmektedir. İlk olarak, Türkiye'deki diğer meslek gruplarıyla karşılaştırma yapılarak pilotluğun yüksek ücretli bir meslek olduğu görüşü bulunmaktadır. Bununla birlikte, ikinci mukayese unsuru ise, pilotluğun uluslararası ücret standartlarıyla ilişkili olmasına yöneliktir. Burada da belirli standartlarda ve ortalama bir gelir olduğuna yönelik gelir memnuniyeti ifade edilmektedir. Türkiye'de sosyoekonomik yapının önemli bir faktör olduğunu görebiliriz. Bunun yanı sıra, ekonomik değişimlerin pilotların gelirlerine etkisi de vurgulanmaktadır. Bu bağlamda katılımcılar, meslekteki gelir tatminini diğer mesleklerle kıyaslayarak ifade etmiştir. Bunun yanı sıra, pilotların yaptıkları iş ve yaşam dengesi açısından gelirlerinden memnun olmadıkları ifadeleri önemli bir değerlendirme unsuru olmuştur. Bununla ilişkili olarak, pilotların gelir düzeyleri, aile ve sosyal çevreyle ilişkilerini sürdürdükleri zaman ve imkanlar açısından da değerlendirilmektedir.

Pilotlar sosyoekonomik avantajlara sahip yüksek gelirli bir mesleğe sahiptir. Gelir kullarımlarına bakıldığında, yaşam standardını iyileştirme, aile organizasyonları ve eğitim harcamaları, seyahat ve tatil istekleri, kişisel gelişim ve mesleki gelişimi sağlamak, sosyal ve kültürel faaliyetlere katılımın yanı sıra yatırım ve tasarruf yapmak gibi tercihlere sahip olabilmektedirler. Pilotlar, gelir kullanımına ilişkin maddi imkan kullanımına yönelik soruyu cevaplarırken, özellikle evli veya çocuklu olanların belirli tatil tercihleri ve eğitim alma tercihlerinde gelirin kullanımının pilotların hem kendilerinin hem ailelerinin standartlarını yükselten bir faktör olduğunu görmekteyiz.

Genelde maddi imkanlarımızı aylık yani giderlerimiz var. Yani çocukların okulu var. Ailemizin giderleri var. Ne bileyim işte. Oturduğumuz evin taksiti, arabanın taksiti gibi şeylere gidiyor. Çok böyle kendimize yönelik bir şey harcamıyoruz aslında. Yaşam mücadelesiyle aldığımız para da gidiyor aslında yani. Şey yapabilir çok birikim yapamıyoruz. Herhalde standartlar

yükselince insanın oturduğu yer de değişiyor. Arabası da değişiyor. Böyle bir durum var. O zaman aldığınızla harcadığınız hep böyle birbirine yakın oluyor. (S1)

Her sene tatile gidiyorum. Mutlaka her sene yazın tatili mutlaka yapıyorum. Bu sene yirmi gün yaptım. Bir önceki yıl gerçi ilk defa öyle bir şey yaptım. Yazlık kiralamaştım. Tam bir ay. Yani yazın temmuz ayında bir ay tatil yaptım. Yazın mutlaka tatil yapıyorum ailemle. Onun dışında mutlaka en az ayda bir, iki kere filan mutlaka bir dışarıya ailemle beraber yemeğe mutlaka gideriz. Başka yani daha çok çoluk çocuğun eşimin para harcaması. Yoksa ben kendi hava kuvvetlerinden emekli olduğum için emekli maaşım da var. Emekli maaşım ile ben kendim aslında rahatlıkla geçinebilirim. Bir evim olduktan sonra yani ev masrafı olmadıktan sonra emekli maaşım ile rahatlıkla geçinebilirim ama işte çoluk çocuk ve eş o kadar geçinemiyorlar. Onlar için çalışmaya devam ediyoruz. (S3)

Yani şöyle bir şey evet bir tatil bakarken o kadar hani bütçenize göre değil de daha çok zevkinize göre olabiliyor. Çok fazla yormayacağını bildiğimiz için oluyor. Yani ne bileyim yaşam kalitenizi biraz daha arttırıyor. Yani yemekten içmekten giymekten yaşadığımız yerden evden. O faydası var. (S6)

Meslek bireylerin, toplumsal statüsünü etkileyen önemli bir unsurdur. Bu çerçevede, yaşam biçimlerini doğrudan etkilemektedir. Belirli bir gelir düzeyine sahip olan pilotların gelirlerini kullanma biçimlerine baktığımızda öncelikli olarak yaptıkları şey, belirli bir yaşam standardında yaşamaktır. Bununla birlikte, bu standartlara göre, ailesi varsa aile üyelerinin de bu standartlara göre yaşamasını sağlamak, özellikle çocuklara belirli standartta eğitim aldirmek öncelikli olmaktadır. Diğer taraftan araştırma verilerine bakıldığında, pilotlarda birikim temayülü yüksektir. Bu durum, mesleki tatmini yaşamış olan pilotlar için gelecek beklentileri ile ilişkili olsa da genel olarak, pilotların herhangi bir sağlık probleminde lisanslarını kaybetmelerinden dolayı mesleki kariyerlerini noktalamak zorunda olmalarıyla ilişkilidir.

Yani işte gayrimenkul vesaire birikim yapmaya çalışıyorum. İşte çocukların ihtiyaçları zaten her şeyden öncelikli. Çocuklar öncelikle onlara iyi bir hayat sağlayıp bunlardan arta kalanla da işte herkesin yaptığı şeyler. Çok özel bir şey yapmıyorum. (S8)

Ya çok fazla biz fikir olarak da öyle farklı yaşayan arkadaşlarım da var. Bu ay maaş alıyor. Her ay bitiyor komple. Biz daha çok birikim yapma, daha çok çünkü şöyle. Şu anda ben uçuyorum iki gün sonra sağlığıma bir şey olursa ya da lisansımı kaybedersem ben sonsuza kadar uçamam. Sonsuza kadar uçamazken de artık benim on küsür yıl oldu. On dört yıl oldu. Mühendislikten ayrıldım. Mühendislik de yapamam. Dolayısıyla benim geçinmem için paraya ihtiyacım olacak ve ne yapacağım? Dolayısıyla onun şimdiden hani önlemini alıp erken birikim yapıp hani aç kalırsak açıkta kalırsak, bizim başımıza bir şey gelirse yapabileceğimiz bir şey olarak. Hani o şekilde değerlendirmeye insanların çoğu da o şekilde değerlendirmeye çalışıyor yani. Onun dışında küçük bu tabii ufak tefek hani hobileriniz oluyor, bir şeyler oluyor. Onları yapıyorsunuz ama onun dışında daha çok birikim yönünde kullanmak istiyoruz yani. (S10)

Maddi imkanlarımı yatırım yapmaya çalışıyorum. Belirsizlik yarın ne olacağını bilememek insanı yatırım yapmaya şey yapıyor, yönetiyor. İşte belki de bu yüzden pilotlar için bir şey de vardır yani. Bu pilotlar biraz cimri olur gibi bir şey birkaç yerden duydum. Cimri olmamaya çalışıyorsunuz ama bunu düşünmek zorundasınız. Yarın ne olacağını bilmediğim için. Yani ben yarın yokmuş gibi harcama yapamıyorum. Yapmamaya çalışıyorum yani daha doğrusu işte bu bunu ayarlayamayanlar için de cimrilik yani tutumlukla cimrilik arasında ince bir çizgi oluyor ya. O cimriliğe kayanlar olabiliyor. Ben kaymamaya çalışıyorum. Bir yandan yatırım yapıp bir yandan da yani aileme güzel bir hayat yaşatmaya çalışıyorum. Yatırımlarımı da çeşitli dağıtarak. Oradan sonrası için hiçbir şey hayal etmedim. Sadece ve sadece şunu hayal ettim. Yani aileme, çocuklarıma daha iyi bir hayat. (S14)

Araştırmada pilotların gelir düzeylerinin yüksek olması sebebiyle belirli standartta yaşamalarına rağmen, mesleğin uluslararası normları ve sosyoekonomik açıdan yaşanabilecek her ihtimale karşı yarın kurgusuna sahip oldukları görülmektedir. Bununla birlikte, yüksek gelirli bir meslek grubu olarak daha yüksek bir yaşam standardına sahip olmaktadır. Pilotların gelir kullanımını incelediğimizde, belirli standartta yaşama durumunun yanı sıra, eğitim ve seyahat tatil gibi aile harcamaları öncelikli kullanım alanlarıdır. Bununla birlikte, kültürel organizasyonlara katılım ve maddi yatırım ve tasarruf tercihleri de bulunmaktadır. Bununla birlikte, belirli eğitim ve sertifikalar alarak kişisel ve mesleki gelişimleri için yatırım yapma temayülleri mevcuttur. Yüksek gelire sahip olmak onların toplumsal statülerinde etkili bir unsurdur. Bununla birlikte, pilotların ekonomik açıdan yüksek gelirli olmaları onların farklı sosyal çevrelerde bulunmalarını sağlar. Aynı zamanda, tüketim alışkanlıklarını da etkilemektedir. Pilotların sosyal ve kültürel organizasyonlara katılımları onların sosyal çevrelerini genişletme ve toplum içerisinde belirli statü gösteren bir unsurdur. Mesleğin pilotların tüm yaşamını etkileyen bir olgu olduğu, bir pilotun meslekle iç içe bir yaşam tarzına sahip olduğu görülmektedir (Bennett, 2011). Bu durum pilotların hayatlarını inşa ederken, mesleklerine göre bir kurguya sahip olmasını sağlamaktadır. Pilotlar için mesleği sürdürmek ve onu icra etmek için tüm yaşam ona göre organize olmaktadır. Aile ve arkadaş ilişkilerini de bu çerçevede sürdürmekte, mesleği sürdürmeyi engelleyecek tüm durumlardan uzak kalmaları gerekmektedir. Çalışma saatleri nedeniyle fiziksel ve çevresel strese de sahip olabilmektedir (Cahill, Cullen ve Gaynor: 2019).

Belli saatlerde işe gitmediğiniz için mesela etrafınızdaki insanlar ona göre şekilleniyor. Aileniz veya yaptığınız hobiler vesaire her şey aslında bir yerde ona göre şekilleniyor. O yüzden yani benim için meslek gibi değil de biraz yaşam tarzı gibi. Ben zaten ya böyle biraz da disiplin falan da istiyorum. Biraz işte uyku düzeninize, sağlığınıza vesaire dikkat etmeniz gerektiği için yani benim için aslında güzel yani bu yönlerden. (S2)

Araştırma verilerine göre pilotlar, havacılık sektöründe çok önemli bir konuma sahiptir. Bunun yanı sıra, mesleğin zorlukları ve sorumlulukları da bulunmaktadır.

Pilotlar, uzun ve esnek çalışma saatlerine sahip olmak, yorgunluk, yüksek sorumluluk, stres, fiziksel ve duygusal sağlık sorunları yanı sıra, toplumsal ilişkiler açısından aile ve sosyal çevreyle ilişkileri yönetmekte zorluk yaşamaktadır. Pilotların zorluk yaşadığı durumların başında psikolojik ve fiziksel stres gelmektedir. Pilotlar yüksek irtifada da uçmaları, kabin basıncı gibi sebeplerden dolayı, fiziksel sağlıkları konusunda zorluk yaşayabilmektedir. Pilotların uçuş sürelerinin uzunluğunun yorgunluğa sebep olması ve bu konuda başa çıkma yöntemleri geliştirmeleri gerekmektedir (Keith ve Alekandar, 1997). Bununla birlikte, uçuş saatlerindeki düzensizlik ve gece uçuşu nedeniyle de yorgunluk yaşamaktadır (Petrilli ve Roach, 2006). Bununla birlikte, hem yüksek maliyetli uçağın sorumluluğu hem de yolcu taşımalarından dolayı, pilotların psikolojik strese maruz kalmaları da söz konusudur.

Tabii ki benim için en zor kısmı herhalde uçağın basıncından kaynaklı olarak gelen yorgunluk. Yani o yorgunluğu eğer siz kontrol edebilirsiniz. Ki bence bu benim için zor açıktır. Çok yoruluyorum. Yani kendinize yeteri kadar dinlenmeye vakit ayırmanız gerekiyor. Bu şekilde bunun dışında gece uçuşları bazen yorucu olabiliyor. Yani genel olarak bana zor gelen kısmı yorucu kısımları. Yani gece uçuşu, gece çünkü insanın uyuması gerekiyor. Hani biyolojik saatten kaynaklı olarak. (S2)

Aslında mesleğin bayağı bir zor yanı var. Yani birincisi şu anki şartlarda çalışma şartları çok zor. Yani çok uçuş var ve saatler gerçekten insanı zorlayan saatler. Bir gün sabah o saatte kalkıyorsunuz. İki gün sonra o saatte yatağa giriyorsunuz. Bu gerçekten zorlayıcı. (S4)

Pilotların uçuş öncesinde, uçuş sırasında ve sonrasında yaşadıkları, onların hayat kalitesini etkileyen önemli faktörlerdir. Bu durumun yanı sıra, pilotluk bir yaşam tarzını gerekli kılmaktadır. Pilotun uçuş öncesinde veya sonrasında yapması gereken belirli şeyler bulunmaktadır. Bunlardan biri, yeterince dinlenmek olduğu gibi, bir diğeri ise pilotların beslenme biçimlerini içermektedir. Pilotların uçuş öncesinde belirli yiyecek ve içecekleri tüketime dikkat etmesi beklenmektedir. Özellikle alkol kullanımı yasaktır.

Bütün hayatınız kontrol altında olmak zorunda. Yani ben işte bugün uçuşum yok. Yarın uçuşum var. Hani bir şey yapayım yani işte çok yorulduğum bugün bir şey yok mesela. Yarın uçuşum var ama. Yorulmamam lazım o kadar. Çünkü öbür uçuştaki göstereceğim refleksle işte pilotaj kabiliyetlerini düşürmemen gerekiyor ki başına bir şey gelmesin. Otopilot uçuyor olabilir ama. Oto pilot uçmayadabilir. Sonuçta o bir elektrikli bir şey yani. Ama otopilot uçmazsa diye zaten biz orada devamlı monitör ediyoruz her şeyi. Ondan dolayı tüm hayatınızı dengelemek zorundasınız veya işte yarınki işinizi yapamayacak şeye kendinizi düşürmemelisiniz. Yani bu alkol almak olabilir, ilaç almak olabilir. Hepsi yani. Ne dersiniz veya bir eğlenceye gitmek olabilir. Gittiyseniz bile belli bir saatten önce gelip dinlenmek zorundasınız. Ondan dolayı hani bütün hayatınız kontrollü aslında mesleki olarak. (S5)

Çalışma saatleri yani insan fizyolojisine pek uygun olmayan çalışma saatlerine sahibiz. Onun için de çok iyi biri yani fit olmak zorundasınız. Uyku düzeninizi düzgün ve uygun şekilde tutmak zorundasınız. Kendi vücut veya metabolizmanızı uçuşa göre düzenlemeniz lazım. Biraz boşluk olursa yorgunluklar bazı hastalıkların erken yaşanması olabilir. İşte tansiyonmuş şekermiş gibi. Bu konulara dikkat edersiniz diyelim işte sigara, alkol gibi tüketimler olmaması düzgün bir uyku düzeni hareketlilik, bunlar sizin meslek hayatınızdaki sağlıklı dönemi arttırıyor, konforlu hale getiriyor. (S16)

Yasal düzenlemeler çerçevesinde, pilotların belirli yiyecek ve içeceklerden uzak durmaları uçuş öncesinde yapması zorunlu olan rutinler arasındadır. Pilotun güvenli uçuş sağlaması açısından bu oldukça önemlidir. Bu durumdan dolayı, pilotların lisanslarını kaybetmesi söz konusu olabilir. Araştırma verilerine göre pilotlar, uzun ve esnek çalışma saatlerine sahip olmak, yorgunluk, sorumluluk, stres ve fiziksel ve duygusal sağlık sorunları yanı sıra, kişisel ilişkilerini de etkilemektedir (Avis, Bor ve Eriksen: 2019) Pilotların toplumsal ilişkiler açısından aile ve sosyal çevreyle ilişkileri yönetmekte zorluk yaşadıkları görülmektedir. Bu açıdan, pilotların zorluk yaşadığı durumların başında toplumsal ilişkileri yönetmek gelmektedir. Mesleğin pilotların

gündelik yaşamlarını ve toplumsal ilişkilerini nasıl etkilediğini görmek açısından bu konuyu daha detaylı şekilde incelemek bir pilotun resmini ortaya koymak açısından oldukça önemlidir. Pilotların mesleğin zorlukları kısmında en çok ifade ettikleri konu, düzensiz hayat olmasının yanı sıra, aileden ayrı kalma durumudur.

Aileden uzak kalma diyebiliriz benim için.Şöyle bu şirkette çok yaşamadım. Çünkü dışarıda çok yataısı yok. Uçuşlarımız hep gidiyoruz ve dönüyoruz. Ama Saga diye bir dört yıl çalıştığım şirkette gidiyorduk. Hep yurt dışına uçakları kiraya veriyordu. Üç hafta bir yerde kalıyorduk Geliyorduk evimizde kalıyorduk. Tek zor yanı bence o. Ama dediğim gibi bu şirkette çok yaşamadım. Benim de tercihlerimden bir tanesi çok yataısı olmaması. Ama pilotların çoğunun en çok etkilendiği şey evden ayrı kalmak. Yani Türk havayollarında filan arkadaşlarımla konuşuyorum. Bazıları ayın yarısını dışarıda geçirebiliyor. Yani gidiyor birkaç uçuş uçuyor. Ondan sonra Adana'da yatıyor. Ondan sonra birkaç uçuş yapıyor. Ankara'da yatıyor. İzmir'de yatıyor. Bir hafta sonra evine geliyor. İki üç gün kalıyor. Yine buna benzer bir turlar yapıyor. En sıkıntı çekilen şey evden uzak kalmak. (S3)

Aile hayatı. Yolda geçiyor bunun dışında efendim. Bu yaşta gece uçuşlarda yaşam 25 olmadığı için gece uçuşları tabii insan bu yaşında evinde sevdikleriyle olmak ister. (S13)

Aileden uzak kalma durumu pilotlar için öncelikli zorluklar arasındadır. Pilotluk mesleği, kendi içinde zorluklar barındıran bir meslek grubudur. Uçuş sürelerinin uzunluğu, düzensizliği, yorgunluk, fiziksel ve psikolojik zorlukların yanı sıra, eğitim ve sertifikasyon süreçlerindeki zorluklar, bununla birlikte sosyal yaşamlarında aile veya arkadaşlık gibi toplumsal ilişkileri yönetmede yaşadıkları zorluklar da temel zorluk alanlarından biridir. Yüksek gelire sahip olmalarına rağmen, yaşadıkları bu zorluklar sebebiyle pilotların yaşam dengesi ve kalitesinde olumsuz durumlara sahip oldukları ifade edilmektedir.

Pilotların aile ve yakın çevreleriyle olan ilişkileri, mesleki rolleri ve sorumlulukları nedeniyle olumsuz anlamda etkilenmektedir. Değişen ve düzensiz olan çalışma

saatleri nedeniyle aile, akraba ve arkadaş çevreleriyle yeterli seviyede vakit geçirememesi durumuyla karşılaşılır. İş ve toplumsal ilişkiler arasındaki dengeyi sağlamak pilotların toplumsal hayattaki rolleri için önemli bir yere sahiptir. Pilotların kendilerini iyi hissetmeleri hem uçuş güvenliği için hem de mesleki performansları için önemlidir. Bununla birlikte toplumsal ilişkilerinin kaliteli olmasına da etki eder (Cahill, Cullen ve Gaynor: 2018). Çalışma koşulları açısından bakıldığında, aile ve akraba ilişkilerini yönetmekte sıkıntılar yaşamaktadır. Aile organizasyonlarına katılamamak veya bu organizasyonlara sınırlı sayıda katılımında bulunmak, pilotların toplumsal ilişkilerinin zayıflamasına yol açmaktadır.

Yani kendi öz çekirdek ailenizi yönetebiliyorsunuz. Yani mesela bayramlarınız bazen olmuyor. Telefonla o açığı kapatır veya iznin olduğu dönemde yani bayramda gidemesem gittiğim zaman ziyaret ediyorum en kötü ihtimalle. Çünkü büyükler oldukları için bir çoğu. Zaten yaşıt olduklarını veya benimle şey olanlarla zaten görüşüyoruz sağda solda. (S5)

Akrabalarım, eşim, dostum onlarla bir uyum sağlamak bir ortak gün belirleyip görüşmek. Bayramlarda mesela diyor ki teyzem ya gelmedin diyor bu arada. Ya teyze ben çalışıyorum işte uçuşum vardı falan her doğru senin falan böyle. Ya sitem oluyor açıkçası. Tabii yani aileniz olarak da talepkar olabiliyorlar büyükler haklı olarak. Ben de normal zamanlarda bunu telafi etmeye çalışıyorum ama başarılı oluyor muyum bilmiyorum. Onu da onlara sormak lazım. Yani bu düzenin içinde mesela bayram tebliği yapamamak, denemek, dolaşamamak o biraz şey yapıyor insanı yani uzaklaştırıyor açıkçası. İnsanlar sitem etmiyor ama bunu unutuyor ya da ya bahanesi var nasıl olsa falan. Demek isteyenler için ha güzel bir fırsat oluyor. (S14)

Araştırma verilerini değerlendirdiğimizde, mesleğin pilotların yaşamını doğrudan şekillendirdiğini görüyoruz. Kendine özgü meslek icrasına sahip olması diğer meslek gruplarından farklı yaşam biçimine sahip olmalarına yol açmaktadır. Bu durum tüm akraba ve arkadaş ilişkilerini doğrudan etkilemektedir. Pilotlar mesleğe uyum sağladıkları sürece tüm hayatları mesleğin beklediği yaşam tarzına göre dizayn

olmaktadır. Burada da görüldüğü gibi, pilotların ilişkileri yönetebilmek adına aile ve akraba ilişkilerini sınırlı şekilde kurguladıkları görülmektedir. Pilotların aile yaşamı ve iş performansı ve stresi arasındaki ilişkiyi sistemli şekilde ele almış çalışmalar bulunmamaktadır (Friedler, vd., 2000). Bu araştırmada özellikle bu konuda görüşmeciler ile detaylı konuşmalar gerçekleştirilmiş, pilotların mesleki yaşantıları ve aile ilişkilerinin arasındaki etkileşim incelenmiştir. Mesleğin işleyiş biçiminden kaynaklı olarak pilotlar toplumsal ilişkileri sürdürmekte güçlük yaşamaktadır. Özellikle aile ve arkadaşlık ilişkilerine yeterince zaman ayırmakta zorluk çekerler. Pilotların toplumsal ilişkilerini sürdürme ve inşa etmede mesleki sorumlulukları etkili olmaktadır. Çalışma koşulları, arkadaşlık ilişkilerinde sınırlılıklar oluşturmaktadır. Düzensiz çalışma takvimleri ve yoğun mesailerini sebebiyle, farklı meslek grubundan kişilerle arkadaşlık kurma veya varolan arkadaşlıklarını sürdürmekte belirli zorluklar yaşadıkları ifade edilmektedir. Bu sebeple, aynı meslek grubundan arkadaşlıklar yapma eğilimi göstermektedirler.

Genelde meslek arkadaşlarımızla ilişkimiz kaldı. Yani diğer arkadaşlarımız çok uzakta kaldı. Böyle bayramda seyranda özel günlerde oluyor genelde. Onun dışında zaman olmuyor gerçekten. (S2)

Diğer meslek gruplarıyla veya diğer insanlarla olan sosyal yaşam zorluğu var. Çünkü herkes hafta sonu izin yapıyor. Mesela ben bunu seviyorum ama bir müddet sonra çok fazla arkadaşınız kalmıyor aslında. Çünkü denk gelemiyorsunuz çoğu zaman. (S4)

Arkadaşlarla ilişkiler bozuldu yani. Onların düzenli bir hayatı olması yani yüzde doksan düzenli bir hayat yaşıyor. (S14)

Arkadaş grubu tercihlerinde pilotların kendi meslek grubundan kişilerle arkadaşlıklarını devam ettirmede zorluk çekmediği anlaşılmaktadır. Diğer taraftan, askeri havacılık kökenli pilotların, askeriyeden edindikleri eski arkadaşlıklarını

sürdürdükleri görülmüştür. Asker arkadaşlarıyla ilişkilerinin sivile oranla daha derin ve kalıcı olduğu ifade edilmektedir.

Şöyle özellikle asker arkadaşlıkları çok derin olduğu için yıllarca beraber onlar daha böyle daha etkili bir şekilde devam etmeye devam ediyor. Sivilden daha sonra tabii ki sivilden de arkadaşlarımız oluyor ama askerler kadar etkili yakın arkadaş şeklinde pek olmuyor. Mesela şeyde pandemiden önce pandemi sırasında pek bir araya gelemedik mesela asker arkadaşlarımızla. Şeyde çok önemlidir askerlikte devre biz devre deriz Aynı sene 206 kişi mezun olduk harp okulundan. Pandemiden önce hemen hemen her ay bir araya geliyorduk. Pandemi süresince geçenlerde bir ilk defa tekrar bir otuz kişi kadar yine bir araya geldik. Her yıl ben gidemiyorum ona da toplanıp en az yüz kişinin ailecek böyle gidip dört beş günlük bir tatil yaptığımız bir devre toplantısı da oluyor. Ben gidemedim onlara ama evet. Bayağı kişi bir araya geliyor. (S3)

Hava kuvvetlerindeki dostluk, arkadaşlık şeyi çok daha farklı burayla kıyaslanamaz. Şimdi burada şirketle beraber uçabilirim ama ailesini tanımam yani. Tanımayabilirim yani. Belirli bir ortak hayat var diğer tarafta yani. Dolayısıyla işte akşam hep beraber bara gidiyoruz. Hep beraber geliyoruz işte. Düşünün yani otuz kırk kişi bir anda bara gidiyor. Çünkü hepsi birbirini tanıyor yani. Aileler tanıyor. Çocuklar birbirini tanıyor. Yani biz onların çocuklarını hala tabii görüyoruz. (S5)

Asker arkadaşlıkları çok şey olduğu için derin olduğu için yıllarca beraber onlar daha böyle bir şey oluyor. Daha sonra tabii ki sivilden bir arkadaşlarımız oluyor ama askerler kadar etkili yakın arkadaş şeklinde pek olmuyor. (S3)

Sonuç olarak, askeriye geçmişi olan pilotların, arkadaşlık ilişkilerinde devamlılık olsa da bu ilişkilerinde pilotların çalışma ve yaşam biçimleri sebebiyle sınırlı sayıda

görüşmeyle sürdürüldüğü açıktır. Sivil havacılıkta görev yapan pilotların ise arkadaşlık ilişkilerinin daha sınırlı olduğu ifade edilmektedir. Mesleki rol ve sorumluluklarından dolayı, stresli ve yorucu bir mesleki hayatlarının olması, düzensiz çalışma saatlerine sahip olmaları gibi faktörlerin de etkisiyle pilotlar, toplumsal ilişkilerini sürdürmekte belirli sınırlılıklara sahiptirler. Bununla birlikte, pilotların güvenilir ve yetenekli olmalarına yönelik toplumsal kabul, toplumsal ilişkilerinde olumlu bir etki oluşturmaktadır (Kunda, 1999). Bu çerçevede kişisel tercihleri ve gündelik hayat planlamalarına göre toplumsal ilişkileri sürdürmek istemeleri durumunda ilişki kurmada sıkıntı yaşamamaktadır. Çalışma saatlerindeki düzensizlik ve yoğun mesai deneyimleri, pilotların sosyal çevrelerinin daralmasına sebep olsa da, pilotların iş ve yaşam dengesini kurmaya çalıştıkları, belirli sınırlar içerisinde sosyal hayata katılım ve toplumsal ilişkileri sürdürmek istedikleri görülmüştür.

Araştırma verilerine bakıldığında, çeşitli faktörlerin etkisiyle dönüşüme uğrayan bu profesyonel mesleğin, gündelik yaşamın içerisinde toplumsal ilişkilerde nasıl konumlandığı ortaya konmaktadır. Pilotluk, toplumsal açıdan itibar ve statü sahibi bir meslek olarak görünmektedir. Bu çerçevede, araştırmada pilotların mesleği seçim süreçleri ve bunda etkili olan unsurlara bakılarak, yüksek gelir imkanının yanı sıra profesyonel bir meslek olması, toplumsal itibara sahip olması gibi faktörler ön plana çıkmıştır. Pilotlar mesleği yaşam tarzı olarak görmesinin yanı sıra, ekonomik gelir düzeyinin yüksek olması ve toplumsal açıdan itibar gören bir meslek olduğu algısına da sahiptir. Araştırmada, pilotların bir kısmı mesleğin kazanımlarını sadece ekonomik olarak değerlendirmeyip genel bir memnuniyet algısına sahiptir. Ancak bir kısmı ise mesleği ekonomik kazanımlar açısından değerlendirmektedir. Mesleğin yüksek eğitim ve gelir düzeyine sahip bir meslek olması, sosyal konum ve statü belirlemede önemli bir unsurdur. Bu durum, pilotların mesleği anlamlandırmasında da etkili olmuştur. Bunun yanı sıra, meslek seçimlerinde etkili olan unsurlar pilotların mesleki ve kişisel yaşamlarını da etkilemektedir. Mesleki tatmin ve iş değiştirme temayüllerinde pilotların genel talep ve manevi tatminin yanı sıra maddi beklentiler de etkili olmaktadır. Bununla birlikte mesleğin işleyiş biçimi ve sorumluluklarından dolayı pilotlar aile ve sosyal hayatlarında zorluklar yaşamaktadır. İş ve yaşam dengesini sürdürmekte zorlanan pilotların hayatlarında bu dengeyi kurmaya yönelik bir özene sahip oldukları da görülmektedir.

5.3 Pilotların Gündelik Yaşamlarında Mesleğin Etkisi

Mesleklerinin doğası ve işleyiş biçimi açısından pilotluk, gündelik yaşamı doğrudan ve kapsamlı bir şekilde etkilemektedir. Mesleğin işleyiş biçiminin yanı sıra, yüksek gelir ve eğitim düzeyi gibi faktörlerin de etkisiyle, toplumsal açıdan itibar gören bir meslek konumundadır. Pilotluk mesleği, pilotların hayatını etkilemekte belirleyici olmaktadır. Mesleki sorumlulukları nedeniyle iş ve sosyal yaşam dengesini inşa etmekte güçlük çekerler. Bununla birlikte, yapılan araştırmalarda da görüldüğü gibi, pilotların uzun saatler ve stres altında çalışmakta oldukları bilinmektedir (Maxwell ve Grant, 2018; Bennett, 2014). Örneğin pilotların stres ve yorgunluk şikayetleri onların gündelik yaşamını doğrudan etkileyen temel bir faktördür. Mesleki açıdan almış oldukları sorumluluklar stresi tetiklemekte, bunun yanı sıra da çalışma hayatlarındaki düzensiz durum çeşitli olumsuz etkilere yol açmaktadır (Jackson ve Earl, 2006).

Pilotlar için çalışma sürelerinin uzunluğu ve gece uçuş tecrübeleri, yorgunluk durumlarında artışa sebep olur (Petrilli, vd., 2006). Uçuş deneyimlerinin yorgunluğa sebep olması uyku şikayetlerini doğurmaktadır (Reis, vd., 2016). Bununla birlikte, pilotların günlük rutinlerine bakıldığında yeme ve içme durumları da yorgunluk hissini etkilemektedir (Van Drongelen, vd., 2017). Dinlenme rutinleri, pilotların meslek ve gündelik yaşam arasındaki birbirine geçmiş yaşamı bizlere en iyi gösteren örnektir. Araştırma bulgularına göre, görüşülen tüm pilotlar, belirli dinlenme planına sahiptir. Bu durum her pilotun uçuş saatlerinin farklılaşması ve yeterli uyku ihtiyacının her pilota göre değişmesi sebebiyle farklılık gösterse de, uykularını almış olarak uçuş saatine hazır olmaları onlar için önemli bir rutini oluşturmaktadır.

Uçuşum olduğu bir gün, öncesinden başlıyor zaten, erken uyumak gerekiyor. Yani genelde dinlenerek gitmek istiyorum. Herhangi bir o akşama plan yapmıyorum ben. Ya dışarı çıkmak, alkol almak ya da bunun gibi bir şey, herhangi bir plan olmuyor. Normal zamanda yatıyorum. (S4)

Normal bir uçuş günü işte zaten bir gün öncesinden hani mümkün olduğunca uykumu alıp dinlendikten sonra mümkün olduğunca evde yemek yemeye çalışıyorum. Çok yemek yememeye çalışıyorum. Hani biraz öğünleri de ona göre ayarlıyorum. (S8)

Şu anda uçuştan geliyorum. Ya bir işim var ya bir programım var veya yani psikolojik şey de önemli. Hatta psikolojik değil de fiziksel. Zamanınız var ama adım atacak şeyiniz yok yani o yorgunluk daha doğrusu bir de bitkinlik de yorgunluk farklı biliyorsunuz. Bitkinlik daha farklı bir olay. Daha kalıcı, daha böyle etkileyici psikolojikman. Öyle olunca tabii çok fazla şey etkiliyor tabii. Sosyal hayatı etkiliyor. (S9)

Pilotlar mesleklerini icra ederken, bireysel, toplumsal ve mesleki sorumlulukları gündelik rutinlerinde önemli bir etkiye sahiptir. Gündelik yaşamlarında, çalışma saatlerine, uçuş yoğunluğuna, sosyal hayatlarındaki sorumluluklarına göre farklı rutinelere sahip olmaktadır. Çalıştıkları ve çalışmadıkları günlerdeki rutinleri birbiriyle ilişkili olduğu görülmektedir. Örneğin, pilotların çalıştıkları günlerdeki stres ve yorgunlukları, çalışmadıkları günlerdeki uyku saatlerini ve gündelik yaşamlarındaki organizasyonunu etkilemektedir. Bununla birlikte, çalışmadıkları günlerde de çalışma gününe hazırlık olarak dinlenme, yeme içme tercihleri ve sosyal aktivitelerinin organizasyonu gibi pek çok duruma dikkat etmeleri gerekir. Pilotların tatil günlerine bakıldığında özellikle tatil günlerini planlayarak, fiziksel ve sosyal önceliklerine göre geçirdikleri görülmüştür.

Uçuş öncesi dinlenme sorumluluğuna sahip olan pilotlar aynı zamanda uçuş sonrasında da dinlenme ihtiyaçlarının yanı sıra, sosyal hayatın içerisinde gündelik yaşamı inşa etmeye, toplumsal ilişkileri bu bağlama göre organize etmeye çalışırlar. Bunların yanı sıra, uçuş yaptıkları bölgelerde yatılı olduklarında, gezi planları yaparak farklı kültürlerle karşılaşma ve etkileşime girme imkanına sahip olmaktadır.

Mesela gelecek ay için bu ay mesela bu gece Kazablanka'ya gideceğim. İşte orada yarın dolaşmayı planlıyorum yani eve geldiğimde çünkü İstanbul biraz trafikli bir yer olduğu için araba sürmek de artık bana biraz zor geliyor hani. Bu yüzden bazen evden çıkasım gelmiyor. Gezme şeyimi yatılarda kullanıyorum. Mesela Trabzon'a mı gittik? Yani hiçbir şey yapmasam ya da Kayseri hani yine Trabzon deniz kenarı vesaire de Kayseri mesela biraz kırsal yer. Yani benim kendi memleketim de burasıydı. Hani hiçbir şey yapmasam

dışarı çıkıp yürüyorum mesela. İnsanları gözlemliyorum. O şekilde o bile hoşuma gidiyor yani benim. (S2)

Yani ben mutlaka tiyatroya, sinemaya, operaya gittiğim her ülkede de bunları yapmaya ülkeleri gezmeyi seven bir insanım. Sosyal hayat olarak ben genel kültürü seviyorum. evet. İşte ne bileyim bir Umman'a gittiğim zaman Petra'yı iki saat araç kiraladım gittim gezdim. İşte ne bileyim İsrail'e gittim. Orada Kudüs'ü üç defa gezdim. Yani ben mutlaka gittiğim yerlerde ya bir kültür faaliyetine katılmayı mutlaka düşünürüm gezilmesi gereken bir yer varsa mutlaka ayrıntısına kadar geziyorum. Türkiye'nin yüzde seksenini belki karadan gezdim. Yani bütün illere gitmişimdir hemen hemen. (S13)

Pilotlar mesleki imkanlarını değerlendirmekte ve gündelik hayatlarını planlamaktadır. Farklı bölgeleri deneyimlemekte ve farklı kültürlerle karşılaşmaktadır. Bu tür durumlarda, organizasyon becerisi yüksek olan pilotlar, iş yaşam dengesini inşa etmekte zorluk yaşamasına rağmen, bu dengeyi sağlamak için bu becerilerini geliştirmektedir. Çalışma planlarının sabit olmaması ve düzensizliği, hem aile hem de toplumsal ilişkileri yönetimi zorlaştırmaktadır. Ancak pilotlar sosyal yaşamlarını organize etme konusunda ehemmiyet göstermekte, zamanı planlamaya çalışmaktadır. Bu planlamalar neticesinde gereken vakti aileye ayırma konusunun kişiden kişiye değişen göreceli bir durum olduğunu ifade etmemiz mümkündür.

İş yükümlülükleri aile yaşantılarında olumsuz etkiye sahip olacağı gibi, aile yükümlülükleri de iş performansını olumsuz etkileyebilmektedir. Dolayısıyla, aile yükümlülükleri iş performansını düşürmeye sebep olabilir. Bu yüzden, pilotların zaman yönetimi becerilerini geliştirmeleri, hem iş performansını hem de evde ve sosyal hayatta verimli vakit geçirmelerine katkı sağlayabilir. İyi bir zaman yönetimiyle yüksek performanslı iş yaşamına ve işten kaynaklı aile çatışmalarının azalmasına katkı sağlanması beklenmektedir (Yiğitel, 2021). Bu sebeple zaman yönetimi pilotların hayatı için oldukça önemli bir yere sahiptir.

Uçuşun olmadığı günlerde pilotlar gündelik rutinlerinde öncelikle, yeterli dinlenmeye sahip olarak, aile içi veya bireysel yaşamlarındaki sorumlulukları yerine getirmek için dikkat etmektedir. Bununla birlikte, görüşme yapılan tüm pilotların gündelik

hayatlarında planlamalar yaparak hareket ettikleri görülmüştür. Bu durum, pilotların hem işteki performanslarını hem de özel hayatlarını doğrudan etkiler.

Bugün benim tatil günüm. Sabah çocukları okula bıraktım geldim. İşten telefon geldi. Onu hallettim. Sizle görüşüyorum. Onu hallettim. Biraz sonra pazara gideceğim pazardan alışveriş yapacağım. Gideceğim için üç gün evde olmayacağım. Alışveriş yapayım ki evdekiler ben yokken sıkıntı yaşamassınlar diye düşünüyorum sonra. Ondan sonra gece de uykumu alıp yarın sabah uçuşa gideceğim işte. Yani böyle günüm dolu dolu geçiyor. (S1)

Eşim varsa mutlaka sohbet muhabbet biraz televizyon izliyoruz. Onun dışında mesela gündüz saati geldim. Güzel saat geldim diyelim. Aşağıda bizim arkadaşlar var komşular, onlara uğruyorum. Onlarda bir kahve, çay yapıyoruz. Çok yani yorgunsam evle ilgilenmiyorum. Yani evde de kim varsa o yemek yapıyor açıkçası. Biraz otel gibi kullanıyoruz evi. Süpürgeyi robot yapıyor diyelim. İşte anca çamaşır ve bulaşık işine biraz dikkat ediyorum. Çünkü çamaşırlar çok fazla üst üste uçtuğumuzda çok fazla birikiyor. İşte o zaman ütü ve çamaşır problemi oluyor. İşte onu planlıyorum. (S10)

Yani zamanını güzel kullanmak, televizyonum yanımda, yazılımlarım yanımda. Ondan sonra ihtiyaç olduğu zaman eşime de zaman ayırıyorum. Çocuğuma da zaman ayırıyorum. Başka insanlara da zaman çok iyi. Yani bu işte biraz şeyle ilgili ne kadar sürede problemi çözebilme kabiliyetinizle ilgili kendinizi çok geliştirirseniz birkaç saniye içerisinde birçok problemi çözebilirsiniz. (S13)

Yani bizim programlarımız aylık programlarımız çıkıyor. Ayın yirmisinde, bir sonraki ayın yani yirmi üçünü, yirmi dördünü bulabiliyor bazen. Bir sonraki ayın programı bize aylık olarak önümüze geliyor. Aile programını genelde buna göre yapıyorum Bakıyorum işte hafta sonları denk geliyor mu? Kimlerle görüşebilirim? Ne yapabilirim? Özel işlerim varsa o boşluklara sığdırmaya

çalışıyorum. Oraya doğru programlamaya çalışıyorum. İlk böyle başlıyor. Önümüzdeki ayın programını görerek başlıyor. Çocuklar var. Onlar ne olacak? O tarz şeylerimizde sıkıntılarımız da var içerisinde. (S14)

Gündelik yaşamlarındaki sosyal organizasyonları sürdürebilmek için pilotlar, kendi öncelikleri ve ihtiyaçlarını göz önüne alarak iş ve gündelik hayat arasındaki ilişki doğru yönetmeye alışmaktadır. Bu sınırların belirlenmesi ve yönetilmesi gündelik yaşamdaki dengeyi inşa etmekte yardımcı olmaktadır (Nippert-Eng, 1996). Bununla birlikte, toplumsal ilişkileri yönetme hususu da pilotlar için önemli olmaktadır. Bu açıdan, zaman yönetimi becerisine sahip olmak pilotlar için değerlidir. Çünkü bu beceri, bireysel performansı olumlu yönde etkilemektedir. Araştırma bulgularına göre, evli pilotların gündelik hayatlarını organize ederken öncelikleri aile olmaktadır. Ancak araştırmada 11 evli 5 bekar pilot bulunmaktadır. Bu 5 pilottan 3 tanesi boşanmış ve çocuk sahibidir. Çocuk sahibi olan bu bekar pilotların gündelik yaşamlarında yine önceliği çocuklarına ayırdıkları görülmektedir. Düzensiz çalışma koşulları, pilotların ailelerine az vakit ayırmalarına sebep olsa da, bu durum aileleri için ayırdıkları zamanın değerini de arttırabilir. Bekar ve çocuk sahibi olmayan pilotların gündelik rutinlerine bakacak olursak, pilotların daha çok gündelik hayatlarında bireysel ihtiyaçlarına ve arkadaş ve akraba ilişkilerini sürdürmeye yönelik bir rutine sahip oldukları söylenebilir.

Dışarıda yapılacak bir işim varsa ona göre planlıyorum. İşte mesela dışı randevum vardı. Ya da mesela işte bir arkadaşımın buluşacak olurum mesela. Onları öyle ayarlıyorum. Uçuştan geldiğim gün mesela uyurum öğlene kadar. Öğleden sonra da işte mesela kuzenim gelmiş onunla görüşeceğim. O şekilde hani o gün yani bir şey varsa bir şey oluyor mutlaka çünkü. Şu an benim şöyle beş gün bir boşluğum vardı. O boşluk ay başında olduğu için o ayın geri kalan kısmı biraz yoğun geçiyor benim. Bir günlük veya iki günlük maksimum boşluğum var. Öyle olduğu için de dışarıda yapılacak ya bir market alışverişi olur. Ya da ne bileyim işte biriyle görüşmem gerekiyordur. Ya da bir dışarıda halletmem gereken bir iş vardır. Onları hallediyorum. (S2)

Pilotların çalışma günlerinin ardından dinlenme rutinleri sonrasında gündelik yaşamlarındaki sorumluluklarını planlamaları oldukça yaygın bir davranıştır. Bunun yanı sıra, dijitalleşmenin gelişimi, pilotların gündelik yaşamlarında önemli bir etkiye sahiptir. Farklı şehirlere seyahat etme burada yatıya kalmanın yanı sıra, farklı havayolu şirketleriyle anlaşmalar yapılması neticesinde uzun süreli yurtdışı görevlerinde bulunurlar. Bunların yanı sıra, Türkiye dışında görevlendirilmiş olan S12, gündelik yaşamda teknolojiyi yoğun şekilde kullanarak kişisel ihtiyaçlarını ve toplumsal ilişkilerini sürdürmektedir.

Rutin olarak yakın ailemizle görüşme. Anne baba çocuklar ondan sonra sevdiğimizle olan görüşme tabii her seferinde CNN'den dünyada ne oluyor? para piyasaları, ekonomi. Savaş durumu doğal afetler diyelim. Bunların hepsi havacılığı bir şekilde etkiliyor. Yani teknoloji sağolsun. Yani bir tuşla dünyanın her yerindeki yani konferanslar olsun görüşmeler bankacılık sistemi dün akşam uçuş sonrasında yaptığım işlem doğrultusunda bir bankacıyla görüşmek için randevu yapmıştık. Bayan aradı müşteri temsilcisi. Böyle bir kırk beş dakikalık bir görüşmemiz oldu burada. (S12)

Teknolojinin pilotların gündelik yaşamlarını organize etmede oldukça önemli bir yeri vardır. Pilotlar sosyal hayata katılım ve toplumsal ilişkileri dengeli şekilde sürdürmek konusunda zorluk yaşamaktadır. Yukarıda katılımcıların ifadelerine bakıldığında, pilotların aile yaşantılarında düzensiz ve yoğun çalışma saatleri, eşleri ve çocuklarıyla yeterli vakit geçirmelerini doğrudan etkilemektedir. Bununla birlikte, aile içi stres ve yeterli destek sağlamakta probleme sebep olmaktadır. Toplumsal ilişkileri sürdürmekte bir diğer etkileşim alanı ise arkadaşlık ve akraba ilişkilerinde olmaktadır. Çalışma yoğunluğu sosyal hayatlarında ilişkileri sürdürmelerini güçleştirmekte ve sosyal hayatlarında etkin olmalarına engel olmaktadır. Bununla birlikte daha dar bir çevreyle ve arkadaş grubuyla sınırlı bir ilişkiye sahip olmaktadır. Ancak buna rağmen pilotlar, çalışma takvimlerine göre tatil ve izin günlerini organize ederek daha düzenli bir sosyal hayat kurmaya çalışmaktadır.

Ya şimdi sürekli böyle git gel çok vakit kalmadı. Biz kalan vakti dinlenmeye daha çok tercih ediyoruz. Dolayısıyla en fazla çekirdek aile ve çekirdek arkadaş grubuyla vakit geçirebiliyoruz Yani mesela bu hafta sonumuz boştu. Tesadüfen böyle denk geldi ki bayadır almadığımız arkadaşlarımız var. Hani akraba uzaktan. Hem onları alalım ertesi günü de işte şey yaparız arkadaşlarla buluşuruz. Bir arkadaşlarla buluştuk iki ayrı arkadaş grubuyla bir gün. Ertesi günü de yemeğe söylemesi ayıptır misafir aldık on, on iki kişi. Zaten ben uçuşa gideceğim. Ben çok yorulduğum yani. (S10)

Yakın çevre arkadaş gruplarıyla işte çok nadir artık. Yılda iki kere, üç kere daha çok şirketteki arkadaşlarla bir araya gelebiliyoruz yani. Kutlamaymış veya başka aktivitelerde bir akşam yemeği süresince onun dışında pek olmuyor yani. (S16)

İyi eğitilmiş olmak ve gelir seviyesinin yüksek olması, yüksek bir sosyal sınıfta konumlanmak için önemli bir kriterdir (O'Cathain, vd., 2002). Pilot olmak, belirli bir eğitim düzeyi ve sosyal prestij gerektirir. Bu nedenle, pilotların arkadaş grupları genellikle benzer sosyo ekonomik durumlara sahip insanlardan oluşmaktadır. Bir meslek grubu olarak seçkin bir konuma sahip olan pilotların, katı kurallara dayanan sertifikasyon süreçlerinden geçmeleri, yüksek eğitim ve gelir düzeyine sahip olmaları, pilotların sosyal hayatlarındaki konumlarında belirleyici rol oynamaktadır (Ganzeboom, De Graaf ve Treiman, 1992). Araştırma da pilotların daha seçkin bir arkadaş grubuna sahip oldukları görülmektedir. Genelde pilotların yaşadıkları muhitlerden ve aynı meslek grubundan arkadaşlıklarını sürdürdükleri de görülmektedir. Yoğun ve düzensiz çalışma koşullarının pilotların sosyal hayata katılımlarında belirli kısıtlar doğurduğu ve toplumsal ilişkileri kurarken özellikle aile ve arkadaş ilişkilerini sürdürmekte zorluklar yaşadıkları söylenebilir.

Araştırma bulgularından da anlaşılacağı üzere, pilotlar toplumsal ilişkilerini devam ettirmek için belirli bir çaba göstermektedir. Burada önemli olan kişilerin iş ve toplumsal ilişkiler arasındaki dengeyi sağlama durumuyla ilgilidir. Pilotların toplumsal ilişkileri sürdürmelerinin yanı sıra, kendi kişisel aktivitelerine de zaman

ayırma eğiliminde oldukları gözlemlenir. Yürüyüş, spor gibi belirli aktivitelerin yanı sıra, çeşitli hobilere de zaman ayırdıklarını gözlemliyoruz.

Ben yürüyüş yapıyorum. Fırsat bulabilirsem basketbol oynuyorum. Bunun haricinde işte arkadaşlarla görüşüyorum. Bir dönem bayağı kitap okudum. Bu son zamanlarda bu ofisle ilgili işler biraz zamanımı almaya başladı. O da geçici bir durum. Arkadaşlarla işte çok bir şey yok. Çocuklarla ilgileniyorum. Çocukları işte fırsat bulabilirsek, yakın yerlere tatile götürüyoruz. Öyle bir şeyler. (S8)

Yoga yapıyorum. Bisiklete biniyorum. Sonra yüzmeye gidiyorum. Ondan sonra dinlenmeye de biraz vakit ayırıyorum. Gün içinde de boşluğum ne zamansa o zaman ya sosyal aktivite ya da bir arkadaş buluşması ayarlamaya çalışıyorum. Ya da mesela gezip görmek istediğim bir yer varsa oraya gidiyorum. Yani tam olarak uçuş planına bağlı olarak yapıyorum bunu. (S2)

Ben amatör olarak işte müzikle ilgileniyorum birazcık. Kendimce. Hem dinlemeyi seviyorum hem işte bir iki enstrüman çalıyorum tabii ki. Yani çok başarılı olmasa da işte vakit öldürebiliyoruz. PlayStation oyunlarını seviyorum. Mesela orada kafam dağılıyor. Hatta bazen kaptırıyorum böyle fazla zaman harcıyorum yani diyebilirim. Ya spor yapıyordum esasen. Ama sporla ilgili bir altı aydır falan yapmıyorum onunla ilgili bir motivasyon kaybım var. (S11)

Pilotların gündelik rutinlerine bakıldığında mesleki sorumluluk ve işleyiş biçimi nedeniyle pilotların kendine özgü bir yaşam tarzı bulunmaktadır. Bu yaşam tarzı, mesleki ve gündelik yaşamın iç içe geçtiği bir yapı oluşturmaktadır. Araştırma bulgularına göre, pilotların dinlenme, uyku saatleri, yeme içme biçimleri, aile hayatları, arkadaşlık ilişkileri, kişisel hobileri gibi pek çok alanda düzensiz mesleki koşullarına rağmen belirli sorumluluklara ve bunları yerine getirme rutinlerine sahip oldukları görülmektedir. Gündelik yaşamlarında etki alanı yüksek olan bu mesleğin,

bu etki alanı içerisinde olumlu ve olumsuz durumlar doğurmaktadır. Olumlu yanlarına bakıldığında, belirli bir disipline, günlük hayatı organize etme becerisine sahip olmanın yanı sıra, farklı bölgelere seyahat etmekte ve çeşitli kültürlerle etkileşime girmektedir. Diğer taraftan, stres, yorgunluk ve toplumsal yaşamlarındaki sınırlamalar gibi olumsuz tarafları da bulunmaktadır. Araştırmada, pilotların bu zorluklarla baş etmek için dengeli bir yaşama sahip olma çabalarına yönelik ifadeleri görülmektedir. Bununla birlikte, düzensiz ve yoğun mesleki sorumluluklarına rağmen pilotlar gündelik yaşamlarını yönetme ve belirli rutinleri yaparak hayatlarını düzene koyma eğilimindedir. Mesleki sorumluluklarının belirli bir disiplin ve uyum istemesi, gündelik yaşamlarının diğer tarafına da yansımaktadır.

Pilotların diğer meslek gruplarına göre benzersiz bir çalışma yaşamına sahip olması, onların sosyal hayatlarını da etkileyen bir unsurdur. Mesleki rolleri, düzensiz ve yoğun çalışma temposuna sahip olmalarının yanı sıra, uzun süreli seyahatleri özgün bir yaşam tarzına sahip olmasına neden olmaktadır. Özellikle sosyal organizasyonlara veya aile ve arkadaş ilişkilerine vakit ayırmada sınırlılıklara sahiplerdir. İş ve sosyal hayat arasında denge kurmak onlar için oldukça zordur. Ancak, araştırmada da görüldüğü gibi, pilotların zaman yönetimi becerisi geliştirdikleri görülmüştür. Bununla birlikte, önceliklerini belirleme eğilimine giderek mesleki yaşamın zorluklarıyla başa çıkarken aynı zamanda toplumsal hayattaki rollerini sürdürmek için beceri geliştirmektedir. Böylece dengeli bir mesleki yaşam ile gündelik yaşam arasındaki dengeyi sağlama çabasında olmaktadır. Hem kişisel mutlulukları hem de işlerinde başarılı olmaları için bu denge önemlidir. Bu nedenle, pilotların hem profesyonel hem de kişisel yaşamlarında başarılı olması; toplumsal ilişkileri yönetmek için gösterdikleri özen ve çabayla da ilişkilidir.

Pilotların seyahat durumlarının fazla ve çeşitli olması, onların farklı bölgelerde farklı kültürden insanla etkileşimde olmalarına neden olmaktadır. Bu durum, pilotların mesleki hayatlarına zenginlik katan önemli bir etkidir. Pilotların sosyal ilişkilerde beceri geliştirmeleri ve daha çeşitli sosyal çevrelerle ilişki içerisinde olmalarına sebep olmaktadır. Mesleki ve gündelik hayattaki sorumluluklarını yönetmek ne kadar zor olsa da, pilotlar bunların üstesinden gelebilmek için belirli stratejiler geliştirmiştir. Her ne kadar yüksek mesleki sorumluluklara sahip olsalar da, gündelik yaşamlarını, toplumsal ilişkileri ve kişisel rutinlerini yönetmek istemekte, iş ve yaşam dengesini kurmak için çaba harcamaktadır.

ALTINCI BÖLÜM

SONUÇ

6.1 Bir Profesyonel Meslek Olarak Pilotluk Nasıl Dönüşüyor

Sürekli dönüşen ve yeniden şekillenen bir yapıya sahip olan meslekler, bireyin toplumdaki yeri, statü ve yaşam biçimlerini etkilemektedir. Bununla birlikte, bireyin gündelik yaşamdaki sosyal konumunu ve kimliğini belirleyen önemli bir role sahiptir. Bu değişimi meydana getiren pek çok faktör bulunmaktadır. Toplumsal olaylar, teknolojik ve ekonomik gelişmeler bu değişimlerin öncüsü olmaktadır. Bu değişimlerle birlikte, mesleklerin toplumdaki rolü, uygulama biçimleri, meslekle ilgili algı ve anlayış etkilenmektedir. Bunun yanı sıra, profesyonel meslekler de dönüşüm yaşamaktadır.

Profesyonelleşme ile birlikte bir meslek kendi eylemlerini daha özerk olarak icra etmektedir. Kurumsal aktörler tarafından düzenlemelerin yapılması da mesleklerin özerklik inşasında oldukça etkilidir. Kontrol mekanizmaları tarafından denetlenmek profesyonel meslekler için oldukça önemlidir (Evetts, 2013). Bununla birlikte, profesyonel mesleklerin dönüşümüne baktığımızda, otomasyon sistemlerinin gelişimi mesleki rollerde değişimi zorunlu kılmaktadır. Bunun yanı sıra, dijitalleşmeyle birlikte çeşitli iş kolları ve mesleklerin ortaya çıktığı görülmektedir. Profesyonellerin dijital becerilere sahip olması beklenmektedir. Profesyonel mesleklerin dönüşümü, küresel dinamiklere göre şekillenmektedir. Mesleklerin dönüşümünde etkili olan tüm faktörler profesyonellerin uyum sağlamasını ve küresel rekabet açısından ayakta kalmalarını zorunlu kılar. Bu durum, sürekli öğrenme ve inovasyon gerektiren bir boyutu ortaya çıkarmaktadır.

Günümüzde havacılık sektörü küresel anlamda büyük bir öneme sahiptir. Bu endüstride en önemli meslek gruplarından biri de pilotluk mesleğidir. Siyasal tarihe bakıldığında dünya savaşlarının etkisiyle havacılık sektörü önemli hale gelmiş, pilotlukta bu sektörde en gözde meslek olarak konumlanmıştır. Havacılık tarihi boyunca, teknolojik gelişmeler mesleğin doğası ve işleyiş biçimini doğrudan etkilemiştir.

Türkiye havacılık tarihine bakıldığında, Cumhuriyet döneminde modernliğin mesleki sembolü olarak var olan pilotluk, önce askeri havacılıkta sonra sivil havacılıkta yerini almıştır. Sivil havacılıkta yer alan pilotların askeri havacılıkta istihdam edilme durumu 2000’li yıllara kadar devam etmiştir. Askeri pilotlardan doğrudan pilot istihdamının sağlanması sivil havacılıkta dengelerin farklı şekilde inşa olmasına neden olmuş, “emreden komutandan rica eden kokpite” bir dönüşüm mecburiyeti doğmuştur. Bununla birlikte, günümüzde askeri pilotluktan emekli olan pilotların uygun koşulları sağlamaları sonucunda tip sertifikaları alarak sivil havacılıkta istihdam edilmeleri mümkün olmaktadır. Genel olarak bakıldığında, Türkiye’de pilotlar için uygun havayolu şirketlerinin akademileri, devlet ve özel eğitim kurumları sayesinde sivil havacılıktaki uluslararası standartlara uygun pilot yetiştirmekte ve yeterli pilot istihdamını sağlayabilmektedir. Türkiye’deki pilotlarla mülakat yapılarak inşa edilen bu çalışmada, pilotluk mesleğinin yapısına, icra biçimindeki dönüşümlere, mesleğin getirdiği statüye ve toplumsal ilişkilere yansımalarına odaklanırken, gündelik hayatlarında bunlarla olan ilişkilerini de incelemeye çalıştım. Profesyonel bir meslek olan pilotluk mesleğinin dönüşümünü ortaya koyarak, gündelik hayatta bir pilotun resmini çizmeyi hedefledim. Mesleğin güç dinamiklerini, etkileşimlerini ve özelliklerini anlamak, bununla ilgili kapsamlı bir anlayış geliştirmek açısından sosyolojik bir inceleme yapılması önemli olmuştur.

Tarihsel olarak bakıldığında pilotluk mesleği, güvenli bir şekilde insanların bir yerden bir yere ulaşmalarını sağlamanın yanı sıra, kargo taşımacılığı açısından yüklerin ve hava araçlarının yüksek maliyetli olması açısından önemli bir sorumluluk ve stres faktörüne sahiptir. Bu nedenle, havacılıkta uluslararası yönetmelikler bulunmakta, mesleğin daha sağlıklı ve güvenli şekilde işleyişine yönelik yasal düzenlemeler ortaya konmaktadır. Bu düzenlemeler, teknolojik gelişmelerin etkisiyle değişmektedir. Örneğin, simülasyon sistemlerinin varlığıyla birlikte pilotlar düzenli aralıklarla simülasyona girerek hem uçuş güvenlikleri test edilmekte hem de sağlık taramasından geçmektedir. Böylece, pilotların güncel durumları denetimde tutularak sürekli bir kontrol mekanizması tarafından takip edilmektedir.

Pilotluk mesleğinin detaylı bir incelemesini yaptığımız bu çalışmada, mesleğin tarihsel, sosyoekonomik ve teknolojik açıdan nasıl bir dönüşüm yaşadığı ortaya konmaktadır. Pilotluğun tarihsel sürecini incelediğimizde uzmanlığa dayanan yüksek risk ve sorumluluğa sahip olan bir meslek grubu iken, teknolojik gelişmelerin etkisi ile

sürekli şekillenen bir yapıya sahip olmuştur. Pilotluk mesleği yaşadığı dönüşümlerle daha profesyonel ve uzmanlaşmış hale gelmiştir. Bununla birlikte, havacılık sektöründe yaşanan ekonomik dalgalanmalar pilotluk mesleğini de etkilemiştir. Özellikle pandemi döneminde, diğer meslek gruplarında olduğu gibi bu meslek grubu da ciddi anlamda etkilenmiş, pilotlar maddi gelirlerinde ciddi düşüşler yaşamıştır.

Diğer taraftan teknolojik gelişmeler, mesleğin dönüşümünde önemli bir etkiye sahiptir. Otomasyon sistemleri ve yapay zeka nedeniyle mesleğin işleyiş biçiminde önemli değişimler olmuştur. Pilotların yapması beklenen pek çok şey otomasyon tarafından yapılmaktadır. İnsan hatalarını azaltma ve daha güvenli bir uçuşun gerçekleştirilmesi açısından pilotlar için önemli bir yere sahiptir. Aynı zamanda, bu teknolojik gelişmeler devam etmektedir. Günümüz toplumlarında, “çalışma hayatının odağı, mesleki tecrübe ve kimlikten ziyade dijital teknolojileri kullanma ve geliştirme becerisine kaymaktadır” (Sunar, Koytak ve Esen: 2020: 50). Bu kapsamda, her dönem olduğu gibi yüksek sorumluluğa sahip olan pilotlar için mesleğin icrasında farklılaşmalar ortaya çıkmıştır. Mesleğin yapısındaki bu dönüşüm, daha fazla yönetim ve denetim durumunu da beraberinde getirmektedir.

Profesyonel bir meslek olarak pilotluk, teknolojik gelişmelerin entegrasyonu ve sosyoekonomik değişimlerin etkisi sonucunda sürekli bir değişim ve dönüşüm yaşamaktadır. Bu durum, pilotların profesyonel kimlikleri, işgücü piyasasındaki durumu, mesleğin toplumsal konumunu ve pilotların sosyal rollerini etkilemektedir. Pilotun mesleki rolü “bilgi işlemeden teknoloji yönetimine” kaydığı için, hem mesleki eğitim, hem işgücü piyasası dinamikleri ve toplumdaki mesleğe ilişkin algının yeniden değerlendirilmesi gerekli olmaktadır. Bu durum mesleğin gidişatıyla ilgili de bizlere önemli veriler sunmaktadır. Otomasyon sistemlerinin bu denli yaygın olması pilotluk mesleğinin de işlevsiz kalmasına yönelik kaygılar doğurmaktadır. Araştırma bulgularını göz önüne aldığımızda pilotların, yakın gelecekte bu mesleği etkileyecek önemli bir gelişimin olmayacağı öngörüsü bulunurken, gelecekte meslekte istihdamın daralacağına yönelik ortak bir bakışa sahip oldukları anlaşılmaktadır.

6.2 Günlük Hayatta Bir Pilot Kimdir

Yüksek eğitim seviyesine sahip olmayı gerektiren pilotluk profesyonel bir meslektir. Mesleğin yapısı ve işleyiş biçiminden dolayı pilotlar yüksek sorumluluklara sahiptir.

Bu sorumluluklardan dolayı hem mesleki yaşamları hem de gündelik hayatlarında belirli bir yaşam tarzına sahip olmaları beklenmektedir. Bununla birlikte, teknolojik gelişmelere uyum sağlama ve bunları yönetme becerisinin yanı sıra, hızlı karar verme ve güçlü iletişim becerisi de pilotlardan beklenen sorumluluklar arasındadır.

Son derece uzmanlaşmış, profesyonel bir meslek olan pilotluk, pilot lisansı sonrası sürekli bir eğitim ve öğrenim sürecine sahiptir. Yeni sertifikasyon süreçlerine dahil olmak pilotlar için gereklidir. Bu nedenle, pilotluk mesleğinin ömür boyu öğrenme davranışını gerekli kıldığı görülmektedir. Pilotların mesleki rol ve sorumlulukları, mesleki yaşantılarının ötesinde gündelik yaşamlarını da etkisi altına almaktadır. Pilotlar fiziksel ve zihinsel sağlıklarını korumak zorundadır. Bu çerçevede, düzenli denetim mekanizmalarından geçmektedir. Bu nedenle, mesleğin getirdiği sorumlulukları yerine getirebilmek için yaşam tarzlarını buna göre inşa etmektedirler.

Pilotların günlük rutinleri çalıştıkları ve çalışmadıkları günler için birbiriyle iç içe geçmiş durumdadır. Çalışma saatleri veya günlük hayattaki kişisel önceliklerine göre farklı şeyler yaşasalar da, mesleğin sorumlulukları tüm hayatlarını kapsamaktadır. Pilotların yeme ve içme biçimleri yorgunluk ve stres faktörlerini etkilemektedir. Bununla birlikte, uçuş öncesinde yeterli uyku ihtiyaçlarını karşılamaları beklenmektedir. Uçuş öncesi ve sonrasındaki süreçte pilotlar, yeterince dinlenme, doğru beslenme, uçuşu riske atacak alkol alımı veya ilaç kullanımı gibi durumlara dikkat etmektedir. Çünkü, uzun ve düzensiz çalışma saatleri, stres ve yorgunluk durumunu etkileyen önemli faktörler arasındadır. Bu yoğun ve düzensiz mesai durumu, pilotların aile ve evdeki sorumluluklara yeterince vakit ayıramama, sosyal hayatlarının sınırlanması, sağlık problemleri gibi durumları ön plana çıkarmaktadır. Pilotların bu unsurlarla başa çıkma yöntemlerine bakıldığında, düzensiz çalışma koşullarına rağmen, belirli sınırlar çerçevesinde aile ve arkadaş çevresiyle ilişkilerini sürdürme, bireysel yaşamını organize etme, spor yapma ve belirli hobilere sahip olmak gibi hayatın pek çok alanında yer almak için planlı bir yaşam sürmeye çalışmaktadır. Pilotların yurtiçi ve yurtdışında yatı durumlarında da, belirli bir disipline sahip oldukları ve planlı şekilde yaşayarak gittikleri yerlerde gezi planları yaptıkları görülmektedir. Bununla birlikte, yıllık tatil haklarını aileleriyle planlama eğiliminde olan pilotların, sürekli seyahatte olmaları sebebiyle farklı yerlere seyahat etme istekleri olmadığı görülmektedir.

Yüksek gelir seviyesine sahip olan pilotlar, iyi bir yaşam standardına sahip olma ve evli veya çocukları varsa ailesine daha iyi imkanlar sunma eğiliminde olmaktadır. Bu yüksek standartta yaşamının yanı sıra, pilotların lisans durumlarının sağlık veya başka nedenlerle iptali söz konusu olabildiği için, maddi birikim temayülleri yüksek olmaktadır. Bireylerin toplumsal konumunu ve statülerini etkileyen en önemli unsurlardan biri meslektir. Yüksek eğitim ve yüksek bir gelir düzeyine sahip olan pilotlar, yüksek bir sosyal sınıfta konumlanmaktadır. Mesleki yaşamlarından dolayı toplumsal hayata katılımları kısıtlı olsa da pilotlar, toplumsal açıdan itibar görmektedir. Yapılan araştırmaların gösterdiği gibi Türkiye’de mesleki itibar sıralamasında dördüncü sırada bulunmaktadır (Sunar, 2020). Pilotların yüksek eğitim ve gelir seviyesine sahip olması, toplumsal konumlarını ve statülerini belirlemede önemlidir. Bu durum, pilotların mesleği tercihlerinde ve mesleği anlamlandırmalarında etkili olmuştur. Bireysel deneyimleri ve toplumsal ilişkilerine de etki eden bu durum, pilotların tüm hayatını kapsamaktadır. Pilotların yetenekli profesyoneller olarak güvenilir bir konuma sahip olmaları toplumsal ilişkilerinde de etkilidir.

Mesleki rol ve sorumluluklar, pilotların gündelik hayatında ve toplumsal ilişkilerinde etkili olmaktadır. İş yaşamı ve gündelik yaşam arasındaki dengeyi kurmak pilotlar için oldukça önemlidir. Pilotlar, aile ve arkadaşlık ilişkilerini sürdürmekte zorluk yaşamaktadır. Bu sebeple, araştırma bulgularında da görüldüğü gibi, aile ve arkadaşlık ilişkilerinde belirli kısıtlara sahip oldukları görülmektedir. Pilotların çalışma koşulları nedeniyle bu ilişkileri sürdürmekte zorlanmasından dolayı toplumsal ilişkileri zayıflamaktadır. Bununla birlikte, daha sınırlı sayıda insanla görüşme eğiliminde oldukları söylenebilir. Özellikle arkadaş ilişkilerinde aynı meslek grubundan insanlarla görüşme eğilimi yüksektir. Çekirdek aileyle verimli zaman geçirme durumunu öncelerken akraba ilişkilerini daha sınırlı şekilde sürdürdükleri görülmektedir. Bu durum pilotların iş hayatını daha iyi sürdürmesi için de önemlidir. Mesleğin gerektirdiği sorumluluklar, pilotların yaşam biçimlerini değiştirmelerini zorunlu kılar. Bu durum toplumsal ilişkilerini sınırlandırır da pilotlar bir dengeyi oluşturmaya çalışmaktadır. Tüm hayatlarında belirli bir denge kurmaları gereken pilotların, iş yaşamı ve gündelik yaşam dengesini kurmakta güçlük çekmeleri onların organizasyon becerilerinin gelişmesine neden olmuştur. Bu çerçevede, zaman yönetimi becerisine sahip olmak pilotlar için oldukça önemlidir. Böylece pilotların iş

hayatlarında yüksek performansa sahip olmalarının yanı sıra, işten kaynaklı aile içi stres durumunun olmamasına katkı sağlayabilir. Bunun yanı sıra, iyi zaman yönetimi ile ailedeki sorumlulukları yerine getirmekten dolayı iş performansının olumsuz şekilde etkilenmemesi sağlanmaktadır.

Sonuç olarak, mesleki sorumlulukları açısından diğer meslek gruplarından ayrılan pilotluk, farklı bir mesleki ve gündelik yaşamı beraberinde getirmektedir. Pilotluk kendine özgü bir yaşam biçimini doğurmaktadır. Mesleki yaşamları ile gündelik hayatları arasında birbiriyle ilişkili bir durum söz konusudur. Geliştirmiş oldukları organizasyon becerileriyle planlı şekilde yaşamakta ve iş ve gündelik yaşam arasında denge sağlamaya çalışmaktadır.

6.3 Araştırmanın Katkıları ve Öneriler

Bu tez çalışması, pilotların gündelik yaşamlarını meslek statü ve toplumsal ilişkiler açısından incelemektedir. Toplumsal açıdan mesleğin nasıl algılandığı, pilotların iş ve yaşam dengelerini ele alması, toplumsal ilişkileri ve toplumla etkileşimleri konularında önemli katkılar sunmaktadır. Geçmiş çalışmalara bakıldığında, pilotların mesleki yaşantılarına ilişkin pek çok çalışma yapılmasına karşın gündelik yaşamlarıyla ilgili çalışmalar çok sınırlı sayıdadır. Bu çerçevede pilotların gündelik yaşamlarına yönelik tarihsel bir karşılaştırma yapılması güç olmaktadır. Gündelik yaşamlarının detaylı analizini yaptığımız bu çalışma, gelecek çalışmalar için bir öncü role sahip olacaktır.

Pilotların toplumsal hayatın içerisinde yüksek statüye sahip olmaları, sosyal ilişkilerini ve bireysel yaşamlarını etkilemektedir. Bu çalışmada, pilotların sosyal statüleri ve pilot kimliği üzerindeki etkisini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, literatürde çok az yapılmış çalışma bulunmakta olup, Türkiye’de bu alanda dolaylı çalışmalar olsa da doğrudan gündelik yaşamla ilişkili olarak yapılan ilk ve özgün çalışmadır. Bu açıdan literatüre önemli bir katkı sunmaktadır. Araştırmanın verileri, gündelik yaşamda bir pilotun nasıl olduğunu ortaya koymak açısından önemlidir. Bununla birlikte çalışma, pilotların sağlık ve performanslarını daha iyi koşullarda sürdürmeleri için politik ve akademik çalışmalara katkı sunmaktadır. Mesleğin stres unsurlarını, bunlarla başa çıkma stratejilerini inceleme, pilotların yaşam kaliteleri ve mesleki icralarındaki performanslarının artması açısından önemlidir. Araştırmada, pilotların mesleki

yaşantılarındaki stres unsurlarının yanı sıra, pilotların mesleki yaşantılarının gündelik yaşamlarına yansımalarından kaynaklanarak ortaya çıkan stres faktörlerinin olması araştırmayı diğer çalışmalardan ayırmakta ve bu alanda gelecekte yapılacak olan çalışmalara katkı sunacaktır.

Bu tez çalışmasında pilotluk mesleğinin gündelik yaşamlarına yönelik elde edilen bulgular sonucunda belirli önerilere zemin oluşmaktadır. Bu öneriler dört maddede ifade edilecektir. Meslek için öneriler şu şekildedir:

1. Kamuda politika yapıcıların pilotların iş ve yaşam dengesine yönelik düzenlemeler yapması. Pilotların yoğun uçuş saatlerinin düzenlenmesi pilotların çalışma hayatları için önemli olduğu kadar gündelik hayatlarında da önemli bir konuma sahiptir. Uluslararası düzenlemelerde belirlenen uçuş saatleri pilotların uçuşu güvenli şekilde gerçekleştirmesi için önemli bir unsur olmasına rağmen, gündelik hayatlarına yeterli vakti ayıramamalarına neden olmaktadır. Pilotların çalışma saatlerinin daha düzenli hale getirilmesine yönelik yasal düzenlemeleri teşvik etmelidir. Bunun yanı sıra, çeşitli sosyal destek programlarıyla, pilotların toplumsal bağlarını kuvvetlendirecek çeşitli etkinliklerin oluşturulması sağlanabilir. Bununla birlikte, psikolojik durumları, sosyal ilişkileri ve gündelik hayatlarını doğrudan etkilediği için, psikolojik destek hizmetlerinin yaygınlaşması sağlanarak pilotların yüksek sorumluluğa ve strese sahip olmalarından dolayı oluşacak durumlarla baş etmelerine yardımcı olacak yasal düzenlemeler yapılabilir. Bununla birlikte, politika yapıcıların pilot istihdamının yeterliliğine yönelik çalışmalar yapması önemlidir.

2. Meslek kuruluşları ve şirketlerin pilot istihdamını meslek mensuplarının ihtiyaçlarını da gözetererek yapması. Pilotların maksimum uçuş saatlerinde sürekli uçması, fiziksel ve ruhsal açıdan zorluğa sebep olmaktadır. Şirketlerin az pilot istihdamı yaparak çok uçuş yapmasına neden olması pilotların şirket değiştirme temayülü göstermesine yol açmaktadır. Bunun yanı sıra, bu koşullarda yaşama durumunda olan pilotlar da gündelik hayatlarında sınırlılıklara sahip olmakta, sosyal ilişkilerini kısıtlamaktadır. Bu çerçevede, mesleki kuruluş ve şirketlerin pilot istihdamını meslek mensuplarının ihtiyaçlarını kapsamlı şekilde gözetererek yapmak önemli olacaktır.

3. Pilotluk mesleğine yönelik araştırmaların yapılması. Bu mesleğe yönelik, iş yaşamı ve gündelik yaşamları arasındaki ilişkinin daha kapsamlı şekilde ortaya konması

açısından etnografik çalışmalar yapılması önemli olacaktır. Pilotluk mesleğinin Türkiye ölçekli sosyolojik çalışmaları değerlendirildiğinde çok sınırlı sayıda bulunmasından dolayı, bu alanda daha çeşitli çalışmaların yapılması literatürün genişlemesini sağlayacak, pilotluk mesleği üzerine kapsamlı analizler yapılmasına katkı sunacaktır.

Sonuç olarak bu çalışma, Türkiye’de önemli bir toplumsal statüye sahip olan ve tercih edilen havacılık sektöründe gözde bir konumda olan pilotlarla gerçekleştirilmiştir, Mesleğin yapısı, mesleğin pilotlar için anlamı ve öneminin yanı sıra, pilotların gündelik ve iş yaşamlarına yönelik detaylı bir incelemeyi ortaya koymuştur. Bu nedenle, meslekle ilişkili önerilerin pilotlukla ilgili yapılacak çalışmalar için ele alınması meslek mensupları ve mesleğin işleyişi açısından değerli olacaktır.

KAYNAKÇA

- Akçomak, S., & Gürcehan, B. (2013). Türkiye işgücü piyasasında mesleklerin önemi: İşgücü ve ücret kutuplaşması. *İktisat İşletme ve Finans*, 28(333), 09—42.
<https://doi.org/10.3848/iif.2013.333.3800>
file:///C:/Users/User/Downloads/WP1321.pdf
- Äng, B., & Harms-Ringdahl, K. (2006). Neck pain and related disability in helicopter pilots: a survey of prevalence and risk factors. *Aviation, space, and environmental medicine*, 77(7), 713-719.
- Ashcraft, K.L. (2005) 'Resistance through Consent? Occupational Identity, Organizational Form, and the Maintenance of Masculinity among Commercial Airline Pilots', *Management Communication Quarterly* 19: 67–90.
- Ashcraft, K. L. (2007). Appreciating the 'work' of discourse: Occupational identity and difference as organizing mechanisms in the case of commercial airline pilots. *Discourse & Communication*, 1(1), 9-36.
- Autor, D. H. (2015). Why are there still so many jobs? The history and future of workplace automation. *Journal of economic perspectives*, 29(3), 3-30.
- Avis, T., Bor, R., & Eriksen, C. (2019). The impact of work on pilots' personal relationships: A qualitative study. *Aviation Psychology and Applied Human Factors*, 9(1), 31–41.
- Beard, R. J. (2017). Electronic Prescribing and Robotic Dispensing: The Impact of Integrating Together on Practice and Professionalism. In *Robotics-Legal, Ethical and Socioeconomic Impacts*. IntechOpen.
- Begun, J. W. (1986). Economic and sociological approaches to professionalism. *Work and Occupations*, 13(1), 113-129.
- Bennett, S.A. (2003), 'Flight crew stress and fatigue in low-cost commercial air operations –an appraisal', *International Journal of Risk Assessment and Management*, 4:2, 207–31.
- Bennett, S. (2011). *The Pilot Lifestyle: A Sociological Study of the Commercial Pilot's Work and Home Life*. University of Leicester, Institute of Lifelong Learning.

- Bennett, S. (2016). *A sociology of commercial flight crew*. Routledge.
- Biggs, H. C. (2003). Rehabilitation Counselling: The Quest for Professional Relevance. *The Australian Journal of Rehabilitation Counselling*, 9(2), 130-136.
- Blau, P. M., & Duncan, O. D. (1967). *The American occupational structure*. Wiley.
- Bourdieu, P. (1986). La force du droit: Eléments pour une sociologie du champ juridique. *Actes de la recherche en sciences sociales*, 64(1), 3–19. <https://doi.org/10.3406/arss.1986.2332>
- Bürki-Cohen, J., & Kendra, A. J. (2001). Air Traffic Control in Airline Pilot Simulator Training and Evaluation. *Air Traffic Control Quarterly*, 9(3), 229–253.
- Cahill, J., Cullen, P., Anwer, S., Gaynor, K., & Wilson, S. (2020). The requirements for new tools for use by pilots and the aviation industry to manage risks pertaining to work-related stress (WRS) and wellbeing, and the ensuing impact on performance and safety. *Technologies*, 8(3), 40.
- Cahill, J., Cullen, P., & Gaynor, K. (2020). Interventions to support the management of work-related stress (WRS) and wellbeing/mental health issues for commercial pilots. *Cognition, Technology & Work*, 22, 517-547.
- Cahill, J., Cullen, P., & Gaynor, R. (2019). Interventions to support the Management of WRS & Wellbeing Issues for Commercial Pilots. *Cognitive Technology Work*.
- Cahill, J., Cullen, P., & Gaynor, K. (2018). Estimating the Impact of Work-Related Stress on Pilot Wellbeing and Flight Safety. In *Proceedings of the 2nd International Symposium on Human Mental Workload: Models and Applications (H-WORKLOAD 2018)* (pp. sayfa numaraları). Netherlands Aerospace Centre (NLR).
- Chen, F. Y., Jheng, T. J., & Liu, D. (2022). The Experience and Performance of Female Airline Pilots in Taiwan-A Tripartite Assessment. *International Business Research*, 15(12), 1-27.
- Cirhinlioğlu, Z. (1996). *Meslekler ve Sosyoloji*. Gündoğan Yayınları.

- Civelek, E. ve Yavuzylmaz, Ö. (2019). Havacılık sektöründe kadın işgücünün analizi: Pilotaj bölümleri ve uçuş okulları örneği. 4. Uluslararası Havacılık İşletmeciliği Konferansı (4th INTAVIC).
- Clark, A. (2004c), 'Pilots defeat plan to impose longer working hours', The Guardian, 15 June.
- Cohen, F. L., Mendelsohn, D., & Bernstein, M. (2010). Wrong-site craniotomy: analysis of 35 cases and systems for prevention. *Journal of neurosurgery*, 113(3), 461-473.
- Creswell, J. W. (2007). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches*. In *Health Promotion Practice*.
- Dervişoğlu, Fatih (2007). *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*. Ötüken Neşriyat.
- Develioğlu, Ferit(2000). *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lugat*. 17. baskı, İstanbul. s.1042.
- Doueïhi, M. (2008). *La grande conversion numérique [The great digital conversion]*. Paris, France: Le Seuil.
- Duncan, O. D., & Duncan, B. (1955). *Residential distribution and occupational stratification*. Indianapolis, Ind.: Bobbs-Merrill College Division.
- Edemariam, A. (2015). Sky high: Who'd be an airline pilot today? The Guardian, October 24. Retrieved from <http://www.theguardian.com>
- Ergur, A. (2020). Uсталık ve Teknoloji Eklemlenmesi: Beceri, Deneyim, Kesinlik. *Journal of Economy Culture and Society*, (Özel Sayı 1/Supplement 1), 95-115.
- EUROCONTROL. (2023). EUROCONTROL forecast update 2021-2027. <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2021-2027>
- Evetts, J. (2011). A new professionalism? Challenges and opportunities. *Current sociology*, 59(4), 406-422.
- Evetts, J. (2013). Professionalism: Value and ideology. *Current sociology*, 61(5-6), 778-796.

- Ficher, J.(1990). Sosyoloji Nedir(Çev.N.Çelebi), Konya.
- Fila, G. V. (2021). Relationships for air crews–How does the job affect the work-life balance?.
- Fraher, A. L., & Gabriel, Y. (2016). Meeting and resisting the corporate body snatchers: The US piloting profession in times of downsizing and restructuring. *Journal for Critical Organisation Inquiry*, 14(1), 35–51.
- Fiedler, E. R., Della Rocco, P. S., Schroeder, D. J., & Nguyen, K. T. (2000). The relationship between aviators' home-based stress to work stress and self-perceived performance (No. DOT/FAA/AM-00/32). United States. Department of Transportation. Federal Aviation Administration. Office of Aviation. Civil Aerospace Medical Institute.
- Friedson, 2001: Bu bağlamda pek çok alanda profesyonellere ihtiyaç vardır. (Friedson, 2001)
- Ganzeboom, H. B., De Graaf, P. M., & Treiman, D. J. (1992). A standard international socio-economic index of occupational status. *Social science research*, 21(1), 1-56.
- Germain, M. L., Herzog, M. J. R., & Hamilton, P. R. (2012). Women employed in male-dominated industries: Lessons learned from female aircraft pilots, pilots-in-training and mixed-gender flight instructors. *Human Resource Development International*, 15(4), 435-453.
- Gerth, H., & Mills, C. W. (1958). *From Max Weber: Essays in sociology*. Oxford University Press.
- Gibbon, D. (2016). Difficult, dangerous, not a job for girls: Factors impacting women and girls' orientation towards pilot careers. *Absent aviators: Gender issues in aviation*, 43.
- Goldthorpe, J. H., & Hope, K. (1972). Occupational grading and occupational prestige. In K. Hope (Ed.), *The Analysis of Social Mobility: Methods and Approaches* (pp. 19–79). Oxford: Clarendon Press.
- Grix, J. (2010). *The Foundations Of Research*. London: Palgrave Macmillan.

- Gülten, Zeynep(2002). İlk Uçak Sanayimiz, Hava Harp Okulu. Hava Müze Komutanlığı Yayınları, İstanbul.
- Hafner-Burton, E. M., Hughes, D. A., & Victor, D. G. (2013). The cognitive revolution and the political psychology of elite decision making. *Perspectives on Politics*, 11(2), 368-386.
- Harvey, G., & Turnbull, P. (2010). On the Go: walking the high road at a low cost airline. *The International Journal of Human Resource Management*, 21(2), 230-241.
- Hava Kuvvetleri Komutanlığı (1981). Atatürk ve Türk Havacılığı, Ankara: Hv. K. Basımevi.
- Heppenheimer, T. A., & Heppenheimer, T. (1995). *Turbulent skies: the history of commercial aviation* (p. 162). New York: Wiley.
- Hürkuş, Vecihi (1942). *Havalar da*. İstanbul: Kanaat Kitabevi.
- Hürkuş, Vecihi (2000). *Bir Tayyarecinin Anıları*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Hürtürk, Kıvanç (2009). *Türkiye’de Ticari Havacılık Tarihi 1909-1067-1993. Pervaneli Uçaklar Devri*. İstanbul: D Yayınevi.
- Hüseyinklioğlu, A.O. (2021). Havacılık Sektörünün Pilot Eğitiminde Sürdürülebilir Rekabete Etkisi. *Journal of Aviation Research*, 3(2), 150-172.
- IATA (International Air Transport Association) (2022), “The International Air Transport Association”, İndirilme Tarihi: 24 Haziran 2022, <https://www.iata.org/en/about/history/history-two-tier-IATA/>.
- ICAO (International Civil Aviation Organization) (2023). Second High-level Safety Conference: 2015 (ICAO Doc HLSC/15-IP/34)[PDFdosyası].https://www.icao.int/Meetings/HLSC2015/Documents/IP/ip034_en.pdf
- Jackson, C. A., & Earl, L. (2006). Prevalence of fatigue among commercial pilots. *Occupational medicine*, 56(4), 263-268.
- Karababa, A. G. (2021). Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörü Çalışanları Üzerine Yapılan Araştırmaların Genel Bir Değerlendirmesi. *Türk Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 6(1), 17-24.

- Klegon, D. (1978). The sociology of professions: An emerging perspective. *Sociology of work and occupations*, 5(3), 259-283.
- Kline, Stuart (2003). *Türk Havacılık Kronolojisi*. İstanbul: Dönence Yayınları.
- Koytak, E. (2020). Meslek sosyolojisinde teorik yaklaşımlar. *Journal of Economy Culture and Society*, 61(1).
- Koytak, M. E. (2022). *Mesleğin Dönüşümü: Hekimler ve Avukatlar* (Yayınlanmış Doktora Tezi). İstanbul Medeniyet Üniversitesi, İstanbul.
- Kunda, Z. (1999). *Social cognition: Making sense of people*. MIT press.
- Kurovska, H. (2022). Application of Basics of Actor-Network Approach to Sociology of Professions. Doi.10.15407/sociology2022.01.196
- Larkin, G. V. (1981). Professional autonomy and the ophthalmic optician. *Sociology of health & illness*, 3(1), 15-30.
- Lee, S., & Kim, J. K. (2018). Factors contributing to the risk of airline pilot fatigue. *Journal of air transport management*, 67, 197-207.
- Liang, Y., & Lu, P. (2014). Effect of occupational mobility and health status on life satisfaction of Chinese residents of different occupations: Logistic diagonal mobility models analysis of cross-sectional data on eight Chinese provinces. *International Journal for Equity in Health*, 13(1), 15.
- Liu, S., & Adams, T. L. (2018). Presentation: Professions in the Twenty-First Century. *Canadian Review of Sociology*, 55(3), 341-343.
- Martimianakis, M. A., Maniate, J. M., & Hodges, B. D. (2009). Sociological interpretations of professionalism. *Medical education*, 43(9), 829-837.
- Maxwell, G. A., & Grant, K. (2021). Commercial airline pilots' declining professional standing and increasing precarious employment. *The International Journal of Human Resource Management*, 32(7), 1486-1508.
- Mills, A., Neal-Smith, J., & Bridges, D. (2016). Difficult, Dangerous, Not a Job for Girls: Factors Impacting Women and Girls' Orientation Towards Pilot Careers. In *Absent Aviators* (pp. 61-89). Routledge.

- Mitchell, J., Kristovics, A., & Vermeulen, L. (2006). Gender issues in aviation: Pilot perceptions and employment relations. *International Journal of Employment Studies*, 14(1), 35-59.
- Moses, L. N., & Savage, I. (1989). The effect of airline pilot characteristics on perceptions of job safety risks. *Journal of risk and uncertainty*, 2, 335-351.
- Muzio, D., Brock, D. M., & Suddaby, R. (2013). Professions and institutional change: Towards an institutionalist sociology of the professions. *Journal of management studies*, 50(5), 699-721.
- Moerer-Urdahl, T. and Creswell, J. (2004). Using transcendental phenomenology to explore the “ripple effect” in a leadership mentoring program. *International Journal of Qualitative Methods*, 3(2), 1-28.
- Moustakas, C. (1994). *Phenomenological research methods*. Sage publications.
- Nergiz, A. (2008). Türkiye’de Sivil Havacılığın Gelişimi ve THY. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Nergiz, A. (2020). Devlet Hava Yolları Türkiye’de Sivil Havacılığın Doğuşu. İstanbul: VakıfBank Kültür Yayınları.
- Nippert-Eng, C. (1996). Calendars and keys: The classification of “home” and “work”. In *Sociological forum* (Vol. 11, pp. 563-582). Kluwer Academic Publishers-Plenum Publishers.
- O’cathain, A., Walters, S. J., Nicholl, J. P., Thomas, K. J., & Kirkham, M. (2002). Use of evidence based leaflets to promote informed choice in maternity care: randomised controlled trial in everyday practice. *Bmj*, 324(7338), 643.
- Orbay, Z. (2009). Türkiye’de havacılık ve uçak yapımı (No. 4). Türk Bilim Tarihi Kurumu.
- Orlady, L. M. (2010). Airline Pilot Training Today and Tomorrow. *Crew Resource Management*, 469–491.
- Patton, M. Q. (2015). *Qualitative Evaluation and Research Methods*. Thousand Oaks, CA: Sage.

- Pavalko, R. M. (1988). *Sociology of occupations and professions* (2. bs). Peacock.
- Petrie, K. J., & Dawson, A. G. (1997). Symptoms of fatigue and coping strategies in international pilots. *The international journal of aviation psychology*, 7(3), 251-258.
- Petrilli, R. M., Roach, G. D., Dawson, D., & Lamond, N. (2006). The sleep, subjective fatigue, and sustained attention of commercial airline pilots during an international pattern. *Chronobiology international*, 23(6), 1357-1362.
- Phillips L., Strunk, J. Pickler, R. (2011). Understanding Phenomenological Approaches to Data Analysis, *Journal of Pediatric Health Care*, 25(1), 67-71.
- Poggenpoel, M., and Myburgh, C. (2003). The researcher as research instrument in educational research: A possible threat to trustworthiness? *Education*, 123(2), 418-421.
- Reis, C., Mestre, C., Canhão, H., Gradwell, D., & Paiva, T. (2016). Sleep complaints and fatigue of airline pilots. *Sleep Science*, 9(2), 73-77.
- Rezaeian, M. (2021). Application of the Congresses, Conferences, Symposia, Seminars, Workshops, and Journal Clubs in Continuing Professional Development. *Journal of Rafsanjan University of Medical Sciences*, 20(9), 1017-1026.
- Ritzer, G. (1977). *Working - Conflict and Change*. New Jersey: Prentice Hall.
- Saks, M. (2010). Analyzing the professions: The case for the neo-Weberian approach. *Comparative Sociology*, 9(6), 887-915.
<https://doi.org/10.1163/156913310X522624>
- Sarp, İ. (2010). *Türk Hava Kuvvetlerinin Doğuş Yılları*. Pozitif Yayınları.
- Sarter, N. B., & Woods, D. D. (2017). Pilot interaction with cockpit automation II: An experimental study of pilots' model and awareness of the flight management system. In *Situational Awareness* (pp. 259-286). Routledge.
- Sassen, Saskia. (1988). *The Mobility of Labor and Capital: A Study in International Investment and Labor Flow*. Cambridge: Cambridge University Press.

- SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) (2022). Havacılık Personeli Pilot Eğitim Süreci. 15 Mart 2022 tarihinde <http://web.shgm.gov.tr/tr/pilot/2113-a-egitim-sureci> adresinden alınmıştır.
- SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) (2021). FaaliyetRaporu, <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2021.pdf>, (Erişim: 20.03.2022)
- SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) (2023). FaaliyetRaporu, WEB SAYFALINK (SHGM Faaliyet Raporu 2023:27)
- Simon, B. (2016). A sociology of commercial flight crew. Routledge.
- SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) (2023). Pilot. Erişim tarihi 26 Mayıs 2023, <https://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-personeli/2207-pilot>.
- Strauss, A., and Corbin, J, M. (1998). Basics of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques, Sage Publications.
- Strauss, A., and Corbin, J, M. (1990). Basics of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques, Sage Publications
- Sunar, L., Koytak, M. E., & Esen, M. F. (2020). Türkiye'de Çalışma Hayatı ve Meslekler. Toplumsal Yapı Araştırmaları-1, Araştırma Raporları-1.
- Sunar, L. (2020). Türkiye’de mesleki itibar: Dönüşen çalışma hayatı ve mesleklerin sosyal konumu. Journal of Economy Culture and Society, Supp(1), 29-59. <https://doi.org/10.26650/JECS2020-0053>
- Sunar, L. (2020). Türkiye’de mesleki itibar: Dönüşen çalışma hayatı ve mesleklerin sosyal konumu. Journal of Economy Culture and Society, Supp(1), 29-59. <https://doi.org/10.26650/JECS2020-0053>
- Sunar, L., & Kaya, Y. (2018). Türkiye’de değişen sosyo-ekonomik yapı içerisinde meslekler. Türkiye’de toplumsal tabakalaşma ve eşitsizlik, 2, 3-52.
- Sunar, L., Kaya, Y., & Otrar, M. (2016). Türkiye Sosyoekonomik Statü Endeksi (Araştırma Raporu Sy 113K506).
- Taşkesen, G. (2006). Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım. İnönü Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Malatya.

- Taylor, J. M. ve Neimeyer, G. J. (2017). Continuing education and lifelong learning strategies.
- T.C Resmi Gazete. Gümrük Kanunu. 1.08.1972. Sayı: 14263 , Başbakanlık Basımevi, Ankara
- T.C Resmi Gazete. Türk Sivil Havacılık Kanunu. 19.10.1983. Sayı: 18196, Başbakanlık Basımevi, Ankara.
- T.C Resmi Gazete. Sivil Havacılık İstatistiki Bilgiler Yönetmeliği. 8 Mart 1986. Sayı: 19041, Başbakanlık Basımevi, Ankara.
- Topçu, Hamdi (2019). Yerel’den Global’e-THY’nin Yükseliş Dönemi. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) (2022). Yükseköğretim İstihdam Göstergeleri. Erişim tarihi 22 Mayıs 2023, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Yuksekogretim-Istihdam-Gostergeleri-2021-45865#:~:text=Lisans%20mezunlar%C4%B1n%C4%B1n%20kazan%C3%A7%20durumlar%C4%B1%20incelendi%C4%9Finde,m%C3%BChendisli%C4%9Fi%20ve%20u%C3%A7ak%20m%C3%BChendisli%C4%9Fi%20> oldu.
- Türk Hava Kuvvetleri, (2005, Eylül 12), “ Türk Hava Kurumu”, Ankara, İndirilme Tarihi: 15 Aralık 2005, www.web:http:// www.tsk.hvkk.tsk.
- Türk Hava Kurumu, (2023). “Türk Hava Kurumu”, Ankara, İndirilme Tarihi: 26 Mayıs 2023, https://www.thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti
- Türk Hava Kurumu, (2022), “Türk Hava Kurumu”, Ankara, İndirilme Tarihi: 24 Haziran 2022, https://www.thk.org.tr/turk_tayyare_cemiyeti.
- Treiman, D. J. (1977). Occupational prestige in comparative perspective. New York: Academic Press. Valenta, V. (2018). Effects of Airline Industry Growth on Pilot Training. MAD - Magazine of Aviation Development, 6(4), 52–56.
- Van den Berg, M. (2011). Subjective Social Mobility: Definitions and Expectations Of ‘Moving Up’ Of Poor Moroccan Women In The Netherlands. International Sociology, 26(4), 503-523.

- van den Oord, M. H., De Loose, V., Meeuwssen, T., Sluiter, J. K., & Frings-Dresen, M. H. (2010). Neck pain in military helicopter pilots: prevalence and associated factors. *Military medicine*, 175(1), 55-60.
- van Drongelen, A., Boot, C. R., Hlobil, H., Smid, T., & van der Beek, A. J. (2017). Risk factors for fatigue among airline pilots. *International archives of occupational and environmental health*, 90, 39-47.
- Vanderbilt, T. (2002). *Survival city: adventures among the ruins of atomic America*. Princeton Architectural Press.
- Weber, M. (1946). Class, Status, Party. In H. H. Girth, & C. W. Mills (Eds.), *From Max Weber: Essays in Sociology* (pp. 180-195). New York: Oxford University.
- Weber, M. (1968). *Economy and society: An outline of interpretive sociology*. Bedminster Press.
- Wilensky, H. (1964). The professionalization of everyone? *American Journal of Sociology*, 70(2), 137-158.
- Yiğitel, S. (2021). *İş-aile yaşam çatışması ve zaman yönetimi becerilerinin bireysel performansa etkisi: Sivil havacılık sektöründe bir araştırma* (Doctoral dissertation).
- Yiğitel, S., & Ertemsir, E. (2020). Investigation of the Relationship Between Time Management Skills and Individual Performance: A Research on the Pilots Working in Civil Aviation Sector. *Business & Management Studies: An International Journal*, 8(2), 1546-1575. <https://doi.org/10.15295/bmij.v8i2.1447>
- Adabaş, A. (2016). *Bartın Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Öğrencilerinin Yaşam Boyu Öğrenmede Anahtar Yeterliklere Sahip Olma Düzeyleri* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Bartın Üniversitesi, Bartın.

ÖZGEÇMİŞ

Elif Ebrar Kılıç

A. EĞİTİM

Yüksek Lisans: İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi Sosyoloji Anabilim Dalı
Sosyoloji Bölümü, 2023, İstanbul

Lisans: Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyoloji Bölümü, 2015, İstanbul

B. MESLEKİ DENEYİM

2015-2016 Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı - Sosyoloji