



ANKARA

HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**UÇUŞ EMNİYETİ KONULU ÇALIŞMALARIN
HİPODERMİK İĞNE KURAMI BAĞLAMINDA
DEĞERLENDİRMESİ**

Alp Eren ÇELİK

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Zakir AVŞAR

DOKTORA TEZİ

RADYO TV VE SİNEMA ANABİLİM DALI

OCAK 2025



**UÇUŞ EMNİYETİ KONULU ÇALIŞMALARIN HİPODERMİK İĞNE
KURAMI BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRMESİ**

Alp Eren ÇELİK

DOKTORA TEZİ

RADYO TV VE SİNEMA ANABİLİM DALI

**ANKARA HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

OCAK 2025

ETİK BEYAN

Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Alp Eren ÇELİK

30/01/2025

TEZ ONAY SAYFASI

Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Radyo TV ve Sinema Anabilim Dalı Doktora Programı öğrencisi Alp Eren ÇELİK tarafından hazırlanan “UÇUŞ EMNİYETİ KONULU ÇALIŞMALARIN HİPODERMİK İĞNE KURAMI BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRMESİ” tez çalışması 30/01/2025 tarih ve 10:00 saatinde yapılan tez savunma sınavında aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ ile DOKTORA TEZİ olarak KABUL edilmiştir.

	Kabul	Ret
Başkan: Prof. Dr. Zakir AVŞAR		
Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi	☒	☐
Üye: Prof. Dr. Ayşe Elif EMRE KAYA		
Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi	☒	☐
Üye: Prof. Dr. Beyhan ZABUN		
Gazi Üniversitesi	☒	☐
Üye: Prof. Dr. Osman KÖSE		
Milli Savunma Üniversitesi	☒	☐
Üye: Doç. Dr. Merve GENÇYÜREK ERDOĞAN		
Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi	☒	☐

UÇUŞ EMNİYETİ KONULU ÇALIŞMALARIN HİPODERMİK İĞNE KURAMI
BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRMESİ

(Doktora Tezi)

Alp Eren ÇELİK

ANKARA HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Ocak 2025

ÖZET

Uçuş emniyeti videoları havacılık sektöründe sivil hava taşımacılığının önemli bileşenlerinden birisidir. Bu videolarla ilgili etki araştırmaları sayısı çok kısıtlıdır. Oysa iletişim, sosyal bilimler alanında gerçekleştirilen çalışmalar için önemli teorik bağlamlar sunmaktadır. Üstelik yolcuların genellikle uçuş emniyeti bilgilendirme videolarına ilgisiz kaldıkları da sıkça vurgulanmaktadır. Bu nedenle konuya iletişimsel perspektiften yaklaşmak gerekmektedir. Çalışma, uçuş güvenlik videolarına dair nicel ve nitel araştırmalar içeren altı adet akademik çalışmayı meta-sentez yöntemiyle belirlemiştir. Bu çalışmaları Hipodermik İğne Kuramı üzerinden gömülü teori yöntemiyle yeniden ele almıştır. Çalışmaların karşılaştırılması neticesinde en etkili yöntemin etkileşimli videoların kullanılması olduğu sonucuna varılmıştır. Etkileşimli videolar, hem olumlu ruh hali sağlama hem de hatırlanma süresi ve hatırlanma düzeyleri bağlamında en iyi sonuçları sağlamıştır. Mizah ve ünlü kullanımları kısa sürede dikkat ve ilgi çekmesine rağmen hatırlama ve dikkatin davranışa dönüşmesi bağlamında etkisiz kalmışlardır. Mizah, ünlü veya etkileşimli içerikler barındırmayan standart güvenlik videoları ise henüz dikkat çekme aşamasında başarısız oldukları için yetersiz görülmektedir. Bu bağlamda etkileşimli içeriklerin geliştirilerek yolcuların dikkatlerinin çekilmesi, içeriklerin hatırlanması ve tutumların arzu edilen davranışa dönüştürülmesinin mümkün olduğu anlaşılmıştır. Kuramın homojen ve edilgen kitle yorumu literatürel bağlamda yeniden ele alınmış ve etkinin içeriğe göre dikkat, ilgi, algı, tutum ve davranışlar gibi değişkenler arasında farklı sonuçlar verebildiği yorumuna varılmıştır. Ayrıca gürültü veya çeşitli iş yükümlülükleri gibi çeldiricilerin de hatırlama düzeylerine olumsuz etkide bulunduğu anlaşılmıştır. Böylece kuramın basit bir kitlesel etki – tepki modeli olarak görülemeyeceği, edilgen kitle varsayımının da dönemsel şartlar içerisinde insanların yoğun propaganda ve baskı ortamı içerisinde alternatiflerin olmadığı şartlarda verebildikleri kararlar neticesinde şekillendiği vurgulanmıştır. Hipodermik İğne Kuramı’nın uçuş emniyeti videoları sayesinde etki bağlamında geniş bir yorumlama alanı olduğu keşfedilmiştir. Sonuç olarak mizah veya ünlü kullanımı gibi içeriklerin, temel güvenlik mesajlarının anlaşılmasını zorlaştırmayacak yoğunlukta kullanılması, etkileşimli video içeriklerinin geliştirilerek her insana hitap edecek düzeye getirilmesi, uçuş emniyeti mesajlarının çeldiricilerin az olduğu zaman ve ortam dengesi oluşturularak verilmesinin tercih edilmesi gibi öneriler sıralanmıştır.

Bilim Kodu : 111502
Anahtar Kelimeler : İletişim Araştırmaları, uçuş emniyeti, kitle iletişim kuramları
Sayfa Adedi : 135
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Zakir AVŞAR

ASSESSMENT OF STUDIES ON FLIGHT SAFETY WITHIN THE CONTEXT OF
HYPODERMIC NEEDLE THEORY

(Ph. D. Thesis)

Alp Eren ÇELİK

ANKARA HACI BAYRAM VELİ UNIVERSITY
THE INSTITUTE OF GRADUATE STUDIES

January 2025

ABSTRACT

Flight safety videos are one of the essential components of civil air transportation in the aviation sector. However, the number of impact studies related to these videos is highly limited. Yet, communication provides significant theoretical frameworks for research conducted in the field of social sciences. Furthermore, it is frequently emphasized that passengers generally show little interest in flight safety briefing videos. Therefore, approaching the issue from a communicative perspective is necessary. This study identified six academic studies containing both quantitative and qualitative research on flight safety videos using the meta-synthesis method. It re-examined these studies through the embedded theory method within the framework of the Hypodermic Needle Theory. As a result of comparing these studies, it was concluded that the most effective method is the use of interactive videos. Interactive videos yielded the best results in terms of both fostering a positive mood and enhancing recall duration and recall levels. Although humor and celebrity endorsements managed to attract attention and interest in the short term, they proved ineffective in terms of memory retention and converting attention into desired behavior. Standard safety videos that do not incorporate humor, celebrities, or interactive content were found to be inadequate because they failed even at the attention-grabbing stage. In this context, it was understood that developing interactive content can help attract passengers' attention, improve information retention, and facilitate the transformation of attitudes into desired behavior. The theory's assumptions regarding a homogeneous and passive audience were reconsidered in the literary context, leading to the interpretation that the effect varies across different variables such as attention, interest, perception, attitudes, and behaviors depending on the content. Additionally, distractors such as noise or various work obligations were found to negatively impact recall levels. Thus, it was emphasized that the theory cannot be seen as a simple mass effect-response model and that the passive audience assumption is shaped by the conditions of the period, particularly when individuals make decisions in an environment of intense propaganda and pressure where there are no alternatives. It was discovered that the Hypodermic Needle Theory provides a broad interpretive framework for analyzing the effects of flight safety videos. In conclusion, several recommendations were proposed, such as ensuring that humor or celebrity use does not interfere with the comprehension of essential safety messages, developing interactive video content to be engaging for a broad audience, and delivering flight safety messages at times and in environments where distractions are minimal to enhance effectiveness.

Science Code : 111502
Key Words : Communication Studies, flight safety, mass communication theories
Page Number : 135
Supervisor : Prof. Dr. Zakir AVŞAR

TEŞEKKÜR

İlerideki akademik çalışmalarına temel olacak şekilde, dikkatimi, bilgimi, zamanımı, emeğimi döktüğüm satırların akademik dünyaya bir iz bırakmasında;

Çocukken beni “Aslan Kral” filmine götürerek sinemayla tanıştıran ve erkenden bize veda eden rahmetli Sezer Dayıma,

Tez danışmanım, yüksek lisans ve doktora çalışmalarım sürecinde beni doğru yönlendiren, engin bilgisini ve tecrübesini örnek aldığım saygıdeğer Prof. Dr. Zakir AVŞAR Hocama,

Akademik çalışmalarında yol gösteren, katkılarını esirgemeyen saygıdeğer Prof. Dr. Ayşe Elif EMRE KAYA Hocama,

Saygıdeğer büyüğüm Prof. Dr. Mehmet ŞAHİN Hocama,

Değerli hocalarım Prof. Dr. Mehmet TOPLU ve Prof. Dr. Serdar ÖZTÜRK’e,

Kıymetli akademisyen büyüklerim Prof. Dr. Mustafa ÜNAL’a, Prof. Dr. Kâmile AKGÜL’e, Doç.Dr. Doğan NARİNÇ’e ve kıymetli akademisyen dostum Hasan ŞAHİN’e,

Tez sürecimde ve çalışmalarında, sonsuz destek ve şevk veren, vefakâr Yusuf ve Eyüp ÇAKMAK kardeşler ve ailelerine,

Havacılıkla ilgili bilgi ve tecrübelerini aktaran Sayın Erhan SANCAR’a,

Tez ve iş yoğunluğumda her zaman destek olan Aziz KÖK’e,

Çalışma konumu belirleme sürecimde havalimanı ziyaret ve gözlemlerime katılan değerli dostum Arif UÇAK’a,

Maddi manevi destekleriyle eşsiz ailem, kuzenlerim ile gerçek yakınlarıma ve Dağıstan Ağabeyime,

İlham kaynağım, “Otizm Ağı”ndaki, farklı iletişim ve farklı kendini ifade gelişimi gösteren kardeşim Bahadır ÇELİK ve aynı kaderdeki arkadaşlarına,

Çok teşekkürlerimle...

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLoların LİSTESİ	x
ŞEKİLLERİN LİSTESİ	xi
RESİMLERİN LİSTESİ	xii
KISALTMALAR	xiv
1. GİRİŞ.....	1
2. KİTLE İLETİŞİM KURAMLARI	15
2.1. İletişim.....	15
2.1.1. Bir Kavram Olarak İletişim	15
2.1.2. İletişim Türleri	18
2.2. Kitle İletişim Araçları ve Medya	21
2.2.1. Kitlenin İletişiminde Medyanın Rolü	21
2.2.2. Kitle İletişimi ve Retorik	21
2.3. Kitle İletişim Kuramları	25
2.3.1. Kitle İletişiminde Kuramsal Yaklaşımlar	25
2.3.1.1. Ana Akım Yaklaşımlar ve Hipodermik İğne Modeli	26
2.3.1.2. Eleştirel yaklaşımlar	34
3. SİVİL HAVACILIK.....	43
3.1. Sivil Havacılıkta Yolcu ve Yük Taşımacılığı.....	43
3.1.1. Sivil Havacılık Tarihi.....	43
3.1.2. Sivil Havacılıkta Yolcu Taşımacılığı	48
3.1.3. Sivil Havacılıkta Yük Taşımacılığı.....	56

3.2. Yolcu Uçaklarında Uçak İçi Bilgilendirme ve Eğlence Ekipmanları	58
3.2.1. Yolcu Uçaklarında Uçak İçi Bilgilendirme Ekipmanları.....	58
3.2.2. Yolcu Uçaklarında Uçak İçi Diğer Ekipmanlar	59
3.3. Uçuş Emniyeti	60
3.3.1. Uçuş Emniyetini Etkileyen Nedenler	61
3.3.2. Havaalanı Güvenliği.....	63
3.3.3. Yolcular İçin Güvenlik Tedbirleri.....	64
4. UÇUŞ EMNİYETİ KONULU ÇALIŞMALARIN HİPODERMİK İĞNE KURAMI BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRMESİ	73
4.1. Araştırma Problemi.....	73
4.1.1. Problem Durumu	73
4.1.2. Araştırmanın Önemi	78
4.1.3. Yöntem	79
4.1.4. Araştırmanın Sınırlılıkları.....	84
4.2. Uçuş Emniyeti Videolarının Kitleler Üzerindeki Etkilerine Yönelik Literatür Taraması.....	85
4.2.1. Examining the Effectiveness of Pre-Flight Cabin Safety Announcements in Commercial Aviation	86
4.2.2. Pre-flight Safety Briefings, Mood and Information Retention.....	95
4.2.3. Employing Humour and Celebrities to Manipulate Passengers Attention.	98
4.2.4. A Comparative Study of Aviation Safety Briefing Media: Card, Video and Video with Interactive Controls.	100
4.2.5. Air Passenger's Perception Toward Pre-flight Safety Briefing Videos: Does It Matter?	103
4.2.6. Communicating Safety Information: Investigating How Distractors Affect the Recall of Key Safety Information in Pre-flight Safety Briefings.....	105
4.3. Bulgular	108

	Sayfa
4.4. Uçuş Emniyeti Konulu Çalışmaların Hipodermik İğne Kuramı Bağlamında Değerlendirmesi	116
5. SONUÇ	123
KAYNAKLAR.....	127
ÖZGEÇMİŞ	135



TABLolarIN LİSTESİ

Tablo	Sayfa
Tablo 4.1. Molesworth (2014) çalışmasında yer alan her üç videoya ait içerik karşılaştırma tablosu	90
Tablo 4.2. Anahtar güvenlik mesajlarının veriliş sırasına göre her üç videodaki yerleşimini gösterir tablo	91
Tablo 4.3. Videoların izlenmesinin hemen sonrası yapılan hatırlama test sonuçları ile videoların izlenmesini takip eden 2 saat sonra yapılan hatırlama test sonuçlarının karşılaştırma grafiği	94
Tablo 4.4. Tehrani ve Molesworth (2015) makalesinde yer alan temel güvenlik mesajlarının amaçlarını Türkçe olarak belirten tablo	98
Tablo 4.5. Seneviratne ve Molesworth'ün 2015 çalışmasında yer alan video kesitleri tablosunun Türkçeleştirilmiş hali	100
Tablo 4.6. Kronolojik sıralanmış şekilde altı adet makalenin ayırt edici özellikleri ve karşılaştırılması.....	115

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 2.1. İletişim akışının genel şeması	17
Şekil 2.3. Lazarsfeld'in Kanaat Önderleri Kuramı	29
Şekil 2.4. Newcomb'un ABX Denge Modeli	31



RESİMLERİN LİSTESİ

Resim	Sayfa
Resim 1.1. Trenin Gara Girişi Filmi (1895)	9
Resim 2.1. Siyasi bir ortamda jest ve mimiğin sergilenmesi.....	20
Resim 3.1. Türk havacılık tarihinin sembol ismi Vecihi Hürkuş'un yine Türk havacılık tarihinin diğer sembol ismi Nuri Demirağ'a ait uçak hangarı önünde pozu.....	44
Resim 3.2. Kabin görevlisinin uçuş emniyeti bilgilendirmesi yapması	46
Resim 3.3. Türk Hava Yolları (üstte), Pegasus Havayolları ve Corendon Havayolları'na ait uçuş emniyeti videolarından görseller	47
Resim 3.4. Yolcu uçağına kargonun yüklenmesi	49
Resim 3.5. Türkiye'den çeşitli havayollarının uçuş içi dergileri	52
Resim 3.6. Microsoft Flight Simülatör isimli uçuş simülatör oyununa ait görsel	53
Resim 3.7. Infinite Flight isimli uçuş simülasyonu oyununa ait görsel.....	54
Resim 3.8. Google Earth uygulamasında uçuş simülatörü uygulaması.....	55
Resim 3.9. Flightradar24 sitesinde Infinite Flight uçuş simülasyonuna ait 3D uçak modellemesinin kullanılması	55
Resim 3.10. Thy Kargo.....	57
Resim 3.11. Airbus A320 Serisine ait ortalama bir uçuş güvenlik kartı	66
Resim 3.12. Uçuş güvenlik kartında uçağın genel yapısının, acil çıkış ünitelerinin ve komutlarının gösterimi ve kara/su acil iniş ayrımının belirtilmesi	67
Resim 3.13. Boeing 777 serisine ait uçuş güvenlik kartı örneği.....	69
Resim 3.14. Çeşitli uçuş güvenlik kartlarının ön ve arka yüzlerindeki bilgilendirmeler	70
Resim 4.1. Kabin personelinin kabin içi uçuş bilgilendirme performansı.....	75
Resim 4.2. Türk Hava Yolları'nın Lego temalı uçuş emniyeti videosu	77
Resim 4.3. Pilotun çocuklarının uçuş sırasında kabine alınması ve kabin teçhizatına müdahale etmeleri sonucu gerçekleşen bir kazanın olay örgüsü	88

Resim**Sayfa**

Resim 4.4. Air New Zealand’ın Hobbit temalı reklam filmi, ... 89



KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklamalar
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ANOVA	Varyans Analizi
DİA	Devletin İdeolojik Aygıtları
EASA	European Union Aviation Safety Agency (Avrupa Hava Emniyeti Ajansı)
FAA	Federal Aviation Administration (Federal Havacılık İdaresi)
GPS	Global Positioning System (Küresel Konumlama Sistemi)
IFE	In-Flight Entertainment (Uçuş İçi Eğlence Sistemi)
ILS	Instrumented Landing System (Aletli İniş Sistemi)
OWI	Office of War Information (Savaş Bilgilendirme Kurumu)
POMS	Profile Of Mood States (Ruh hali ölçüm formu)
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
THK	Türk Hava Kurumu
TMD	Total Mood Disturbance
YÖK	Yüksek Öğretim Kurumu

1. GİRİŞ

Toplumsal yaşıyışın önemli temellerinden ikisi iletişim ve ulaşımıdır. İletişim ve ulaşım, birbirinden kopuk kavramlar değildir. İletişim becerilerinin ve iletişimi kolaylaştıran teknik araçların hızla gelişmesinde, farklı coğrafi bölgeler arasındaki mesafeleri neredeyse önemsiz kılacak derecede ulaşım ağlarının geliştirilmesi de etkili olmaktadır. Sanayi Devrimi'ni takiben dünya çapında özellikle ulaşım ve iletişim anlamında yoğun bir ilerleme dönemine geçilmiştir. Bu dönemden günümüze kadar başta ulaşım olmak üzere diğer alanlarda yaşanan hızlı gelişmeler, iletişim imkânlarının da hemen hemen aynı düzeyde gelişmesini sağlamıştır. Bireyler arası iletişimin sanayileşme sürecindeki ilk öğeleri olan telefon, telgraf gibi araçlar şekilsel ve işlevsel değişmelerle modernleşmişlerdir. Kitleler arası bilgilenme, bilgilendirme, kültür edinme ve edindirme işlevleri de özellikle modern anlamda matbaanın icadını takiben gazeteler, dergiler, kitaplar aracılığıyla; elektronik buluşlar sayesinde de radyo, televizyon, sinema gibi araçlar ile yine günümüzde her alanda etkili bir iletişim aracı olan internet sayesinde gerçekleşmektedir. İletişim araçlarının ve yöntemlerinin gelişimiyle birlikte enformasyon kolay ulaşılır hale gelmiştir. Mikro çipler vasıtasıyla devasa veriler kolayca taşınabilmektedir. Cep telefonları sadece kablosuz arama işlevi görmemektedir. Günümüzde insanlar cep telefonları vasıtasıyla mesajlaşabilmekte, internet üzerinden modern posta ağı sistemi olarak bilinen e-postalarını okuyup cevap gönderebilmekte, internet gazeteciliğine ulaşabilmekte, video ve filmler izleyebilmekte, görüntü alıp fotoğraf çekebilmekte, tarihi bilgilere ulaşabilmekte, alarm kurabilmekte, notlarını kaydedebilmekte, oyunlar oynayabilmekte, bankacılık işlemlerini gerçekleştirebilmekte, sosyal hesaplar oluşturup başkalarıyla iletişim kurabilmektedirler. Basın - yayın, telekomünikasyon ve bilişim sektörleri günümüz akıllı cihazlarında bir arada bulunmakta, kullanılmakta, yönetilmekte ve yönlendirilmektedir. Daha sayısız birçok özellik çeşitli teknolojilerin özellikle internet aracılığıyla bir araya gelmesi sayesinde insanlığın kullanımına sunulmaktadır. Radyolar, henüz icat edildiği dönemde taşınması zor büyük kutular halinde iken günümüzde internetten de arabalardan da rahatlıkla ulaşılabilen araçlar, mecralar, arayüzler haline gelmişlerdir. Televizyon ve sinema da geniş kitlelere profesyonel içerik hazırlayıcıların sunumlarını, dünyadan haber ve gelişmeleri, sanatsal kurguları ulaştırarak kitleler arası bilgilenme ve kültürlenmede bayrak taşıyıcı konumunu elde etmişlerdir. Ulaşım araçlarının daha hızlı ve aynı zamanda daha güvenli yolculukları

mümkün kılmasıyla birlikte her tür bilgi ve malzeme akışı da coğrafyalar arasında kolay bir şekilde gerçekleşmektedir. Sanayileşmenin ilk dönemlerinde buhar gücüyle çalışan makinelerin ortaya çıkması ve nihayetinde buharlı trenlerin kullanılmaya başlanması, yanı sıra uçakların icadı ile günümüzde ulaşım olanakları sayesinde iletişim araçları dünyanın her yerine daha hızlı yayılmıştır. Aynı şekilde ekonominin gelişmesi, bankaların yayılması, kişi ve kuruluşların nakit akışını ve nakit güvenliğini daha fazla sağlayabilmesi, kredi çekme ve uygun biçimde zamana yayarak ödeme imkânlarının geliştirilmesi gibi olgular da doğrudan ve dolaylı olarak küreselleşmeye katkıda bulunmuştur.. İletişim imkânları da bu katkılar sayesinde daha yaygın ve uygulanabilir olmuştur. Küreselleşme, artık hayatımızın her alanında kendini daha da etkili bir şekilde hissettirmektedir.

Ulaşım ve iletişimin bütünlüğünden ve küreselleşmelerinden bahsederken, bu iki kavramın çok önemli bir noktada birleştiği havacılık sektöründen bahsetmemek imkânsızdır. Sivil Havacılık Sektörünün tarihi, “Wright Kardeşler” olarak bilinen Orville ve Wilbur Wright’ın 1903’te Amerika Birleşik Devletleri’nde gerçekleştirdikleri ilk motorlu uçuşla başlamıştır (Dervişoğlu, 2011: 42). Türkiye’nin havacılık tarihinde de bu anlamda Vecihi Hürkuş, sembol bir isim olarak savaş dönemleri de dahil olmak üzere başarılı ve tarihi uçuşlar gerçekleştirmiştir (Demir, 2016). Bu tarihten günümüze kadar sivil havacılık, ticari ve geniş yolcu kapasiteli yolcu uçaklarının ve bu uçakları işleten kamu ve özel sektör işletmelerinin önderliğinde inanılması güç derecede hızlı bir şekilde ilerlemiştir. Bugün uçakların gerçek zamanlı uçuş takibinin yapılabildiği “flightradar24” internet sitesi ve mobil uygulamasının yakın dönemde herhangi bir zamanda ulaşılabilecek verilerine göre sadece belli bir an için aktif uçuş gerçekleştiren uçak sayısı on binleri bulmaktadır (www.flightradar24.com). Günümüzde uçakların piyasası incelendiğinde ticari yolcu ve kargo uçaklarının her biri için yüzlerce milyon dolarlık küresel bir pazara ulaşılmaktadır. Sivil havacılık sektörü, çok sıkı kurallarla denetlenen, en ufak bir hatanın büyük facialara yol açabildiği ve herhangi bir dalında nitelikli çalışan yetiştirmenin çok zor olduğu bir alandır. Hava ve yer kontrolörleri, pilotlar ve yer ekipleri; bir uçağın uçuşa hazırlanması, uçuşunu gerçekleştirmesi, inişi ve yolcu indirmesine kadar geçen sürede yolcu memnuniyetini ve uçuş güvenliğini maksimize etmek ve uçuş maliyetlerini de olabildiğince azaltmak için organize bir şekilde çalışırlar. Üstelik genellikle insan gücü ve iş birliği de yetmez; aletli iniş sistemleri

(ILS), navigasyon sistemleri (GPS) gibi hava ve yer ekipmanlarından da yoğun biçimde yararlanır ve bu sistemler sayesinde sis, kar, yağmur veya başka nedenlerle uçuşun bireysel yeteneklerle tamamlanamayacağı durumlarda bile otomatik sistemlerle sağlanan veriler üzerinden sorunsuz bir şekilde operasyon tamamlanır. Böylece küresel ulaşımın coğrafik ve mevsimsel şartlardan olumsuz etkilenmesinin önüne geçilmiş olur. Günümüzde havacılıktan bahsederken akla gelen en önemli ve en hızlı ulaşım araçları uçaklardır. Uçak seferlerinin güvenli bir şekilde tamamlanabilmesi için çok yönlü kontrol mekanizmaları geliştirilmiştir. Bu kontrol mekanizmaları içerisinde en önemli öğelerden birisi olan Sivil Havacılık terimi, havacılıkla bir şekilde ilgisi olan, hatta sadece ilk kez seyahat için havacılık sektörüne işi düşen hemen herkesin diline kolayca yerleşebilen bir terimdir. Burada havacılık terimini sivilleştirten unsur; askerî veya istihbarat amaçlı bir çaba güdülmüyor olmasıdır. Daha doğrusu ait olunan ülkenin iç veya dış güvenliğine dair bir taraf seçmek zorunda olmaksızın tamamen ticarî, hobi, spor amacıyla veya çeşitli özel sebeplerle bu faaliyetlerin yerine getiriliyor olmasıdır. Elbette bu tür faaliyetlerin yerine getirilmesinde güvenlik kavramı tamamıyla göz ardı edilemez. Otomobil kullanırken emniyet kemeri takmak ile uçuş sırasında emniyet kemeri takmanın, bireyin kendi can güvenliği önlemini alması bağlamında hiçbir farkı yoktur. Karayolunda, şeridinde seyretmekte olan bir otomobilin trafik ekiplerince çevirmeye alınması ile uçağa binmeden önceki güvenlik kontrolleri arasında, işleyiş ve kapsam farklı olsa da toplumsal güvenlik açısından hiçbir fark yoktur. Dolayısıyla buradan çıkarılacak sonuç; sivil havacılığın, bireysel veya toplumsal olarak güvenliği doğrudan tesis etmekle yükümlü bir yapısı olmasa da “güvenlik” veya “emniyet” kavramları doğal olarak öncül bir statü içerisinde yer edinmektedirler. Bu durumda sivil havacılıkta yolcu ve yük taşımacılığından bahsederken, güvenlik kavramını göz ardı edilemeyecek bir terim olarak görmek mümkündür. Havalimanlarının ve uçakların güvenliğinin sağlanması kadar, uçuşların yegâne ögesi olan yolcuların da uçuşta yaşanabilecek aksaklıklar hakkında ve uçakta uymaları gereken kurallar hakkında bilgilendirilmeleri gerekmektedir. Bu bilgilendirmeyi sağlayan yöntemlerden birisi uçuş emniyeti videolarının gösterimidir. Uçuş emniyeti videoları sayesinde dijitalleşmenin olanaklarından faydalanılarak yolculara kısa sürede önemli uçuş emniyeti bilgileri aktarılabilmektedir.

Uçuş emniyeti videolarının kullanılmasının önemli avantajlarından birisi de kitle iletişim kuramlarının etkileri bağlamında yaşanabilecek tartışmalarda önemli ipuçları oluşturabilecek bir medyanın varlığını ortaya koymasıdır. Bu alanda yapılmış akademik çalışma sayısı çok az olmakla birlikte, gerçekleştirilmiş çalışmalarda alınan neticeleri toparlayıp bir arada değerlendirecek ve kuramsal bir temele dayandıracak bir çalışmanın noksanlığı yoğun biçimde hissedilmektedir. Yapılan çalışmalar, akademik anlamda önemli ipuçları sunmaktadır. Kısıtlı imkânlar içerisinde gerçekleştirilmiş büyük veriler ve analizler içeren makaleler düzeyindeki bu çalışmaların sonuçları dolayısıyla, alana ilgi duyan araştırmacılar ile akademik çalışma içerisinde olmayan ancak havacılıkla ilgilenen bireylerin söz konusu materyalleri okuyup anlamlandırması veya bir bütünlük içerisinde değerlendirebilmesi güçleşmektedir. Bilimsel ilerleme açısından bu alandaki akademik çalışma sayısının artırılarak, en azından sadece akademik araştırmacıların erişebileceği yeterlilikte çalışma gerçekleştirilmesi ve telif kaygısına girilmeden ücretsiz ve uyarlanabilir sonuçların elde edileceği bir biçimde akademik alana sunulmalarında yarar vardır. Nihayetinde ise bu tür çalışmaların kademeli sonuçlarının bir araya getirilerek bütüncül bir bakış açısı içerisinde spesifik içeriklerin değerlendirilmesiyle hem tümevarım hem tümdengelimci yaklaşımların karşılaştırılması mümkündür.

Çalışmaya esas teşkil eden diğer akademik çalışmaların az sayıda bulunabilir olmaları dolayısıyla, bunlardan çalışma konusuna en yakın olanlar özenle belirlenmiştir. Çalışmanın içeriğine veya özetine erişim sağlanarak incelemeye alınması sonucunda diğer akademik çalışmalardan elde edilen sonuçlarla da karşılaştırılarak literatür taraması aşaması tamamlanmış ve sonuçların içerikleri değerlendirilerek meta analizi gerçekleştirilmiştir. Tarama süresince sadece yazılı akademik eserler incelenmemiş, aynı zamanda çeşitli havalimanları ziyaret edilerek, çeşitli uçuş seferleri gerçekleştirilerek ve havacılık sektöründe çalışan bireylerle kayıt dışı görüşülerek tecrübelerin dinlenmesi ve yorumlanması aracılığıyla çalışmanın fikirsel dayanakları pekiştirilmiştir.

Bu çalışmanın temel gayesi kitle iletişim araçları yoluyla yayılan mesajların insanlar üzerindeki etkilerini araştırmaktır. Ancak, amaçsal, başlıksal ve içeriksel anlamda aşırı genişletilmiş bir araştırma gerçekleştirmek, sonuca ulaşmak açısından daha zor bir süreci ve içinden çıkılamayacak çeşitli zorlukları da beraberinde

getirecektir. Bunun yerine, çalışmada bu derece karmaşaya sebep olmayacak biçimde bir özgünleştirmeye gidilmiş ve çalışma en temel, ana akım kitle iletişim kuramlarından Hipodermik İğne Kuramı temelinde gerçekleştirilmiştir. Araştırma sürecine etki eden bir diğer nokta da çalışmanın kimler üzerinde gerçekleştirileceği hususudur. Bir etki araştırması gerçekleştirildiğinde, araştırmayı gerçekleştiren kişi belli varsayımlardan yola çıkarak çalışmasını gerçekleştirir. Bu varsayımlar, etki kuramları bağlamında söyleyen, dinleyen veya verilen mesajın içeriğine ya da diğer bağımlı ve bağımsız değişkenlere odaklanabilir. Hipodermik İğne Kuramı'nın kendi başlığında inceleneceği üzere bu araştırma, mesajın kitleler üzerinde doğrudan ve yönlendirici etki uyandırdığı varsayımından hareketle mesajı alan veya oluşturanlarının yanı sıra iletinin içeriği, iletim yöntemi ve iletiyi ileten teknik araçların gücüne odaklanmaktadır. Çalışmada uçuş emniyeti videolarının insanlar üzerinde farkındalık oluşturma açısından önemli etkiler oluşturduğu varsayımıyla bu teoreme yakınlık hissedilmiş ve çalışmaya temel olarak söz konusu kuram seçilmiştir. Daha önce gerçekleştirilen benzer çalışmalardan elde edilen sonuçlar ile gündelik hayatın pratiklerinde sıkça karşılaşılan olgular üzerinden yapılan çıkarımlar da çalışmada Hipodermik İğne Kuramı temelinde bir etki modeli kurulması gerektiğini düşündürmüştür. Elbette bu bir zorunluluk değildir, hatta araştırmacının söz konusu model temelinde çıkarımlar yapılamayacağı öngörülen noktaları da çalışma içerisinde vurgulanmaktadır. Burada söz konusu model, bir çıkarım noktası olarak seçilmiş ve çalışma bu temel üzerine şekillenmiştir.

Tarih; süreçlerin, olayların ve olguların incelenebilmesi için belli sınıflandırmaların yapılmasını gerektiren örneklerle doludur. Gerçekleşen ve hem akademik anlamda hem de gündelik hayatın pratiklerinde önemli yer tutan, aynı zamanda geleceği de etkileyen her şey tasniflenerek gelecek kuşaklara aktarılabilmektedir. Tarihi var eden her şeyi sınıflandırarak gelecek kuşaklara aktaran insanoğlu, bu aktarımdan kendisini muaf tutmamıştır. “Tarih, yalnızca bir zaman dizimi ve anlatı deposu olarak görülmediği takdirde, şu anda bize egemen olan bilim imgesinde esaslı bir dönüşüme yol açabilir” (Kuhn, 2019: 71). Her alanda farklı gelişmeler yaşayan insanoğlu, kendi gelişimsel serüvenini de tarihin bir parçası haline getirmiş ve kuşaklar halinde tasnifleme yaparak ayrı bir bilimsel araştırma alanı oluşturmıştır. Çalışmada ilgili başlıklarda irdelendiği üzere akademik bağlamda insanlığın gelişimsel süreçlerinin bağımlı ve bağımsız çeşitli değişkenlerle birlikte ele

alındığı çalışmaların sağladığı en önemli faydalardan birisi, bilimsel çalışmada daha küçük bir sentez yorumunun geliştirilebilmesine imkân sağlamasıdır. Böylelikle bir gözlemin veya deneyin gerçekleştirilmesi sürecinde tüm insanlığa uyarlama gerektiren devasa örneklem kümeleri yerine belirli özellikleri barındıran sonuç kümeleri üzerinden çalışmalar gerçekleştirilebilmekte ve böylece başka örneklem, evrenler üzerinde gözlem yapılmamış olsa da çalışmanın sentez karşılaştırması bulguları itibariyle insanoğlunun yeryüzündeki varlığının önemli bir kısmına dair çıkarımlar yapılabilmektedir. Bir başka deyişle, odaklanılmış ve üzerinde bilimsel araştırma gerçekleştirilmiş bir grup insana dair sonuçlar üzerinden, bu gruba ait olmayan diğer insanlara veya bu insanların bağlı bulundukları sınıflandırmalara yönelik bulgulara varılması da mümkün olmaktadır.

İnsan doğduğu andan itibaren etrafını merakla araştırmaya ve keşfetmeye başlar. Akademik çalışmalar da kaynağını insanın bu soran, sorgulayan ve araştıran temelinden alır. “Çocuk doğduğunda öyle muhteşem ki her şey var ve her şey mükemmel şekilde. Sinir sistemi muhteşem. Bir de merak vermiş, daha doğuştan meraklı. Meraksız çocuk daha doğmamış hiç. Bilimin bütün yaptığı şey, çocuk merakını öldürmeden soru sormaya devam etmektir. Başka bir şey değil. ‘Neden? Niye böyle olmuş? Böyle olduğu zaman böyle olur mu?’ diye sormaya devam etmiş. Bütün yaptığı şey bu” (Cüceloğlu, 2000: 49). Toplumsallaşma sürecinin farklı olması, ebeveyn ve çocukların zamanlarda toplumsallaşmaları, kuşak farklılıklarına neden olabilmektedir. Bunun yanı sıra, kırsal ve kentsel farklılıklar, sosyoekonomik statüdeki farklılıklar, etnik ve kültürel farklılıklar ebeveyn genç ilişkilerini etkilemekte, farklı toplumsallaşma örüntülerini ortaya koymakta ve bu da kuşaklararası ilişkilerde karmaşık kentsel sosyal yapı içinde farklılıklara neden olabilmektedir. Kuşaklararası ilişkilerin temelinde ebeveynin çocuk yetiştirme tutumlarının da yer aldığı söylenebilir (Özen, 1996: 25). “Toplumsal cinsiyet rollerinin aktarımında medyanın yadsınamaz bir rolü vardır. Reklâmlar, diziler, filmler, gazete haberleri, dergiler, reklâm panoları ve sosyal medya içerikleri; toplumsal cinsiyet rollerine ilişkin davranış kodları iletmektedir” (Akgül, 2022: 2033). Yeni nesil, doğrudan dijitalleşmenin bünyesine dâhil olmuştur. Günümüz gençliğinin hemen hemen tüm üyeleri çok küçük yaşlarda dijitalleşmenin etkisiyle büyümüş ve bugün büyük oranda sosyal medyanın kimi zaman kullanıcıları kimi zaman da içerik üreticileri olarak aktif rol oynamakta veya sosyal medyanın etki alanı içerisinde bulunmaktadırlar. Genç kitlelerin önemli bir

avantajı, internet dolayısıyla altın çağını yaşayan dijitalleşmenin odağında büyümeleridir. Bu sayede, telekomünikasyon, yayıncılık ve bilgi işlem sektörlerinin yöndeşmesiyle oluşan karma sanal ağ yapılarının olanaklarından kolayca yararlanabilmekte ve bu yapıların aktif kullanıcısı veya içerik üreticisi olarak rol oynayabilmektedirler. Çalışmaya temel oluşturan merak ve azim de gücünü bu sorulardan ve unsurlardan almıştır. Bir iletişim ve ulaşım ortamında en basitinden en karmaşığına kadar hangi değişkenlerin olduğu gibi unsurlar önemlidir. Bir çalışmanın kaç kişiyle gerçekleştirildiğı; yaş, cinsiyet vb. demografik özellikler; eğitim durumları; coğrafi, teknolojik ve ekonomik özellikler ve literatürde birbirine benzer çalışmalarda başka hangi unsurların sabit ve bağımsız değişkenler olarak ele alındıkları ile aralarındaki farkların tespiti, büyük önem taşımaktadır. Genç kuşakları önceki dönem kitlelerden ayıran diğer unsurlar da yeni medya teknolojileri sayesinde gündelik hayatın pratikleri arasında rutin konuşulan bir konu haline gelmiştir. Genç nesiller, günümüzde dijital ortamların en önemli belirleyicisi ve alımlayıcısı konumunda görülmektedir. Literatürdeki çeşitli çalışmalarda yaş ortalamasının belirtilmesi ve bir araştırma ortamı olarak üniversitelerdeki genç nüfustan yararlanılması bu bağlamda önemlidir.

Çalışmanın sağlayacağı faydalardan birisi; alanda gerçekleştirilmiş önemli ve odaklanmış çalışmaların sonuçlarından yola çıkılarak gerçekleştirilen literatür taraması sayesinde ileride yapılacak çalışmalar için de uçuş korkusunu yenmeyi sağlayacak psikolojik çalışmalara yol gösterme niteliğı taşımasıdır. Havayolu kuruluşlarının, uçuş güvenlik videolarına günümüzde reklâmlar kadar önem vermeye başlamış olmaları ve meta değeri olan öğeleri de bu içeriklere eklemeleri, ortada sadece uçuş güvenliğıyle açıklanamayacak bir etkinin bulunduğunu göstermektedir. Bu etkinin ne yönde gerçekleştiğı ile ne yönde gerçekleşebileceğı ve tüm bunların aksinin ne kadar geçerli varsayımlar olup olmadığının ortaya konulması amaçlanmaktadır. Bu gerekliliğı yerine getirmek için ise çeşitli yöntemler kullanılmaktadır.

Çalışmanın amaçlarından hareketle, uçuş emniyeti videolarının ve yeni medyada üretilmiş içeriklerin kitleler üzerinde çeşitli etkileri olduğu kabul edilmektedir. Bu varsayımla birlikte etmenler detaylı bir şekilde değerlendirilecektir. Kitleler üzerindeki hipodermik iğne etkisinin hafızada kalıcı etkiler bıraktığı ve kitlelerin gündelik hayatın

pratiklerinin yanı sıra satın alma gibi davranışlarını da etkilediği varsayımıyla birlikte esas olarak alımlayıcının da bu etkiyi sorgulamadan kabul ettiği ve yönlendirmelere kolayca uyum sağlayabildiği, davranış pekiştirebildiği ve bilinçaltının da bu doğrultuda etkilendiğine dair düşüncenin bilimsel bir analizle irdelenmesi amaçlanmaktadır.

Günümüzde sivil havacılık sektöründe faaliyet göstermekte olan tüm havayolu firmaları, uçaklarının yolcu alımından yolcu indirme aşamasına geçinceye kadar tüm taksi, kalkış, uçuş, iniş ve park süreçlerinde yolculara her türlü tehlike durumunda nasıl davranacaklarını öğreten uçuş güvenlik videolarını uçak içi gösterim enstrümanları vasıtasıyla yayımlarlar. Video teknolojisinin henüz ortaya çıkmadığı dönemlerde veya günümüzde hava yolu firmalarının tercihlerine bağlı olarak genellikle uçuş süresi çok kısa olan seyahatlerde, uçuş güvenliği bilgilendirmeleri, sadece kabin görevlilerinin uçaktaki her yolcunun görebileceği bir dağılımla gerekli bilgilendirmeleri anons eşliğinde bedensel hareketlerle gösterimleri şeklinde yapılmakta iken günümüzde genellikle uzun mesafeli uçuşlarda ve hava yolunun tercihine bağlı olarak gerekli teknolojiye sahip modern uçak filolarının bulunduğu tüm uçuşlarda kabin görevlilerinin bedensel gösterimlerinin yanı sıra ilgili enstrümanlar vasıtasıyla dijital olarak yolculara sesli ve görüntülü biçimde sunulur. Uçuş emniyeti videoları havayollarının uçuşa yönelik önyargıları kırmaları için de hayati bir öneme sahiptir. Çünkü kimi toplumsal ve politik vakalarda havacılık sektörü krizlere girebilmekte ve önyargıları kırmak zorlaşabilmektedir. Örneğin Covid-19 adıyla bilinen ve 2019 yılının son aylarından itibaren dünya gündemini meşgul eden pandemi dönemi süresince dahi uçuş ağları en fazla kısa bir süre için iptal edilebilmiş, ardından yük ve insan taşımacılığının asla azalmayan, aksine sürekli artan önemi nedeniyle tekrar açılmış ve yoğun hava trafiği hemen hemen kaldığı yerden devam etmiştir. Bu süreçte büyük zararlar açıklayan, hatta iflas edip kapanan veya başka kuruluşlara devredilen havayolları olsa da kısa süre içerisinde genel itibarıyla önemli ölçüde bir toparlanmanın gerçekleştiği ve birçok havayolunun, belli önlemler altında seferlerine hızla devam ettiği görülmektedir.

Lumiere Kardeşler'in "Trenin Gara Girişi" (1895) filminin seyirciye ilk gösterimlerinde, seyircilerin trenin gerçekten üzerlerine geldiği sanısına kapılarak heyecanlanmaları ve sağa sola kaçışmaları sinema tarihinde kurgunun bireyde

oluşturduğu gerçeklik algısına dair halen derslerde okutulan sembol bir örnektir. Kitle iletişim kuramlarının ilkel dayanaklarından biri olan bu olay, kitlelerin; görsellikten, içeriklerden ve başkalarının hareketlerinden etkilenebildiklerini göstermektedir. Ancak bu etki, trenin gara giriş sahnesinde olduğu gibi insanlarda bir kereliğine olsa dahi korkuya sebep olduğunda bunun toplumsal ve psikolojik etki ve sonuçlarını aşmak zorlaşmaktadır. Günümüzde medyanın sahip olduğu daha kompleks yapı ve teknikler nedeniyle algı manipölasyonlarına sıkça rastlanmaktadır. 1895'teki masum bir görüntünün bile dönemin şartları içerisinde insanları beklemedikleri bir etkiye ve kaçışmayla sonuçlanan bir tepkiye neden olabildiği düşünülüğünde günümüzde medyanın sorumlulukla hareket etmesinin önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Dolayısıyla her medya iletişinde olduğu gibi uçuş güvenlik videolarında da sorumluluk duygusu gözetilmelidir. "Medyanın, sebebi her ne olursa olsun, yalan, yanlış ve yönlendirme amaçlı haber, görüntü vb. yayınlarında bütün hatalarını, yanlışlarını kabul ederek düzeltmeye girmesi ve ayrıca sorumlular hakkında gereğini yapması ortak bir ilke olarak ortaya çıkmaktadır" (Avşar ve Kaya, 2013: 85).



Resim 1.1. Trenin Gara Girişi Filmi (1895)

Kaynak: www.imdb.org, 2024

Bu çalışmanın esas önemi ise, havacılığın bu kadar geliştiği bir ortamda; kitle iletişim kuramları bağlamında kitlelerin güvenlik videolarından ne şekilde etkilendiğini ortaya koyacak bir gösterge niteliği taşımasıdır. Böylelikle bu videolarda yer alan öğelerin ne kadar akılda kalıcı olduğunun ve gerek çeşitli reklam öğelerinin gerekse içeriğindeki unsurlar dolayısıyla etki bağlamında ne kadar önemli bir işlev

üstlendiklerinin ortaya konması sağlanacaktır. Böylelikle ileride uçuş korkusunu yenme üzerine de önemli çalışmaların gerçekleştirilmesini teşvik edecektir. Konuya dair yabancı kaynaklardan elde edilen çalışmaların, genelde birbirine yakın sayıda katılımcı üzerinden gerçekleştiği görülmektedir. Türkiye’de gerek makaleler gerekse de YÖK’ün açık erişimle sunduğu Tez Merkezi üzerinden yapılan taramalarda bulunan tezler üzerinden bir kontrol gerçekleştirildiğinde ise bu konuda herhangi bir çalışma ve bulguya rastlanmamıştır. Konuya faydası olabilecek yakın alanlardaki çalışmalarda ise:

- Karaca’nın (2010), “Uçak Kaza ve Olaylarının Veri Madenciliği Yöntemiyle Analiz Edilmesi” isimli çalışmada kazaların ve olayların gerçek nedenlerini belirlemek için daha önce yapılmış çalışmalardan elde edilen çok sayıda verinin analiz edilmesi ve incelenmesiyle ortaya çıkan veri madenciliği yöntemiyle uçak kazalarının ve benzer olayların önlenmesi için eğitim, standardizasyon, teknoloji ve güvenlik prosedürleriyle ilgili öneriler dile getirilmiştir.
- Kılınç’ın (2010), “Avrupa Birliği - Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye’ye Olası Etkileri” isimli çalışmada Türkiye ve Yunanistan arasındaki hava sahasında yaşanan olaylar ve gerginlikler dolayısıyla Avrupa Birliği ve Eurocontrol’ün sivil havacılık alanında yürürlükte olan düzenlemelerinin ülkemizce ne kadar uygulanabilir ve uyarlanabilir olduğu tartışılmıştır. Türkiye’nin Avrupa Birliği’ne tam üyelik hedefleri doğrultusunda sivil havacılık sektörünün adaptasyonu ile ilgili eğitim programlarının geliştirilmesi, sivil havacılık sektöründe çalışanların eğitim süreçlerinin devamlı olarak güncellenmesi, teknolojik gelişme ve iyileştirmelerin takip edilmesi gibi öneriler dile getirilmiştir.
- Özsü’nün (1999) “Hava Araçlarındaki Kazalara Hata Ağacı Analizi Yöntemi Uygulanarak Kaza Nedenlerinin Belirlenmesi” isimli çalışmada bir kaza olayının gerçek nedenini belirlemek için şematik görsellikten faydalanılarak sebeplerin kökenine gidilebileceği belirtilmiş ve gerek teknik gerekse de teorik öneriler doğrultusunda eğitim programlarının geliştirilmesi, işlemlerin standardize edilmesi, teknolojik gelişmelerin takip edilmesi, güvenlik prosedürlerinin sürekli olarak gözden geçirilmesi gibi öneriler sıralanmıştır.

- Terzioğlu'nun (2007), "Uçak Kazalarının Nedeni Olarak İnsan Hatalarını Azaltmada Ekip Kaynak Yönetimi"; isimli çalışmasında insan hatalarının uçak kazalarının önemli nedenlerinden biri olarak görüldüğü ve bu tür kazaları azaltmak için bazı ekip kaynak yönetimi (team resource management – TRM) tekniklerinin; üyelerin yetenek, bilgi ve becerilerinin etkili bir şekilde kullanılarak işbirliği ve iletişimin artırılması ve sorumlulukların isabetli bir şekilde dağıtılmasıyla kullanılabileceğini anlatmaktadır. Böylelikle uçuş hedeflerinin herhangi bir sapmaya mahal vermeksizin gerçekleştirilmesine katkıda bulunulabileceğini belirtir.
- Çelebioğlu'nun (2019) "Kabin Memurlarında Görülen Presenteeism ile İşe Adanmışlık ve İşini Kaybetme Korkusu Arasındaki İlişki"; çalışmasında bir işçinin fiziksel olarak iş yerinde olmasına rağmen, sağlık sorunlarından dolayı işlerini tam olarak yerine getirememesi olarak tanımlanan Presenteeism kavramının özellikle kabin memurlarında çalışma koşulları, yorgunluklar, jet lag veya diğer sağlık problemleri nedeniyle meydana gelebileceğini, ancak kavramın anlamından kaynaklandığı şekliyle iş yerinde bulunmaları gerektiğine inanmaları nedeniyle söz konusu işe adanmışlıklarının meydana getirebileceği daha büyük problemler, risk faktörleri ele alınmıştır.
- Erdem'in (2018), "Ekip Kaynak Yönetiminde Kabin Ekiplerinin İletişim, Ekip Çalışması ve Stresle Başa Çıkma Tutumları ile Kişilik Yapıları Etkileşimi: Kabin Ekipleri Üzerinde Bir Çalışma"; kabin ekiplerinin duygusallık veya streslilik gibi psikolojik faktörler ve ruh halleri doğrultusunda ekip kaynak yönetimi üzerinde nasıl bir etkiye sebep oldukları yanı sıra kişilik yapısının çeşitli değişkenlerle ilişkisini incelemektedir.
- Öz'ün (2020), "Performans Değerleme Uygulamaları ve Çalışma Koşullarının Kabin Görevlileri Emniyetli Davranışı Üzerindeki Etkileri"; isimli çalışmada kabin görevlilerinin uçuş sırasında çalışanların ve yolcuların güvenliğini sağlamak için uymaları gereken standardizasyon kuralları doğrultusunda güvenli davranışların ödüllendirilmesi ve kötü olarak belirlenen davranışların neden olduğu risklerin belirlenmesi ve ortadan kaldırılması gibi hususlarda teorik çözümlemeler dile getirilmiştir. Çalışma

koşullarındaki iyileştirmeler ve bunların etkilerine yönelik çıkarımlar yapılmıştır.

- Akkaya'nın (2002), "Sivil Havacılıkta Kaza-Kırım İncelemeleri, Ulusal ve Uluslararası Mevzuatın Değerlendirilmesi" çalışmasında kazaların doğru ve ayrıntılı incelenmesi, analizi ve sonuçların yorumlanması gerekliliğinden hareketle kaza inceleme süreçlerinin yöntem ve yönetmelikleri ele alınmaktadır. Böylelikle kaza kırım incelemelerinde gerçekleştirilecek faaliyetlerin, teknik ve işlemsel boyutlarının irdelenmesi sağlanmıştır.
- Dodak'ın (2013), "Uçuş Emniyeti Açısından Yolcuların Alkol Kullanımı"; çalışması, yolcuların alkol kullanımlarının kabin içindeki olumsuz etkileriyle ilgili haberlerin incelenmesini içerir. Alkolün uyku, dikkat eksikliği, tepki sürelerinde yavaşlama gibi faktörler nedeniyle uçuş emniyetinin tehlikeye girmesi tehlikesi dolayısıyla alkol tüketiminin sınırlandırılması veya engellenmesiyle ilgili karşılaştırmalı neden sonuç ilişkileri incelenmiştir ve alkolün uçakta bulundurulmasına ve ikram edilmesine yönelik sınırlamalar gerektiği tespitlerinde bulunulmuştur.
- Aksoy'un (2006), "Uçuş Emniyetinin Sağlanmasında İnsan Unsuru ve Bu Süreçte Meslekî Eğitimin Önemine İlişkin Bir Araştırma" çalışmasında güvenliğin bir sistem içinde ele alınması gereken havacılık sektöründe insan faktörünün payı hatırlatılmış, buna göre doğru insan kaynakları yönetimi, performans yönetimi, ücretlendirme gibi konuların bu bağlamda yeniden değerlendirilmesiyle mesleki eğitimin uçuş eğitiminin sağlanmasında temel yapı taşı olduğu ve mesleki eğitimin insan davranış ve becerilerini geliştirmede önemli bir rol oynadığı vurgulanmıştır.
- Sönmezoğlu'nun (2019), "Yolcuların Havayolu Tercihinde Demografik Özelliklerin Etkisi: Türkiye Çıkışlı Yurtdışı Seferlerinin Yolcularıyla Bir Anket" çalışmasında yaş, cinsiyet, eğitim düzeyi, meslek, gelir düzeyi, uyruk, seyahat amacı, uçuş sıklığı ve seyahat sınıfı gibi demografik değişkenlerin analiz edildiği bir anket gerçekleştirilerek havayolu hizmetinin çeşitli unsurlarına verilen önemin bu değişkenlerden etkilenebildiği ortaya konmuştur.

- Madak'ın (2020), “Türk Sivil Havacılık Sektöründeki Yolcuların Davranış Analizi ve Yolcu Memnuniyeti ile Sadakat İlişkisi: Türk Hava Yolları'nda Bir Uygulama çalışmasında da anket yöntemi kullanılarak Türk Hava Yolları'nda yolcuların memnuniyeti ile sadakat arasındaki ilişkinin pozitif olduğu saptanmış, yolcuların memnuniyetine ilişkin faktörler öncelik sırasına göre hizmet kalitesi, bilet fiyatları, uçuş güvenliği, uçuş konforu ve diğer faktörler olarak sıralanmıştır. Müşteri ilişkileri ve pazarlama iletişim hedeflerinin sürekli güncellenmesinin önemi vurgulanmış ve mobil rekabet gücünün Türk Hava Yolları'nın güçlü yönlerinden biri olduğu belirtilmiştir.

Çalışma; sivil havacılık sektörü ile kitle iletişim kuramlarından hipodermik iğne etkisinin alımlama üzerinden karşılaştırılması ve kitleler üzerindeki etkisinin daha derinlemesine değerlendirilmesi gibi kompleks bir yapıyı içerecek olmakla birlikte, literatür bulgularının ve meta-sentez yöntemiyle içerik çözümlemelerinin ve karşılaştırmalarının katkısıyla çözümsüzlüğün üstesinden kolayca gelebilecek ve literatürdeki yeni araştırmalara kolaylıkla yön verebilecek bir yapıya sahip olacaktır.

Çalışmada metot olarak meta-sentez yöntemi benimsenmiştir. “En sade şekilde meta- sentez, nitel ve/veya karma yöntem araştırmalarının nitel bulgularını yine nitel bir anlayış içerisinde yorumlama ve anlamlandırma sürecidir. Meta-sentez kavramını oluşturan meta kelimesi, incelenen çalışmaların ötesine geçmeyi ifade ederken sentez kavramı birden fazla araştırmanın özgünlüklerine zarar vermeden birlikte harmanlanmasını ifade eder” (Güneş ve Erdem, 2022: 83). Meta-sentez yöntemiyle ortaya konulacak çalışmalar, “kuram, yöntem ve veri bağlamlarında değişik seviyelerde üretilmiş mevcut sosyolojik bilgi gruplarının çözümlenmesi için kullanılan sistematik bir yaklaşımı açıklar. Bu nedenle meta çalışmalar nitel çalışmaların bulgularının değerlendirmesinin ve sentezlemesinin yanı sıra meta veri analizi, meta yöntem veya meta kuram olarak bahsedilen çalışmaları bir araya getirerek bir meta-sentez üretmeyi amaçlar” (Polat ve Ay, 2016: 54). Meta-Sentez içerisinde ise ilgili kısımda irdelendiği üzere gömülü teori metodu üzerine odaklanılmıştır.



2. KİTLE İLETİŞİM KURAMLARI

2.1. İletişim

2.1.1. Bir Kavram Olarak İletişim

İnsanlar arasında düşüncelerin, bilginin, hislerin, duyguların, fikirlerin ve niyetlerin paylaşılmasını sağlayan iletişim, uzun yıllar boyunca araştırmalara konu olmuş bir alandır. İletişim temel olarak beden gücüyle ses, jest ve mimikler ya da insan gücüyle elde edilen yazılı, görsel ve işitsel araçlar dolayısıyla gerçekleştirilir. İletişimin temel amacı, iletişim kurulan taraflar arasındaki anlamların doğru bir şekilde kodlanması, çözümlenmesi ve geri bildiriminin sağlanmasıdır. İletişim kelimesi, kökensel olarak, Latince “topluluk” anlamına gelen “communis” kelimesinden türetilmiş “communication” kavramının Türkçe’deki karşılığıdır (Oskay, 2011: 9). Karşılıklılık ve ortak yönlülük içeren bir anlatısı olan “iletişim” kavramının daha basite indirgenip “ileti” üzerinden değerlendirilmesi bakımından bu kavramın, Fiske’nin “öyleyse ileti, A’dan B’ye gönderilen bir şey değil, dışsal gerçeklik ve üretici/okur gibi öğeleri de içeren yapılanmış bir ilişki içindeki bir öğedir” (2003: 18) tabiriyle karşılanması mantıklı olacaktır. Bu anlamıyla iletişimde araçlar ve iletilen mesajın kendisi daha büyük bir önem taşımaktadır.

İletişim önemli bir sosyalleşme aracı ve aktivitesidir. Birey, doğuştan itibaren hem çevresiyle hem kendi bedeniyle tanışmaya başlar. İnsan bedeni insan için en temelde Maslow’un İhtiyaçlar Hiyerarşisi’ndeki Fizyolojik İhtiyaçları’nı karşılamasını ve bu süreçteki gereksinimlerini belirlemesini acı, ağrı, uyuşma, açlık ve tokluk hissi gibi çeşitli belirtilerle sağlayan bir yuvadır. Bu haliyle “insan bedeni en mikro-mekândır. Bir mekânın mekân olabilmesi için önce insanın varlığı şarttır, aksi takdirde orası bir mekân değil sadece bir ‘yer’ olur. ‘Yer’i ‘yer’likten çıkarıp ‘mekânsallaştıran’ bir iletişim gücü olması nedeniyle aynı zamanda en-mikro mekân da olan insanın bedenidir” (Öztürk, 2013: 157). Bu yönüyle insan bedeni hem bir sosyalleşme aracı hem de bir barınaktır. Bir anlamda saat gibi işleyen bir makinedir. “İnsan bedeni bir saattir, fakat çok büyük bir saattir ve öylesi bir maharet ve yetkinlikle kurulmuştur ki, saniyeleri gösteren zemberek duracak olsa, dakikalarındaki döner, yoluna devam eder, tıpkı çeyrek saatlerin ve birinciler paslandıkları ya da ilerlemeyi durdurduklarında tüm diğerlerinin yaptığı gibi” (La Mettrie, 2022: 110). Ve bir makine gibi işleyen insan bedeni, ruhsal ve duygusal durumları ve kimi zaman bu

durumlarındaki değişikliklerin de etkisiyle diğer insanlarla farklı sosyalleşme biçimleri oluşturur. Bu sosyalleşme biçimleri bir süre sonra kalıplaşarak toplumsal normları, gelenek ve görenekleri oluşturmaya başlar. Her kalıp birbiriyle etkileşim halinde yeni kalıp biçimlerinin oluşumunu hızlandırır. Böylelikle adını kültür olarak benimsediğimiz söz ve davranış ekimleri, döngüsel ve coğrafi farklılıkları da içerecek biçimde filizlenir ve bu süreç, uçurumdan aşağı yuvarlandıkça büyüyen ve sonunda çığa dönüşen bir kar topuna benzetilebilir. Artık “bireyin fiziksel çevresi ve evreni, içinde yaşadığı toplumun kültürü, yani yaşam ve düşünce biçimi ile bütünleşmiştir. Bireyin mutlak anlamda biyolojik bir varlık olmaktan çıkıp bu evren içinde yaşamayı başarması, belli bir kültürün maddî ve manevî öğelerini öğrenmesi ile olanak kazanır. İşte bu öğrenme sürecine ‘sosyalleşme’ adı verilmektedir” (Tolan, 1983: 347).

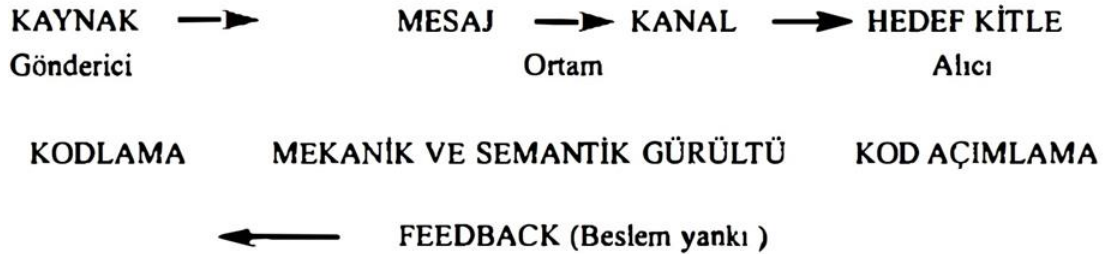
İletişim sadece bir sosyal aktivite değildir. “İletişim araçlarına erişim, iktidarı kullanma ve toplumsal kontrolü sağlamanın bir aracıdır. Buna özellikle kitle iletişim araçları bağlamında inanılmaktadır” (Fiske, 2003: 47). Kitlel bir iletişimden bahsedebilmek için öncelikle kitleleri oluşturan bireylerin iletişim güçlerinden bahsetmek gereklidir. İletişim dünyasına katılan her yeni aracın ve iletişim dünyasında zamansal, mekânsal ve anlamsal olarak yaşanan her değişimin etkileri de sonsuz bir devinimi beraberinde getirecek güçtedir. Bir başka deyişle “iletişim dünyasında yeni bir teknoloji ne bir şey ekler ne de bir şeyi ortadan kaldırır, her şeyi değiştirir” (Baldini, 2000: 92). İletişim süreçlerinde ve iletişimin boyutlarında yaşanan her bir değişimin sosyolojik, teknolojik, ekonomik, kültürel, politik, psikolojik sonuçları çok ciddi seviyelerde olabilmektedir. “İletişimin kendisinin çeşitli yönleri ve durumu kitle iletişiminin ikna edici etkileriyle ilişkilidir. Bunlar iletişimin o anki kaynağı, yapıldığı araç, iletişimin içeriği ve iletişimin izleyici tarafından alındığı toplumsal durumu içerir” (Erdoğan ve Alemdar, 1990: 83). O halde iletişimde tamamen bireysellikten veya tamamen kitlesellikten söz edilemeyeceği açıktır. İletilerin bağlamı, bağlamları oluşturan şartlar değiştikçe iletişimin yönü de değişir. İletişimin yönü değiştikçe ya da bireyler harekete geçip iletişimin yönünü değiştirme adımlarını başarıyla tamamladıkça kitleler de yeni değişimlerin merkez üssü haline gelir. Sonsuz devinin kaynağı temel olarak iletişimin özündeki bu kompleks yapıdır.

“İletişim incelemesinin temel konusu toplumdaki mesaj sistemlerinin üretimi, örgütlenmesi, bileşimi, yapısı, dağıtımı ve işlevleridir. Bu örüntü ve süreçlerle

uğraşmak, özellikle kitlesel üretilen mesaj sistemlerinin ortak toplumsal etkileşim akıntılarının geniş biçimde dağıtılmasını sağladığı toplumlardaki popüler kültür ve kamu politikasıyla ilgili temel soruları içermektedir” (Mutlu, 2005: 91 - 92). Toplumsal yaşam ve bu yaşam içerisindeki döngüsünü kuran kültür içerisinde bazı haz ve acı duyumlarını daha belirgin hisseder. “İtibar ve servette, ihtirasta olduğu gibi bir pişmanlık söz konusu olmuyor. Aksine bu ikisine sahip oldukça, sevincimiz katlanarak büyüyor, büyüdükçe de bu ikisini artırmaya gitgide daha fazla hevesleniyoruz. Ama bir vesileyle hüsrana uğradığımız anda da, müthiş bir hüzne kapılıyoruz” (Spinoza, 2021: 20-21) ve iletişim süreçlerinde iletişim şekillerinden veya başarılı bir iletişim ağı kurabiliyor olmaktan ziyade itibar, servet ve ihtiras üzerine haz ve acı duyumları ve buna dair dedikodularla uğraşmaya vakit ayırmaktadır insanlık. Yani bir anlamda iletişimin kendisi ve anındalığından ziyade sonuçları ve toplumsal etkileri bağlamına daha çok odaklanılmaktadır.

“İletimsel/Mekanik/Çizgisel İletişimde: Gönderici – Mesaj - Kanal - Alıcı aracılığıyla “sinyallerin ve mesajların denetim amacıyla belli bir uzaklığa taşınması” söz konusudur (Türkoğlu, 2004: 22).

İLETİŞİM ŞEMASI (İLETİMSEL-ÇİZGİSEL)



Şekil 2.1. İletişim akışının genel şeması

Kaynak: Türkoğlu, 2004: 22

İletişimin genel akışı, öncelikle iletişimi başlatacak ve dolayısıyla anlam yüklü mesajı üretecek bir kaynakla başlar. Kaynağın göndereceği ileti, mesaj niteliğini taşır. Dolayısıyla bu mesajın anlamlı bir bütün oluşturacak şekilde gerekli vurgu ve duyguyu yansıtacak, açık ve anlaşılır şekilde türetilmesi gerekir. Söz konusu iletinin hangi kanal aracılığıyla iletilmesi gerektiği belirlenmelidir. En temel iletişim kanalı insan bedenidir. Çene yapısı, diş yapısı, vücut yapısı, kilo gibi fiziksel özellikler, iletişimin gücünü etkileyebilmektedir. Ancak bir iletişim çabasının başarılı olabilmesi için en temelde bir alıcının bulunması gerekir. Alıcı kendi çözümleyebilme yetileri veya

donanımlarıyla iletileri anlamlandırır ve iletiye tepki verme sürecini başlatır. En temelde iki insanın bir araya gelip konuşmalarıyla örneklendirilebilecek bir iletişim süreci, çok daha kompleks yapılarda ve çeşitli kitle iletişim araçlarının dolayımıyla da örneklendirilebilir.

Söz konusu kitle iletişim araçları da aslında iletişim kaynaklarının daha fazla insana ulaşmak istemeleri sonucu teknolojiyen faydalanılarak üretilmiş iletişim araçlarıdır. Kısaca, iki arkadaşın muhabbeti de bir siyasi liderin mitingde topluma hitap etmesi de bir sinemada yayınlanan film de bir iletişim örneğidir. Üstelik iletişime dair çıkarılan mesajlar sadece konuşmadan ibaret değildir. Bazen bir duruş sergileme, jest ve mimikler, hatta bazen sessizliğin ta kendisi de iletişimsel olarak belli anlamlar taşıyabilmektedir.

İletişimin başarılı bir şekilde kurulmasıyla birlikte dil gelişmeye başlar. Dil, toplumların oluşturdukları kültürün temel yapıtaşlarından biridir. “Dil belli bir grup tarafından konuşulur ve o grubun kimliği ile kültürünün çok önemli bir parçasıdır. Dilin ismi aynı zamanda o dilin konuşulduğu toplumun kilit bir veçhesinin ismidir, böylece toplumsal ve/veya siyasal bir bağlılığı ve ortak kültürü ima eder” (Janson, 2013: 39).

2.1.2. İletişim Türleri

İletişim, çeşitli amaçlar doğrultusunda çeşitli başlıklar altında türlere ayrılarak incelenebilir bir alandır. Temel olarak; kişinin kendiyile iletişimi, kişiler arası iletişim, grup içi iletişim ve kitle iletişimi şeklinde bir ayrımla incelenmektedir. Bu kavramları;

- Kendiyile iletişim; insanların kendi düşünceleri, hisleri, davranışları ve hatta bedenleri hakkındaki farkındalıklarını ve anlamlandırmalarını içerir. Bireyin kendiyile iletişiminin iyi olması durumunda daha sağlıklı ve daha dengeli bir kişisel gelişim ve düşünce sistemine sahip olması beklenir. Ayrıca bireyin karar verme süreçlerini etkiler.
- Kişiler arası iletişim; belirli bir grup iletişimi niteliğini taşımayan, genellikle iki kişi arasında gerçekleştirilen iletişim şeklidir. Karşılıklı olarak sözlü veya yazılı olarak gerçekleştirilebileceği gibi fiziksel olarak uzak mesafelerdeki insanlar arasında da çeşitli iletişim araçları vasıtasıyla sağlanabilir. İletişimin

etkinliği, taraflar arasındaki anlaşma düzeylerine ve iletişim becerilerine bağlıdır.

- Grup iletişimi/Örgütsel iletişim: Belli amaçlar doğrultusunda bir araya gelmiş insanların belli hedefleri gerçekteşirme adına bir arada çalışmaları sırasında kullandıkları iletişim biçimidir. Grubu oluşturan bireyler, mesajları birbirlerine doğru ve etkili bir şekilde iletmeyi, birbirlerini dinlemeyi ve anlamayı, birlikte hareket etmeyi hedeflerler. Başarılı bir grup iletişiminin sağlanması için grup üyelerinin birbirlerine saygı duymaları, iyi anlaşmaları ve karar verme süreçlerine aktif olarak katılmaları beklenir.
- Kitle iletişimi: Büyük toplumsal yığınların oluşturduğu kitlelerin, haber, bilgi, reklâm, eğitim, eğlence gibi çeşitli amaçlarla oluşturulan mesajları oluşturma, alımlama ve yayma yetilerini ifade eder. Kitle iletişiminin sağlanması için genellikle televizyon, radyo, gazeteler, sosyal medya gibi elektronik veya yazılı medya araçlarının kullanımına ihtiyaç vardır. Bu iletişim biçimi, kitlesel hareketlerin oluşumunda büyük rol oynar ve insanların görüş, düşünce ve fikirlerinin oluşmasına veya yönlendirilmesine önemli düzeyde etki eder.

İletişim, farklı özellikleri itibariyle de türlere ayrılabilir. Örneğin; göze hitap eden görsel, kulağa hitap eden işitsel simgeler gibi bir ayrım yapmak suretiyle;

- Sözsüz iletişim: El, kol, yüz, göz hareketleri olarak bilinen jest ve mimiklerle ya da giyim kuşam, seçilen renkler, mekânsal düzenlemeler ve dekorasyon bağlamında iletişim mesajlarının iletilmiş olmasıdır.
- Sözlü iletişim: Seslerin sözcüklere dönüşmesiyle gerçekteşen iletişimdir. Sözlü iletişim, binyıllar boyunca kültürel bir akış içerisinde varlığını sürdürür ve insanlar çoğaldıkça ve farklı coğrafyalara yayıldıkça insanlar arasında türlü döngülerle, çok sayıda dil kombinasyonu ile nesilden nesile aktarılır.
- Yazılı iletişim: Sözlü iletişimin kayda geçirilmesini, depolanmasını, gelecek nesillere daha kolay aktarılabilmesini sağlayan yazılı iletişim; okuryazar bireylerle okuryazar olmayan bireyler arasında büyük bir farkın oluştuğu

yönündeki tartışmalarla günümüzde önemli akademik araştırma alanlarından birisi konumundadır.

- Görsel iletişim: Tarihte mağara duvarlarına, ağaç gövdelerine çizilen figürlerin yanı sıra ateş ve dumanla aracılanmış iletişim şekli, günümüze kadar dans gösterileri, operalar, ulusal törenler, bale, tiyatro gibi görsel sanat boyutunu kazanarak insanların hayatında önemli yer edinmiştir. İnsanlar için estetik, görüntü önemlidir. Görsellik, eğlence ve moda sektörünün önemli kültür göstergelerinden biri haline gelmiştir (Güngör, 2018: 45-50).



Resim 2.1.Siyasi bir ortamda jest ve mimiğin sergilenmesi
Kaynak: www.opb.org, 2024

Bir başka bağlamda iletişim, amacına göre de resmî olan ve resmî olmayan iletişim şeklinde iki türe de ayrılabilir. Resmî bir işin görülmesi amaçlı iletişim ile sosyal amaçlı iletişim birbirlerinden oldukça farklıdır (Aziz ve Dicle, 2017: 42). Resmî iletişimde, kurumsallık, bürokrasi, geri bildirim, iletişimin hitabeti ve üslubu bağlamında daha sıkı bir hiyerarşik yöntem dizisi uygulanır veya karşılıklı olarak kişilerin bu yönergelerle uygun davranması beklenir. Bunun haricinde kalan genel ve sosyal amaçlı iletişim pratikleri de resmî olmayan iletişim olarak tanımlanır. İletişim türlerine hiyerarşik ve örgütsel bağlamda bakıldığında ise dikey iletişim, yatay iletişim ve çapraz iletişim gibi bir sınıflandırma yapmak mümkündür. Dikey iletişimde üstlerden astlara yönelik olarak; buyruklar, yönergeler, bilgilendirmeler, performans ve başarı değerlendirmeleri, kurumsal amaçların değerlendirilmesi, kurumsal amaçların benimsetilmesi unsurlarından bahsedilebilirken astlardan üslere yönelik olarak ise; durum raporları, önemli kararlar için yardım talepleri, öneriler, mesai ve izin planlamaları ve değişikliklerine yönelik iletişimsel unsurlardan söz edilmektedir.

Örgütsel yapı içerisinde iletişim yapıları veya hiyerarşik olgular her zaman üst ast ilişkisi çerçevesinde olmaz. Kimi zaman eşdeğer düzeyde bulunanlar arasında özellikle geri bildirimler bağlamında yatay iletişim yapısı kurulurken, farklı birimler arasında yardımlaşma ve sorumluluk dağılımlarının birimlerce anlaşılmasına yardımcı olmak amacıyla çapraz iletişim de kurulabilmektedir (Güllüoğlu, 2011: 27-31).

2.2. Kitle İletişim Araçları ve Medya

2.2.1. Kitlenin İletişiminde Medyanın Rolü

Kitle kavramı, belli amaçlar, özellikler veya bir coğrafi yakınlık dolayısıyla bir arada oldukları düşünülen insan topluluklarını betimler. İnsanlar, belirli duygu ve düşünceler içerisinde kendilerine yakınlık hissettikleri bireyleri çevreleri olarak seçerler. Her ne kadar bir insan çevresini seçmekte özgür gibi görülse de çoğu zaman aslında kendine yakın özellikte, davranışta olanları seçtiği için bir anlamda kendinin ta kendisini seçer. “İnsan kendi kendini seçer” dediğimizde, her birimizin kendi kendini seçmesini anlıyoruz bundan. Ama insan kendini seçerken bütün insanları da seçer. Kendini seçmesi bütün öbür insanları da seçmesi demektir aynı zamanda. Olmak istediğimiz kimseyi yaratırken herkesin nasıl olması gerektiğini de tasarlarız” (Sartre, 2020: 40). Günümüzde, medya etiği bağlamında en fazla tartışılan konulardan bir diğerini ise genel olarak şiddet, özelde ise kadınlara ve çocuklara yönelik şiddet oluşturmaktadır. Yeni medya teknolojileri sonucunda klâsik medya dışında, internet, video oyunları, interaktif televizyon vb. yeni iletişim ortamlarında şiddet, seks ve pornografi içeren yayınların hızla arttığı, bunun çocukların sağlıklı gelişiminin yanı sıra aile kurumunu tehdit eder bir mahiyet kazandığı sıkça dile getirilmeye başlanmıştır (Avşar ve Demir, 2005: 63).

2.2.2. Kitle İletişimi ve Retorik

Yirminci yüzyılın başlarından itibaren özellikle Sanayi Devrimi’nin ortaya çıkardığı teknolojik gelişmeleri takip eden Birinci ve İkinci Dünya Savaşı dönemlerinde gerçekleştirilen araştırmalar ve gözlemler sonucu birçok kitle iletişim kuramı öne sürülmüştür. Kitle iletişim kuramları ilk olarak gazetecilik, sosyoloji, psikoloji ve antropoloji gibi farklı disiplinlerden uzmanlar tarafından geliştirilmiştir. Kitle iletişim kuramları, genel olarak televizyon, radyo, gazete, dergi, sinema vb. kitle iletişim araçlarının toplum ve bireyler üzerindeki etkilerini incelemek için kullanılan teorik araçlar olarak tanımlanabilir.

Kitlelere ileteceği mesajı üreten kaynak, kitle iletişim araçlarının dolayısıyla insanlara ulaşarak fikirlerini ve düşüncelerini aktarma imkânı bulur. Kitle iletişim araçları yoluyla gerçekleştirilen mesaj iletiminin başarıya ulaşması için söylemin, vurgunun, jest ve mimiklerin tutarlı olması beklenir. Örneğin, bir politikacı, kitle iletişim araçları aracılığıyla yaptığı konuşmada, retorik becerilerini kullanarak dinleyicileri etkileyebilir ve onların desteklerini kazanabilir. Konuşmanın içeriğini, ses tonunu, jest ve mimiklerini dikkatli bir şekilde düzenleyerek dinleyicilerin duygusal tepkilerini harekete geçirebilir ve kitlelerin inanç, düşünce ve davranışlarını değiştirebilir. Nitekim Amerika'nın İkinci Dünya Savaşı'nda gerçekleştirdiği propaganda düzeni de bu iddiayı destekler niteliktedir. "1942, Amerika'nın savaşa katıldığı yıldır. O yıl Başkan Franklin Roosevelt bir Savaş Enformasyon Bürosu (OWI) kuruyor. Bu büro halkı etkilemek için Hollywood'daki film stüdyolarından, radyodan ve yazılı basından geniş ölçüde yararlanıyor. Yazarlardan savaş propaganda çalışmalarında yararlanılmak amacıyla da 'Yazarlar Savaş Bürosu' oluşturuluyor" (Öymen, 2014: 222). Bir reklâm kampanyası için de aynı çıkarım yapılabilir. Kitle iletişim araçları sayesinde doğru bir dille oluşturulmuş mesajın, doğru bir ses tonu ve müzikle birlikte ürünün veya hizmetin faydalarını dinleyicilere veya izleyicilere aktarması ve onları satın almaya yönelik davranış için harekete geçirmesi mümkündür.

Sanayi Devrimi öncesi genellikle matbaacılık üzerinden gazeteyle birlikte gündelik hayatın vazgeçilmez bir parçası olmaya başlayan kitle iletişim araçları, Sanayi Devrimi sonrası daha büyük bir hızla gelişim kaydetmiştir. Örneğin, 20. Yy. başlarında icat edilen radyo, halkın haberlere, müziğe ve diğer yayınlara daha hızlı bir şekilde erişimlerine imkân sağlamıştır. Aynı şekilde, televizyonun yaygınlaşması da insanların haber, eğlence ve kültür öğelerine erişimini kolaylaştırmıştır.

Birinci Dünya Savaşı sürecinde gazeteler savaşın ilk elden haberlerini ve analizlerini yayınlamışlardır. Gazeteler, savaşın ilk günlerinden itibaren haberleri ve analizleri yayınlamışlardır. Savaşın gidişatı, askerî harekâtlar ve diplomatik gelişmelerin takip edilmesini sağlamıştır. Savaşın seyrine dair bilgiler, fotoğraflar ve çizimlerle desteklenen gazete haberleri sayesinde sıradan insanlar savaş hakkında azımsanmayacak kadar fazla bilgiye ulaşabilmekteydi. İkinci Dünya Savaşı'nda ise radyo yayınları daha büyük bir önem kazanmıştır. Özellikle Nazi Almanyası'nın propaganda amacıyla radyoyu çok sıkça ve etkili bir biçimde kullandığı bilinmektedir.

Savaş döneminde ülkelerin liderlerinin konuşmaları radyo yayınlarıyla kendi vatandaşlarına ve dünyaya duyurulmaktaydı. Savaşın sonuna doğru ise televizyonun yaygınlaşmasıyla birlikte savaşın görüntüleri de daha fazla insana ulaşmıştır. Kitle iletişim araçlarının dünya savaşlarındaki rolü daha çok propaganda çalışmaları üzerinde belirgindir. Savaşın seyrinin, propaganda aracı olarak kullanılan kitle iletişim araçları sayesinde değiştiğini vurgulayan çok sayıda teori, savaş dönemi ve sonrasında ortaya atılmıştır. “1945’ten beri enformasyon, siyasal söylemin ayrıcalıklı konularından bir tanesidir. Bu, öyle bir noktaya gelmiştir ki, herkes propagandayı apaçık bir gerçek olarak kabul etmeye hazır durumdadır. Devlet adamları, profesörler veya gazeteciler, politikacılar veya sıradan yurttaşlar, her yurttaşın daha tam ve nesnel bilgiye sahip oldukları gün, demokrasinin kaçınılmaz olarak zafere ulaşacağını hiç bıkmadan tekrarladılar”, “...Ama bütün bu saptamaların takıldığı bir nokta vardır: Enformasyon ancak onu kullanmasını bilen işine yarar ve sadece onu yayana göre bir anlam ifade eder” (Balle ve Eymery, 1991: 122-123). Teorisyenlerin önemli bir kısmına göre kitle iletişim araçları, savaşa dair bilgi ve görüntülerin halka daha hızlı ve kolay bir şekilde ulaştırılmasına yardımcı oldu. Böylelikle çeşitli propaganda tekniklerinin kullanımıyla kitle iletişim araçlarının, toplumların düşünceleri ve duyguları üzerinde etkili olduğu varsayılmaktadır. “Kalabalıklar psikolojisini harekete geçirmek tek tek insanların beynine nüfuz etmekten çok daha kolaydır, çünkü sakin zamanlarında ‘akıllıyken’ insan bir kalabalığın ortasında birden ‘beyinsizleşebilir” (Baker, 2011: 238).

Kitle iletişim kuramlarını ortaya atan teorisyenler, çeşitli sabit ve değişkenleri yeniden ele alarak kuramlarının temellerini oluşturmuşlardır. “Gramsci, ideolojik hegemonya kuramında, iktidarı elinde bulunduran egemenlerin, kendi felsefelerini, kültürlerini ve etik değerlerini yaymak, zenginliklerini, güçlerini ve konumlarını güçlendirmek ve sürdürmek için kitle iletişim araçlarını kullandıklarını belirtmektedir” (Arsan ve Çoban, 2014: 11). Etkileşimin sonuçları çok farklı boyutlarda olabilir. “Bazı eylemler tsunamilere sebep olan tektonik levha hareketleri misali yeryüzünün şeklini değiştirirken bazıları da zar zor sarsıntı yaratır” (May, 2016: 26).

Retorik, insanların etkileyici konuşma, yazma ve görsel ya da işitsel materyaller sunma gibi yetiler elde etmesine yönelik bir sanattır. En kısa tabirle retorik hitabet

sanatıdır. Retorik, bir konuşmanın, yazışmanın, görselin anlatımsal gücü, özellikleri, vurgusu, alıcıda oluşturduğu çağrışımlar, içerdiği ikonlar ve metaforlardır. Aristo, retoriksel anlatımda üç ikna türü olan ethos, pathos ve logos’tan bahseder. İknayı kanıt üzerinden sağlaması dolayısıyla logos hukukî türde daha ağırlıklıdır. Buna karşılık politik türde hatibin mizacı, tavırları, faziletleri inandırıcılığı arttırdığından dolayı ethos daha baskındır. Törenselle türdeki söylemlerde ise dinleyicilerin duyguları uyandırılmaya çalışıldığı için pathos daha merkezî konumdadır (Altınörs, 2011: 88’den akt. Bahçecioğlu, 2021: 22). Böylelikle ethos, konuşmacıya dair kişisel özelliklere yoğunlaşırken, pathos söylemin diline ve vurgusuna eğilir. Logos ise mantığın, kanıtların, istatistiklerin, bilimin temsilcisi gibi bir konum elde eder.

İnsanlık, çok eski çağlardan beri bir muhatap arayışı içerisinde. Doğadaki tüm canlılar bir iletişim etkileşimi içerisinde. İnsanlar da diğer tüm canlılar gibi belli iletişim pratiklerini edinmiş ve uygulamaktadır. Ancak insanı iletişimde diğer canlılardan üstün kılan bazı özellikleri vardır. Bunlardan birisi de insanın hitabetidir. İnsan, hitabet gücüyle kitleler üzerinde etki oluşturur. Bu hitabet gücünün kaynağı konusunda ise çeşitli felsefî çıkarımlar yapılmıştır. Hitabete yönelik felsefî çıkarımlardan en önemlisini de kuşkusuz Antik Yunan filozoflarından Aristoteles yapmıştır. Retorik, Aristo’nun da tanımladığı gibi en kısa tabirle “bir durumda mümkün olan inandırma yollarının kullanılması”, bir başka deyişle “hitabet sanatı”dır (Aristoteles, 2018: 26). Retorik kavramına tarihsel bakışta en çok karşılaşılan isim Aristoteles olmasına karşın aynı dönemin en önemli filozoflarından ve Aristo’nun hocası sayılan Platon’un eserinde vurguladığına göre retorik; haksızlık yapamayacak bir kimseye büyük bir yararı dokunacağını sanmadığı, bir dalkavukluk olarak gördüğü bir görenektir (Platon, 2006: 30, 59). Platon, retoriğe görenek vurgusu yaparak aynı zamanda kesinlikle bir “sanat” olarak görmediğini anlatmaktadır. Aristo için ise tam tersidir. İnandırma bir gösteridir, konuşmacılar kanıtlar gösterir, kanıt bir akıl yürütmedir ancak her insana bilgi temelli kanıt sunulamaz çünkü bazı insanlar eğitim almazlar ve bu nedenle de herkese hitap edebilmek için retoriğin kullanılması gereklidir (Aristoteles, 2018: 24).

Retorik kavramını daha anlaşılır kılmak için detaylı bir ayırım yapılmak istenirse; Retorik Türleri

- Politik Söylev: Gelecek zaman, bilgilendirici, cesaretlendirici, özdeyişler, espri ve mizah
- Adli Söylev: Geçmiş zaman, kanıtlar, doğru ve gerçekler, suçlama ve savunma
- Törenselle Söylev: Şimdiki zaman, övgü ve yergi, methetmek, hayranlık uyandırmak, ahlâk ve erdem, konuşmacı ön plânda, verilen mesajlar, teşhir ve kanıt İknanın Üç Kanıtı
- Ethos: İnanılrlık, güvenilirlik, karizma, uzman, fiziksel yapı, prestij, saygınlık, eğitim, bilgi birikimi, iletişim gücü.
- Pathos: Korku, heyecan, sakinlik, tutkular, hoşgörü, merhamet, öfke, cesaret, sağduyu, ölçülü olma, erdemli olma, sevgi, cömertlik, nezaket, mizah, güven, akıllı/bilgili olma.
- Logos: Söylev kabiliyeti, istatistik, kıyas, güçlü kanıtlar (Çodur, 2017: 77).

Romalı devlet adamı, hatip ve yazar olan Marcos Tullius Çiçero, retoriğin “ıcat etme, düzenleme, üslup, bellek ve konuşma tarzı” başlıklarında beş kanondan oluştuğunu belirtmektedir. Çiçero’ya göre ise;

- “İcat etme; keşifleri yönetmek ve sıraya koymak,
 - Düzenleme; her kanıt ve argümanın ağırlığına ayırt edici gözle bakmak,
 - Üslup; üslubun dekorlarında onları yan yana sıralamak,
 - Bellek; tüm bunları belleğinde korumak,
 - Konuşma Tarzı; sonunda etkiyle ve övgüyle teslim etmek ve demeç vermek”
- Sıralamasıyla retorikte kanonlar tanımlanır (Akt. Durmuş ve Gür, 2017: 113).

2.3. Kitle İletişim Kuramları

2.3.1. Kitle İletişiminde Kuramsal Yaklaşımlar

İletişim tarihi, aydınlanma çağı sonrasında hızlı gelişmeleri bir arada yaşamıştır. Sanayi Devrimi, iki büyük dünya savaşı ve sonrasında iletişim ve ulaşım teknolojilerindeki hızlı yenilikler ve nihayet günümüzün modern olarak algılanan anlayışı her ne kadar geometrik bir çizgi gibi dursa da Durkheim’a göre bu büyük ölçüde birbirini tekrarlayan tek düze bir ilerleyiş değil, toplumların birbirinden

bağımsız doğup büyüdüğü ve yok olduğu, sonraki her toplumun öncekilere göre yeni özellikler kazanıp kimi özelliklerini kaybedebildiği, değişik yönlerde doğru büyüyen bir ağacı andırmaktadır (Durkheim, 2004: 78-80). Kitleler ardı ardına yaşadıkları inanılmaz gelişmeler ve yine ardı ardına yaşadıkları inanılmaz yıkımlarla birlikte geniş ve toplu kitle hareketlerini andıran davranış, eylem ve söylem birliktelikleri sergilemişlerdir. Bu değişimlerin önemli kanıtlarını, sözü edilen süreçte ortaya çıkan siyasî ve askerî liderler ile yönetsel anlamda görmek mümkün olduğu gibi İtalya’da ve Almanya’da yükselen faşizm ile Rusya’da gerçekleşen ihtilalle birlikte SSCB ‘nin ortaya çıkışında da deneyimlemek mümkün olmuştur. Üstelik bununla da kalınmamış, ilerleyen süreçte geniş halk kitlelerinin; ABD, Almanya, İtalya, SSCB gibi ülkelerin propaganda araçlarını en etkin şekilde kullanmalarıyla ne denli etkilendikleri tarih kitaplarında bitmek bilmez satırlarla vurgulanmaktadır. “Tek başınayken uygar ve kültürlü bir bireyin özelliklerine sahip bir kişi, kalabalık içerisinde barbar, vahşi, şiddete meyilli ve gaddar bir varlığa dönüşür. Kitle psikolojisi insanların en ilkel dürtülerinin ortaya çıkmasına yol açar” (Özçetin, 2020: 47). Kitlelerin aydınlanma, Sanayi Devrimi ve dünya savaşları süreçlerindeki etkilenim düzeyleri, propagandanın kitlelerin yönlendirilmesinde çok güçlü bir araç olduğu üzerinde bir kanaati kuramcılara daha baskın bir şekilde benimsetmiştir. Böylelikle kitle iletişim kuramlarında ana akım yaklaşımlar olarak bilinen önemli sayıda teoride “etki” yaklaşımı öne çıkmıştır.

2.3.1.1. Ana Akım Yaklaşımlar ve Hipodermik İğne Modeli

A. Etki Araştırmaları

Birinci Dünya Savaşı ile 1930’lu yılların ortalarına kadar Chicago kentinin yegane eğitim merkezlerinden biri olan Chicago Üniversitesi Sosyoloji Bölümü’nde çeşitli temsilcileri tarafından gerçekleştirilen çalışmalara Chicago Okulu adı verilmiştir. Chicago, “...tarihin her döneminde barındırdığı sınıflı toplum yapısı ile eşitsizliklerin mekânı olurken bu özelliği sebebiyle çoğu zaman eleştirilmiştir. Eski Yunan Polislerinden 16. yüzyıla kadar olan süreçte Platon’un Devlet’inden başlayarak, Thomas More’un Ütopyası, Campanella’nın Güneş Ülkesi kentin ürettiği eşitsizliklere birer tepki olarak ortaya çıkmış ütopyalardır” (Serter, 2013: 68). “Çözülme, marjinalite, kültürleşme, kültürel özümseme belirtileriyle bir ‘toplumsal laboratuvar’ olarak kent; bir ‘devingenlik’ yeri olarak kent: Şikago Okulu’nun öncelik verdiği

gözlem alanıdır” (Mattelart, 2006: 24). Pragmatizm anlayışıyla öne çıkan okulun temel özelliği, Cooley, Dewey gibi isimlerle eleştirel bir yaklaşımı benimsemesine karşın Chicago Üniversitesi’nde yetişen ilk teorisyenlerden Harold Lasswell, ana akım yaklaşımların öncülerinden olarak bilinir. Harold Lasswell, Chicago Üniversitesi’nin önemli temsilcilerinden birisi olarak daha sonraları okulun temel yapıtaşlarından biri haline gelecek olan “hipodermik iğne” ya da “sihirli mermi” gibi söylemlerle anılan kuramını ortaya atmıştır. Bu söylem, dönemin savaş koşulları ve savaş sonrası koşulları bağlamında paralel olarak gerçekleşen yoğun propaganda çalışmalarıyla ve büyük kitle hareketlerinin sebep, süreç ve sonuçlarıyla birlikte değerlendirildiğinde daha anlamlıdır. Bu kuram, 1930 – 1950 arası geniş bir süreçle bağlantılı olarak ele alınmakla birlikte özünü, medya mesajlarının insanların beynine tıpkı şırıngadan enjekte edilir gibi tümüyle aktarılabilceğini savunmasından ve daha önce temelini attığı ve ileride “Lasswell’in genel iletişim modeli” adıyla anılacak olan ve kaynağını “kim”, “neyi”, “hangi kanaldan”, “kime” ve “hangi etkiyle söyler” sorularından alan formülünden türemektedir (Cangöz, 1999: 16).

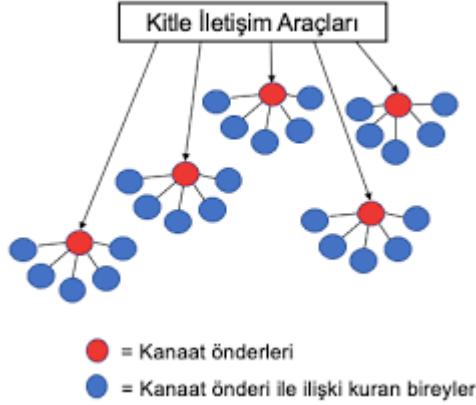
Lasswell’in “Hipodermik İğne Kuramı” adıyla bilinen teorisinin, sonraki teorisyenlerce üzerine farklı değişkenler eklenerek geliştirilmiş olması veya değiştirilmiş olması, yalanlanabilir olduğu veya geçersiz olduğu anlamına gelmemektedir. Kuramın belki genel kabul görmekte zorlanmasının temel nedenlerinden biri insanların edilgenliğini fazlaca öne çıkarmasıdır. Kurama göre eğer “...ileti ‘hedefi vurursa’ arzulanan etki gerçekleşecektir. Biz şimdi bu kitle iletişim kuramının aşırı-basitleştirilmiş bir kuram olduğunu biliyoruz. Bir kitle iletişim letisi herkes üstünde aynı etkiye sahip olamaz. Bu iletinin herhangi biri üstündeki etkisi, bireyin kişilik özelliklerine ve bağlamın değişik yönlerini kapsayan birtakım şeylere bağlıdır. Ancak “mermi teorisi” kitle iletişiminin akla uygun bir modelidir ve 1. Dünya Savaşı sonrasındaki propagandanın gözle görülen etkinliğinden güç alarak doğmuş gibi görünmektedir. Bu, insanların saf olmaları ve yalanlara inanmaları nedeniyle kısmen doğrudur” (Severin ve Tankard, 2021: 176).

Lasswell’in haricinde Shannon ve Weaver’ın “Matematiksel İletişim Modeli” de bu dönemin önemli etki araştırmalarından birisidir. Bu kurama göre kaynak tarafından üretilen mesaj, verici tarafından sinyal haline getirilerek alıcı tarafından çözümlenebilecek bir kod iletilmiş olur. Alıcı, bu kodları yeniden biçimlendirir ve

hedefe yönlendirir. Hedef alıcı, alıcı tarafından iletilen bu son kodu çözümler ve değerlendirir. Aslında bu yönüyle, iletinin sihri anlamdadır. Kodun oluşturulması ve çözülmesi bağlamında anlam, anahtar bir rol üstlenmektedir. Böylelikle kuram, “iletinin kusursuz şekilde gönderilmesi için ortaya çıkan teknik sorunların çözülebilmesi için ortaya atılmıştır” (İplikçi, 2015: 18). “Geliştirilen etki temelli teorilerde ağırlıklı görüş alıcıda üç tip etkinin ortaya çıktığı yönündedir. Bunlar bilişsel etki, duygusal etki ve davranışsal etkidir. Bu ilişkide kaynak ile alıcı arasında basit bir mesaj alışverişinden daha çok bir etkileşim söz konusudur (Güzel, 2016: 163).

Etki araştırmalarının önemli çıkış noktası, çalışmaya ismini veren Hipodermik İğne Teoremi’ni baz aldığımızda diğer detaylara takılmaksızın basitçe kitleleri harekete geçiren kusursuz iletler oluşturulabildiği varsayımdır. Bu varsayım, oldukça tartışılacak bir yapıdadır. Zira “iletişim, insanları etkiler”, “iletişim, insanlararası bir etkileşimdir”, “iletişim, insanlararası etkileşimin bir sonucudur, meyvesidir”, “iletişim, insanları etkilemenin bir yoludur” gibi söylemlerin hepsi neticede iletişimin etki boyutuna gönderme yapmasına rağmen nitelik olarak kendi içerisinde çok farklı anlamları çağırıştırabilmektedir. Örneğin, “İletişim, insanları etkiler” derken nesnel bir bakış açısıyla kitleyi, “İletişim, insanlararası bir etkileşimdir” derken bir süreci, “İletişim, insanlararası etkileşimin bir sonucudur” derken de bir neden - sonuç bağlamı vurgulanmaktadır. Burada sadece niteliksel bir çıkarım yapmak da yanlış olacaktır. Çünkü iletişimin, hangi boyutları, hangi öznelere, hangi nesneleri kapsadığına ve hangi sonuçları ve etkilenim düzeylerini ortaya çıkardığına bakmak suretiyle aslında sadece nitelik olarak değil nicelik olarak da etki araştırmalarını değerlendirmekte fayda vardır. Etki araştırmaları, ortaya çıkış dönemleri gereği savaş ve buhran içerisinde bir ortamda doğmuş çalışmalardan ibarettir. Propaganda tekniklerinin en yoğun uygulandığı ve sivil olarak da ticarî kuruluşların halkla ilişkiler faaliyetlerini yeni yeni uygulamaya başladığı bir dönem olduğundan dolayı etki araştırmalarına adını veren “etki”nin nedenlerine, kökenlerine, sonuçlarına dair analiz ve eleştirilere fazla zaman ayrılabildiği ileri sürülemez. Ancak gözlemlere dayanır bir şekilde yoğun kitle hareketlerinin gözlemlendiği bir ortamda, propaganda gerçekleştirmek için kitlelere yönelik gerçekleştirilen iletişim faaliyetlerinin neden olduğu söz konusu kitle hareketlerinden yola çıkılarak etki araştırmaları genel geçer anlamda aksi iddia edilemeyecek, yadırganamayacak bir etki-tepki ilişkisine yönelik teorileri ortaya konulmuştur.

B. Alan Araştırmaları



Şekil 2.2. Lazarsfeld'in Kanaat Önderleri Kuramı

Kaynak: Başbuğ ve Lokmanoğlu, 2021: 4280.

Berelson ve Lazarsfeld'in, kitle iletişim araçlarının iletişimsel etki bağlamında o kadar da güçlü olmadığını düşünmeleri, kanaat önderlerinin daha ön plânda olduğunu öne sürdükleri çalışmalar ve açıklamalarla birlikte alan araştırmaları varlığını hissettirmeye başlar. Güçlü etkiler döneminin aksine alan araştırmaları araçların toplumsal alanda etkiyi arttırdığını, doğrudan bir kitle iletişim aracıyla kitlesel çoğunluklar üzerinde doğrudan bir etki oluşturmanın düşünüldüğü kadar kolay ve mümkün olmadığını ileri sürmektedirler. Lazarsfeld de gerçekleştirdiği ampirik çalışmalar sonrasında, fikirlerin topluluklarda yeşermesini sağlayan araçlar olarak kanaat önderlerini ön plana aldığı bir dizi alan araştırması ortaya çıkarır. Lazarsfeld'in tezi şu "...temel varsayımları içerir:

1. Bireyler izole edilmiş toplumsal canlılar değil; diğer insanlarla etkileşimde bulunan toplumsal grupların üyeleridir.
2. Kitle iletişim gönderisine tepki ve cevap anında ve doğrudan olmaz, bunlar toplumsal ilişkiler aracılığıyla aktarılır ve bunlar tarafından etkilenir.
3. Birisi alımlama ve ilgi; diğeri etki veya enformasyon girişimini kabul etme veya reddetme şeklinde cevap vermekten oluşan iki süreç vardır. Alımlama ne cevap vermeye eşittir ne de alımlamama cevap vermemeye eşittir (kişisel ilişkilerden kaynaklanan ikincil kabul nedeniyle).
4. Kitle iletişim kampanyaları karşısında bireyler eşit değildir, fakat iletişim süreci içinde farklı rolleri vardır, özellikle de kitle iletişim araçlarından

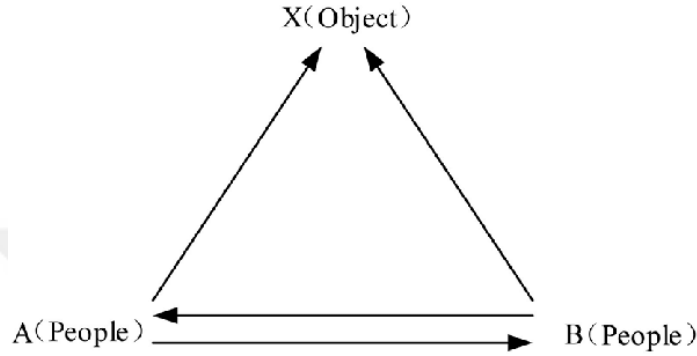
fikirler alıp onları aktarmada etkin olanlar ile rehberleri olarak daha çok diğer kişisel ilişkilere dayananlar olarak ayrılabilirler.

5. Daha etkin rol üstlenenler (fikir öncüleri) kitle iletişimini daha çok kullanmalarıyla, daha yüksek düzeylerde toplumsal olmalarıyla, diğerleri üzerinde etkili olduklarının farkında olmalarıyla kaynak ve rehber rolü üstlenmeleriyle ötekilerden ayırdedilirler” (McQuail ve Windahl, 1997: 78-79). Böylelikle Lazarsfeld’in tezlerinden çıkarılabilecek temel varsayım, kanaat önderleri ve kanaat önderlerine bir şekilde bağlanmış kitleler karşılaştırıldığında kanaat önderlerinin kitle iletişim araçlarına daha çok maruz kaldıklarıdır. Böylesi bir tespit, medya mesajlarının kitleleri doğrudan etkileyip yönetecek, yönlendirebilecek kadar güçlü olmasa da kamuoyu önderlerinin medya mesajlarını yoğun bir şekilde tüketmeleri sonrasında yorumlarıyla kitleleri harekete geçirecek ve fikirleri yayacak etkileri ortaya çıkarabildikleri varsayımını beraberinde getirir ki aslında bu da kısmî bir hipodermik iğne algısının yeniden kurulmasını sağlar. Lazarsfeld’in çift aşamalı akış ve devamında çok aşamalı akış modeli olarak bilinen varsayımlarında; siyaset bilimciler, eşik bekçileri, kitle iletişim araçlarının içerik üreticileri, eşik bekçileri, akademisyenler, öğretmenler, çeşitli vesilelerle ünlü olmuş veya idarî görevlerde bulunmuş ve geniş bir perspektiften kanaat önderi olarak görülmektedirler. Lazarsfeld’in çalışmaları aynı zamanda kanaat önderliği gibi araçlar sayesinde kitle iletişim araçlarının doğrudan etkilerinin sınırlı olarak kabul edildiği bir “Sınırlı Etkiler Dönemi” teorisinin de ortaya atılmasını sağlamışsa da özellikle 1970’ler itibariyle kitle iletişim araçlarının keşfedilen yeni özellik ve etkileri bağlamında yapılan araştırmalara dayanılarak geliştirilen “gündem kurma” ve “suskunluk sarmalı” gibi kuramlarla birlikte araçların bireyler ve toplumlar üzerinde güçlü etkiler oluşturduğu yönündeki görüşlerin yeniden ağırlık kazanmasına neden olmuştur (Işık, 2005: 29-30).

C. Deneye Dayalı Geliştirilen Psikolojik Kuramlar

Festinger’in Bilişsel Uyum Kuramı veya Çelişki Kuramı gibi isimlerle tanınan teorisine göre duygular, düşünceler, inançlar, tutumlar, değerler, davranışlar arasında bir denge unsuru beklentisi öne çıkar. Bu denge beklentisinde bir uyumsuzluk,

tutarsızlık meydana gelip de denge unsuru ortadan kalktığında ortaya çıkan çelişkiyi azaltmak için birey, dünya görüşlerini kendi içerisinde tutarlı hale getirmeye çalışır. Bunun için ilave haklı kılmalar peşine düşebilir. Bu durumda uyumsuzluk tamamen ortadan kalkmasa da bilişsel öğeler ile yeni tutum ve davranış arasında, uyum ve denge elde edilir. Bu model, aktif izleyici ve kullanımlar – doyumlar yaklaşımlarının da temelini oluşturur (Cüceloğlu, 2020: 521).



Şekil 2.3. Newcomb'un ABX Denge Modeli

Kaynak: Jia, 2019: 399

Newcomb'un ABX Denge Modeli ise kişiler arası algılama ve etkileşim üzerinedir. Söz konusu modele göre aynı duyguları besleyen ve aynı şekilde düşünen bireyler birbirlerine yakınlık hisseder, birbirini sever ve takip ederler. Herhangi bir nesne veya olaya karşı beğenme ve beğenmeme tutumları karşılıklıdır. Ancak eğer A ve B, X konusu, kişisi veya olayı hakkında farklı bir bakış açıındalarsa iletişimde bir dengesizlik ortaya çıkar. Bu durumda bu 2 kişiden birisi diğerine ya da X'e yönelik tutum ve düşüncelerini değiştirerek yine normale dönecek bir tutum ortaya çıkarmaya çalışırlar. Anlaşma sağlanıncaya kadar gerilim devam eder ve sonuçta feda edilen duygu, düşünce veya tutumlarla birlikte bilgi akışı ve denge korunmuş olur (McQuail ve Windahl, 1997: 39 – 41).

Westley ve MacLean'ın kişilerarası ve kitle iletişiminde dair çıkarımlarına göre ise iletişim karşılıklı işleyen bir süreç olarak tanımlanmaktadır. Geri beslemenin ön plâna çıkartıldığı modele göre "A kişisi C kurumu veya aktörü aracılığıyla B kişisine iletiyi aktarır. B kişisi aldığı ileti hakkındaki tepkisini C aracılığıyla ya da doğrudan A'ya iletir. Böylece iletişim karşılıklı işleyen bir süreç ve etkileşim şeklinde gerçekleşir. Buna göre; A (iletilerin kaynağı/birim olarak MİY, ilişkileri sağlayan kişiler, araçlar), B (müşteri), C (marka-işletme/yönetim) ve X (geri bildirim/çıktılar – şikâyet, memnuniyet, beklenti vb.) ile simgelenirse, müşteri ilişkileri yönetiminin

marka ile müşteri arasındaki iletişimi sağlama rolünü üstlendiği söylenebilir” (Güngör, 2016: 64’ten akt. Yalın, 2022: 5).

D. İletişime Sosyolojik Yaklaşım

John Riley ve Mathilda Riley’in 1959’da ortaya attıkları iletişim modeline göre sosyal yapının iletişim kanalları arasındaki rolü büyüktür. Kişi ya da gruplar arasındaki iletişimde rastgele bir yapıdan söz edilemez. Yapı belirli bir sistem ağı içerisindeki ilişkilerin sonucu olarak varlığını sürdürür. Sosyal gruplar ve sosyal yapı, iletişim şekil ve düzeyleri üzerinde etkilidir (Bayrakçı ve Küçükvardar, 2019: 59-60).

“Riley ve Riley’nin Sosyolojik Modeli, iletişimin bireyi aşan toplumsal boyutunu merkeze alarak sosyolojik bir perspektifle yaklaşan öncü çalışmalarından biridir. Bu model, kitle iletişimini daha geniş bir toplumsal yapı içerisinde konumlandırmamıza olanak tanıyacak bir sosyolojik yaklaşım çağrısında bulunur” (Adıgüzel, Yılmaz ve Uybadın, 2022: 9). “İletişimin yalnızca bireysel-psikolojik bir süreç olarak ele alınmayıp daha geniş bir toplumsal yapı içerisinde irdelendiği çalışmaların alana öncülük yapması sonucunda çeşitli modeller ve iletişim kuramları doğmuştur. Bunlardan başlıcaları olarak Riley ve Riley’nin Sosyolojik Modeli, Kullanımlar ve Doyumlar, Gündem Belirleme, Suskunluk Sarmalı ve Çerçeveleme gibi kuramları örnek gösterebiliriz” (Adıgüzel ve ark., 2022: 9).

E. İletişime Teknolojik Yaklaşım

Harold Innis, teknolojinin iletişim olgu ve süreçlerindeki hakimiyetine vurgu yapar. Birbirinden farklı iletişim araçlarının farklı dönemlerdeki baskınlığı toplumsal yapıyı da o doğrultuda dönüştürür. Örneğin tarihte yazının bulunuşu da teknolojik bir icat olarak değerlendirilebilir, televizyon da bir icat olarak değerlendirilebilir ve nihayet günümüz sosyal medya ortamlarını sağlayan internet de önemli bir icat olarak değerlendirilebilir ve her birisi kendi sosyalleşme ortam ve yapılarını inşa edip dönüştürerek sosyolojik sonuçlar doğurur. Etkileşim ağları, teknolojik iletişim araçlarının yapı ve türüne göre farklı bağlamları ve farklı tarihsel sonuçları beraberinde getirir. McLuhan ise kitle iletişim araçlarının gelişimiyle bir “küresel köy” haline gelen dünyada insanların aralarındaki mesafelerin ve kültürel, ekonomik, teknolojik, tarihsel farklılıkların öneminin ortadan kalkabileceğini vurgular. Teknolojik araçların kullanım yoğunluğu ve teknolojik kapasitelerine bağlı olarak günümüz sosyal medya ortamında

olduğu gibi herkesin herkesi izleyebildiği bir omnioptikon benzeri yapının oluşumunu ima eder (Tosun, Ay ve Keser, 2017: 27-28).

Çeşitli nedenlerle sosyolojik, teknolojik, ekonomik, kültürel, politik, tarihsel, içeriksel veya anlamsal farklılıklarla oluşan ve çoğunlukla isimlerini kuramsal odak noktalarından alan Kullanımlar ve Doyumlar Yaklaşımı, Kültürel Göstergeler ve Ekme Kuramı, Gündem Belirleme Kuramı, Suskunluk Kuramı, Eşik Bekçiliği Kuramı, Bilgi Eksikliği Hipotezi, Bağımlılık Kuramı, Modernleşme ve “Yeniliklerin Yayılması” Modeli, Kitle İletişimi ve Kitle Kültürü gibi alternatif ana akım kuramların yanı sıra, anaakım hâkim kuramlardaki teknolojik aygıt üstünlüğünün teoride biraz daha başka özne ve nesnelere kaydırılması sonucu sorumluluğun da içerik üreticiler, mesaj içerikleri, duygular, vurgular, tonlamalar, kanallar, içeriği üreten profesyoneller veya amatör içerik oluşturucuları ve araçlar ile alıcı kitleler ve algı düzeyleri arasında paylaşılmasının önü açılmıştır, demek yanlış olmayacaktır. Örneğin, Kullanımlar ve Doyumlar yaklaşımı, izleyici aktifliği temelinde kurulmuş olup; seçicilik, yararcılık, niyet ve etkiye kapalılık bağlamında sosyolojik ve psikolojik yapıda birleşen bir izleyici, seçici, alımlayıcı dengesi kurmaktadır. Bu anlamda teknolojiden ziyade tıpkı günümüzdeki sosyal medya hesaplarının dönüşümünü ve yapısını anlatırcasına insanların neyi izlemek istediklerine göre yayınların filtrelenmiş olarak dönüştürüldüğü bir yapı fikri, klâsik kuramlardaki teknolojik aygıtın üstünlüğü fikrine hâkim gelir (Erzurum, 2022: 113). Ya da Gündem Belirleme Kuramı’nda olduğu gibi kitle iletişim araçlarının toplumda meydana gelen kimi olaylara daha çok ilgi göstermeleri, kimine ise daha az ilgi göstermeleri gibi neticelerin elde edildiği bir “sunuş biçimi” öne çıkabilir. Böylelikle, bir anaakım kuramdaki hakîm obje bir teknolojik aygıt değil çeşitli teknolojik aygıtların, kim tarafından ne şekilde kullanılırsa kullanılsın önemli olanın “söyleniş”, “aktarılış”, “vurgu”, “tonlama” ve “süreç” olarak öne çıktığı bir kuram halini alır. Bu durumda bir siyasi rüşvet skandalı olarak görülen Watergate skandalında olduğu gibi medyanın sürekli gündemde tuttuğu ve işlediği politika sonucunda devlet yönetimini istifa etmek zorunda bırakacak kadar etkili bir kamuoyunun oluşması sağlanabilmektedir.

Alman sosyolog Elisabeth Noelle Neumann’ın ortaya koyduğu “Suskunluk Sarmalı Teorisi”nin temel varsayımları arasında;

- Toplumun sapkın bireyleri dışlamakla tehdit etmesi,

- Bireylerin sürekli olarak dışlanma korkusu duymaları,
- Bu dışlanma korkusunun, bireylerin her an fikir iklimini değerlendirmeye çabalamalarına yol açması,
- Bu gözlem ve değerlendirme sonuçları ışığında, kamu önündeki davranışları ve fikirlerin açıkça ifade edilmesini ya da gizlenmesini etkiler (Işık, 2005: 92). Böylece insanlar, söylem, slogan, rozetler, giyim kuşam gibi yöntemlerle ve simgelerle inançlarını açığa vurabilirler ve azınlıkta olduklarını hissettiklerinde ise suskun ve temkinli davranırlar. Sarmal; söylem veya suskunluk olmak üzere iki farklı biçimde zirveye ulaşabilir.

2.3.1.2. Eleştirel yaklaşımlar

Genellikle etkiler bağlamında kurulan ve sosyoloji, siyaset bilimi ve sosyal psikoloji gibi alanlarda medya mesajlarının toplum üzerindeki etkisine yoğunlaşan ana akım yaklaşımların ötesinde eleştirel yaklaşımlar, hem ana akım yaklaşımları toplum denetiminin devamı için gerçekleştirilen sorunlu yaklaşımlar olarak görmekte hem de değişimi arayan yapısıyla ideolojik, kültürel, toplumsal, politik ve ekonomik bakış açıları geliştirerek daha şüpheli ve eleştiri odaklı yaklaşımlardır. Kitle iletişim araçlarının artıynetli bir şekilde toplumsal, ideolojik ve kültürel hegemonyayı kurmayı ve yaygınlaştırma boyutunda rol oynadığını ve bunun üzerine söylem kurma işlevini yerine getirdiğini iddia eder. Eleştirel yaklaşımlar da ortaya çıkış ve dönemsel şartlar itibariyle farklı köklere ve anlayışlara sahiptir. Ancak öncülük ve literatürel zenginlik bakımından kaynakları arasında en bilineni Frankfurt Okuludur (Yurdakul, 2018: 67-68).

A. Frankfurt Okulu

1923 yılında Almanya Frankfurt Üniversitesi bünyesinde dönemin egemen yapısına ters düşen insanların yaşadığı bir yer olarak kapitalist sisteme eleştirel yaklaşımı benimseyen ve önemli eleştirel yaklaşımlarına Horkheimer öncülüğünde başlayan, Hegel ve Marx gibi düşünürlerin yaklaşımlarının çoğunlukla yeniden ele alındığı bir yapı oluşturulmuş ve bu yapı “Frankfurt Okulu” olarak adlandırılmıştır. Bir dönem Hitler baskısı nedeniyle ABD’ye taşınan okul Hitler dönemi sonrası tekrar Frankfurt’a dönmüştür. Okulun temel varsayımı geniş toplumsal kitlelerin kapitalistlerce kontrolü sağlanan kültür endüstrilerince kolaylıkla kontrol

edilebildiğidir. Metalaşma, burjuvazi ve sermaye yapılarına yoğun gönderme ve eleştiri içeren okulun önemli öncüleri arasında Horkheimer, Adorno, Marcuse, Benjamin, ve Habermas gibi isimler sayılabilir (Bulduklu ve Karaçor, 2019: 2015-2019). Bu isimlerin “ortaya attıkları çağdaş kapitalizm eleştirisinin merkezinde kapitalist toplumsal örgütlenme biçiminin kamusal alanı ortaya çıkardığı, ama bu alanın toplumun liberal kurumların ortaya çıkışının vaat eder görüldüğü diyalog ve kolektif öz-düşünüm sürecini yerleşikleştiremediği tezi” bulunmakla birlikte Hallin’e göre “Tocqueville ve Marx, gazetenin temelde yeni bir düzenin doğuşunda yardımcı olmasını, toplumun genelini insan tarihinde ilk kez olarak kendisine ilişkin bir diyalogu açacak ve kamusal yaşam yönünde kamusal bir biçimde karar almasını sağlayacak olanağa kavuşturmasını bekliyorlardı. Ama eleştirel kurama göre işler böyle gelişmedi. Kamusal alan ‘bilinç endüstrisi’ne yol açtı; kamusal diyalogun potansiyel bir aracı olan basın, bir tahakküm yapısının içinde yer edinen ‘kitle iletişim araçları’na yol açtı” (Hallin, 2005: 291, 292). Frankfurt Okulu’nun önemli temsilcilerinden Walter Benjamin’in 1936 yılında yazdığı “Mekanik Yeniden Üretim Çağı’nda Sanat” (The Work of Art in the Age of Mechanical Production) isimli makalesine göre kapitalizmin sebep olduğu kültürel, sosyolojik ve sanatsal dönüşümle birlikte ortadan kalkan otantiklikle birlikte her tür kültür sanat öğesinin ruhu kaybolmaya yüz tutmuştur. Öyle ki Benjamin’e göre “Yapıtın birden çok çoğaltılmasıyla, onun biricik varlığının yerine kitlesel bir varlık konulur. Ve yeniden üretimin alıcının elinin altında olmasına müsaade edince, çoğaltılan nesne hayata sokulmuş olur. Bu iki süreç geçmişten miras kalan nesnelere ait topraklarda muazzam ve ani bir değişikliğe yol açar; mevcut krizin arka yüzü olan geleneğin parçalanışına ve insanlığın yenilişine. İki süreç de günümüzün kitle hareketleriyle yakından alakalıdır” (2015: 15). Adorno ve Horkheimer gibi isimler de kapitalizm etkisinde tüketim bağımlısı kitle kültürüne yönelik eleştirilerini dile getirmişlerdir. Aile bağlarının ortadan kalktığı, kültürel ürünlerin metalaşarak fetiş boyutuna vardığı, kültür ve sanat eserlerinin endüstriyel mamul niteliğine dönüştürüldüğü, standartlaştırılmış, yaratıcılıktan ve amatör ruh hazzından uzak taklitler ve kopyalar çöplüğüne dönüşmüş, özgünlükten uzak bir yapının ortaya çıktığı yönünde çıkarımlarda bulunmuşlardır. Her iki yazar da baskıcı bir Stalinist Sovyetler Birliği’nin kitlesel kültürü önemli bir erozyona uğrattığını, buna rağmen tüm bunlardan daha masum olmayan Batı’nın ise “rıza’yı işleyerek kapitalist hegemonyayı ideolojik

kutbun diğerk ucunda daha yıkıcı bir kitlesel tutumun inşa edildiğini savunurlar (Sim ve Van Loon, 2010: 41). Frankfurt Okulu'nun günümüze ulaşan temsilcilerinden Habermas da Kamusal alanın Yapısal Dönüşümü isimli yapıtında konuyu kamusal alan boyutu üzerinden ele almış, endüstriyelleşmeyle birlikte yükselen kapitalizmin kamusal alanda da kendi burjuvasını yarattığı eleştirisini dile getirmiştir. Bu bağlamda burjuvallaşan devleti ve burjuvallaşan toplumu “sizler devletin tepesinde keman çalarken, aşağıdakilerin dansa koyulmamalarını nasıl bekleyebilirsiniz?” ifadeleriyle tarif etmektedir (2015: 414).

B. Gramsci ve Althusser'in İdeoloji ve Hegemonya Yaklaşımı

Antonio Gramsci ve Louis Althusser 20. Yüzyıl düşünce akımlarını etkileyen önemli isimler arasında yer almaktadır. Althusser, İdeoloji kavramını “Devletin İdeolojik Aygıtları” bağlamında ve Gramsci de “Hegemonya” bağlamında ele almışlardır (Dalyalı, 2022: 96). Gramsci, hegemonya kavramını “rıza” ile sentezleyerek işlerken sivil toplumun karşısında bir devlet olgusunu yorumlar. Ancak bu yorumda devlet ile sivil toplumu ya da rıza ile egemenliği bir kutup olarak değil de birbirini içinde ele alınabilen, ayırım yapmanın zorlaştığı çoklu aygıtlar gibi gösterir. Bu anlamda kavramlar ve odaklar arasında kaymalar gerçekleşir. Devlet, sivil toplum, politik toplum, hegemonya, egemenlik ve yönlendirme kavramları anlam yitimleri ve yeni anlam kazanımları düzeyinde değişkenlik ve geçirgenliğe sahip olur. Böylece devletin baskı ve zor kullanarak egemenliğini sürdürme dışında çeşitli toplumsal güçlerden de faydalanarak hegemonyayı inşa edebildiği bir zeminin yaratıldığını görmek mümkündür (Anderson, 1988: 44).

Althusser'in de benzer bir kompleks yapıyı düşünsel olarak inşa ettiği iddia edilebilir. O da doğrudan baskı kurucu mekanizmaları kullanan bir devlet kavramı haricinde devletin ideolojik aygıtlarının da bulunduğunu iddia ederken buradaki ayrımı “Devletin ideolojik aygıtları, devletin baskı aygıtıyla aynı şey değildirler. Marksist teoride, devlet aygıtının şunları kapsadığını hatırlatalım: Hükümet, yönetim, ordu, polis, mahkemeler, hapishaneler vb. ki bunlar bundan böyle bizim ‘Devletin Baskı Aygıtı’ adını vereceğimiz şeyi oluştururlar” tümcesi ile belirtmiş, ardından devletin ideolojik aygıtlarını (DİA) ise;

- “Dini DİA, (değişik kiliseler sistemi)
- Öğretimsel DİA (değişik, özel ve devlet okulları sistemi)

- Aile DİA'sı
- Hukukî DİA
- Siyasal DİA (değişik partileri de içeren sistem)
- Sendikal DİA
- Haberleşme DİA'sı (basın, radyo – televizyon vb.)
- Kültürel DİA (edebiyat, güzel sanatlar, spor vb.” olarak sıralamış ve aradaki ayrımı betimlerken devletin baskı aygıtı ile devletin ideoloji aygıtlarını birbirinden ayıran temel farkın devletin baskı aygıtı zor kullanırken, devletin ideolojik aygıtlarının ideoloji kullanarak işlemesi olarak belirtmiştir (Althusser, 1989: 28-29).

C. Diğer İletişim Kuramları

Her ne kadar diğer kuramların detayına inmeden aralarındaki farklar net olarak ortaya konamayacak olsa da, şu ana kadar incelenen teoremlerde olduğu gibi diğer teorilerin de iletişim güçlerini, aralarındaki ilişkileri ve iletişimi etkileme boyutlarını farklı paradigmlar ve göstergeler bağlamında ele aldıklarını söyleyerek kısaca özetlemek mümkündür. Bu anlamda dilin yapısallığı, edebiyat, kültürel boyutlar, reklâm ve metalaşma, modernleşme, aydınlanma, ekonomik, politik, teknolojik boyutlar, psikoloji, toplumsal tarih, toplumsal gelenekler ve yerelleşme, küreselleşme, propaganda ve halkla ilişkiler politikaları, totaliter ortamlar ve gözetim olgusu gibi birbirinden çok farklı konu başlıkları ve iletişim odakları; Bakhtin, Saussure, Strauss, Chomsky, Pierce, Hall, Derrida, Lacan, Fiske, Mouffe, Barthes, Foucault, Schiller, Mattelart gibi önemli teorisyenlerce ve Moskova Okulu, Prag Okulu, Kopenhag Okulu, Tartu Okulu, Paris Okulu, Amerikan Okulu gibi okullarca ele alınmıştır. Tüm kuramların, teorisyenlerin ve okulların bir arada detaylı bir şekilde ele alınması, teknik ve teorik olarak imkânsız durumdadır. Çünkü iletişim kuram ve kuramcılarını net sınırlarla belirlemek ve nelerin, kimlerin buna dahil edilip edilmeyeceğini belirlemek mümkün gözükmemektedir. Ayrıca yazarların kitaplar dolusu cümlelerle anlatmaya çalıştıklarını birkaç cümlede özetleyerek bakış açılarının net bir şekilde ortaya konulmasının ve diğer kuram ve kuramcılardan farklarını net bir şekilde betimleyebilmek düşüncesi aşırı iddialı bir yaklaşım olarak büyük hatalar ve eksiklikler içerecektir. Bunun yerine daha seçmeci bir yaklaşımla kimi teorisyenlerin

iletişimi hangi bağlamlarda hangi bakış açılarından değerlendirdiklerine yönelik çeşitli örnekler vererek iletişimin günümüze kadar ne kadar farklı boyutlarda değerlendirilebildiği ve daha ne kadar farklı boyutlarda değerlendirilebileceğine yönelik çıkarımlarda bulunmak daha anlamlı ve mantıklı bir yaklaşımdır.

Eleştirel Dil Bilim kuramcılarının Bakhtin'e göre edebiyat üzerinden bir bakış açısı geliştirilerek Rabelais, Cervantes ve Shakespeare gibi isimler üzerinden Rönesans Dönemi'ne dair bir "gülme anlayışı" tasvir edilerek, "Gülmenin derin felsefi bir anlamı vardır. Bir bütün dünya olarak dünyaya ilişkin, tarih ve insana ilişkin temel hakikat biçimlerinden biridir; dünyaya dair özel bir bakış açısıdır; dünya yeni bir şekilde görülür ama ciddi bir bakış açısından görüldüğünden daha derinliksiz değil. Bu nedenle, gülme evrensel sorular ortaya atan yüksek edebiyatta ciddiyet kadar kabul görür. Dünyanın bazı temel yönlerine ancak gülme aracılığıyla ulaşılabilir" (Bakhtin, 2001: 87) yorumu getirilmiştir. Kimi zaman halk müziği, kimi zaman mizah, kimi zaman da romanlar ve daha pek çok etmen üzerinden geçmişin, döneminin ve geleceğin iletişim biçimlerine yönelik çıkarımlarda bulunan Bakhtin, bu yönüyle iletişim alanında eşsiz yapıtlar ortaya koymaktadır.

Tomlinson, Marshall Berman'ın "Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor" eserine gönderme yaparak modernizm akımının kültür deneyimleri üzerindeki etkisini vurgularken de herhangi bir insana göre sadece bir kelime olan "modern" kelimesinin, "modernleşme" adını aldığı anda dünyanın tarihsel süreçlerini, "modernlik" adını aldığı anda kitle kültürünü benimsemiş bir toplumu ifade ettiğini ve "modernizm" adını aldığı anda da tüm insanların kendilerini değiştiren dünyayı değiştirme gücünü insanları modernleşmenin nesnesi ve öznesi yapmayı amaçlayan bir güç olarak yine kendilerine bahsettiklerini dile getirir (Tomlinson, 1999: 216). Böylelikle kavramsal olarak bir kelimenin tarihsel ve toplumsal bağlamda anlam kazanmasıyla birlikte süreçleri, yaşam biçimlerini ve metalaşmayı içerek kadar büyük bir yapıyı temsil edebileceğini kanıtlar.

Yapısalcı Dilbilim kuramcılarının Peirce, dünyada soyut ve somut her şeyin gösterge niteliği taşıdığını, birbirlerine gönderme yaptıklarını ve bu şekilde diyalektik gelişme içinde olduklarını ve birbirlerini de geliştirdiklerini ifade eder. Toplamlar kendi gösterge sistemlerini inşa ederler ve bu göstergelerle bireyler dış dünyayı anlamaya, gerçeğe ulaşmaya çalışır. İkonlar, semboller, kavramlar ve terimler neden –

sonuç ilişkileri çerçevesinde ortaya çıkar ve diyalektik döngüyü sürdürürler (Türer, 2003).

Söylem Çözümlemesi'nde ise bu kez Michel Foucault'nun kitleler üzerindeki iktidar etkisinin geçmişten günümüze nasıl değiştiğini anlatan düşünceleri öne çıkar. Cezalandırma uygulamalarının geçirdiği dönüşümler ekseninde insanoğlunun sosyolojik – psikolojik gelişim serüveninin günümüz hapisane ortamıyla da iyileşmediğini, anlamların değişerek suç, ceza, gözetim, yadırgama, yönetim, iktidar, disiplin, azap gibi kavramların sadece tarih ve kitleler bağlamında öznesi önemli olmayan nesnel bir kurguya dönüşerek dogmalara takıldıklarını düşünmektedir. Ona göre, baskı ve güç uygulamaları yavaş yavaş yerini rıza ile cezalandırmaya bırakmış ve hayatın her alanında hapisane benzeri totaliter ortamlarla karşılaşmakta olan insan, kendini eğitilmiş zannederek aslında disipline edilmiş bir çaresiz görünümüne bürünür. Hiyerarşi, Bentham'ın panoptikon tanımındaki gibi gözetim olgusuyla modernleşerek günümüzde resmî veya resmî olmayan her alanda kendi iktidarını inşa etmektedir. İnşa edilmiş iktidar ise, kendini gerçekleştirmekte olan bireyin gelişimini durduran bir güç haline gelir ve bu döngü artık sonu gelmeyen ve gittikçe bireyin daha da kısıtlandığı, korktuğu ve içine kapanarak niteliğini kaybedip sadece sayısal çokluk olarak, istatistik olarak yaşamasına neden olur. Bu döngü aslında toplumda oluşmaya başlayan baskıcı ve gözünü kan bürümüş kraliyet iktidarı algısını değiştirmek için hümanist takılan, makul insanı betimleyen, buna göre söylem üreterek topluma yayan ve buna kim uymazsa onu kibarca dört duvar arasında kendiyle yüzleştiren göz boyamacı, sinsî, kibar bir iktidar düşüncesini yayma stratejisinin dışavurumudur Foucault'ya göre. Yani artık hayatın her alanında gözetleyen ve makul olmayanı sistemin dışına itip kendiyle yüzleştirip üstelik sonra da yadırgayan bir toplumun içine geri iterek daha yoğun bir baskıyla karşılaşmasına neden olan mütevazî ve gösterişten uzak bir iktidar gösterisi sahnelenmektedir (Foucault, 1992).

Yapısal Dilbilim'in önemli temsilcilerinden Levi-Strauss, kelimelerin çağrıştırdığı anlamların değişmesi durumunda nelerin yaşanabileceğine dair şu önemli örneği verir:

Aynı şekilde trafik tüzüğü de kırmızı ışıkla yeşil ışığa keyfî olarak belirli semantik değerler yüklemiştir. Bunun tersi de olabilirdi. Ancak kırmızının ve yeşilin duyuşal yankılarıyla simgesel uyumlarını kolayca ters yüz edemeyiz. Şu anki sistemde, kırmızı, tehlikeyi, şiddeti ve kanı; yeşil ise umudu, dinginliği ve

bitkilerde olduğu gibi doğal bir sürecin sessiz akışını çağrıştırmaktadır. Peki, kırmızı geçiş serbestisinin, yeşilse geçiş yasağının işareti olsaydı ne olurdu? Kuşkusuz, bu durumda kırmızı, insan sıcaklığıyla kolay iletişimin bir ifadesi, yeşilse soğuk ve haince bir imge olarak algılanacaktı. Kısaca ne kırmızı yeşilin ne de yeşil kırmızının tam olarak yerini alacaktı. İşaret seçimi keyfi olabilir, ancak işaret yine de kendi özgün değerinin yanı sıra bu değeri düzenlemek üzere belirtici işlevle birleşen bağımsız içeriğini korur (Levi-Strauss, 2012: 142).

Barthes ve Saussure gibi dilbilim ve göstergebilim üzerine çalışan teorisyenler de çeşitli farklılıklarla iletişimi irdemişlerdir. “Barthes, Saussure’ün dil kavramını değerler dizgesi yönüyle ele almasını eleştirerek bu ayrımın göstergebilimsel olarak değişmesi gerektiğini vurgulamıştır. Barthes, Saussure’cü dil-söz ayrımını moda dizgesine uyarladığında bazı olguların dile bazılarının ise söze bağlanacağını ileri sürer. Saussure dilbiliminden Barthes göstergebilimine geçildiğinde dil-söz ayrımı bazı değişikliklere uğrar” (Bircan, 2015: 21). Barthes, “Saussure’ün göstergebilimi, dilbilimin üstünde görmesi durumunu değiştirerek göstergebilimi dilbilimin alt bölümü olarak ele almıştır. Barthes’e göre göstergebiliminde dil baştan çıkarandır ve her yerededir. Dil, gücünü yazın üzerinden etkili bir biçimde kurmasına borçludur. Bu yönüyle “Barthes, Saussure geleneğinin temsilcilerinden biri olmakla birlikte, Saussure’ün tersine, dilbilimin göstergebilimin bir parçası olması gerektiğini savunmuştur” (Erkman, 1987: 28’den akt. Karamani 2017: 35).

D. İletişimin Ekonomi Politiği ve Kültür

Politika, akademik camiada sıkça kabul gördüğü şekilde kamusal iletişim sistemlerini, kültür endüstrilerinin bir parçası olduğu görüşünün hakim olduğu bir başka camiadır. Kamusal iletişim sistemleri ile kültür endüstrileri kavramları arasında toplumun geniş kesimlerince ve siyaset dünyasında kabul gören bu fikrin popülaritesi, bu fikre dair gittikçe artan bir farkındalık olmasıyla da doğru orantılı görülebilir. Çalışma örgütleri, diğer üretim alanlarıyla bir dizi ortak özellik taşır ve artan oranda da genel endüstriyel yapı ile bütünleşirler. Öte yandan, bu endüstrilerin ürünlerinin gazeteler, reklâmlar, Tv programları, sinema filmleri vb. bağlamında insanların, dünyayı anlamlandırdıkları imgeleri ve söylemleri düzenlemede hayatî rolleri bulunmaktadır. Medyada anlamın inşası ve tüketimi kendi başına ayrı bir eleştirel bakış açısı unsuru olurken medya endüstrilerinin ekonomik örgütlenmeleri ve sektörün ekonomik boyutları da bir başka unsur olarak göze çarpar. Bu yönüyle aslında tam da “eleştirel ekonomi-politik yaklaşım”ın inşası gerçekleştirilmiş olur. Eleştirel

Ekonomi Politik bakış açısını neredeyse tek başına bir araştırma konusu haline getiren sebep, kamusal iletişimin simgesel ve ekonomik boyutu arasındaki iletişime odaklanmış olmasından kaynaklanmaktadır (İrvan, 2014: 49).

Sayısız teorisyeni, okulu ve teoriyi bir arada değerlendirebilecek kabiliyette tek başına bir eser ortaya koymanın imkânsızlığı ortadadır. Ancak burada amaçlanan, tüm kitle iletişim teorilerini ayrı ayrı özetleyecek veya detaylı çözümleyecek bir almanak, bir ansiklopedi, bir derleme veya bir bibliyografya oluşturmak değil, tüm kitle iletişim kuramlarının sınırsız çıkış noktasından faydalanılarak ileri sürülebildiğini gösterebilmektir.





3. SİVİL HAVACILIK

3.1. Sivil Havacılıkta Yolcu ve Yük Taşımacılığı

3.1.1. Sivil Havacılık Tarihi

Gelişim açısından sivil havacılık tarihi ile sivil havacılıkta yolcu taşımacılığının tarihini beraber başlatmak mümkündür. Kronolojik sıralama açısından literatür oldukça zengindir. Türkiye’de ve dünyada havacılık tarihi, kuşların taklit edildiği, bir kısmı efsane olarak dilden dile dolaşan, bir kısmına ise çeşitli yazılı kaynaklarda ulaşılabilen biçimleriyle amatör uçuş denemelerinin çeşitli ilk örneklerine kadar uzanır. Ancak kurumsal ve sivil havacılık anlamında, daha doğrusu kanatlı itki sistemleriyle uçuş konusunda bir hikâye için resmî başlangıç tarihi vermek gerekirse Wright Kardeşler’in 1903’te pervaneli bir uçakla gerçekleştirdikleri ilk uçuşlar örnek gösterilebilir (Kansu, Şensöz ve Öztuna, 1971: 90 - 91). Wright Kardeşler, “...serbest uçuşta bir kişiyi taşıyabilecek havadan ağır bir makina yapmayı başarmışlardı. Makine havada tamamen kendi gücüyle kalabilmiş ve makinanın hareketleri pilotu tarafından idare edilebilmişti. Bunların yanı sıra, Wright Kardeşler dünyanın ilk uçağını tasarlamayı ve yaratmayı başarmışlardı” (Sproule, 1996: 7). Türkiye’de sivil havacılığın tarihini, ilk uçuş denemeleri açısından Osmanlı Dönemi’nden başlatarak 1630’lu yıllarda yaşayan Hezarfen Ahmet Çelebi’ye dayandırmak mümkündür. Hezarfen Ahmet Çelebi’nin bir takım araç gereç edinerek Galata Kulesi’nden Üsküdar Doğancılar Meydanı’na süzüldüğü rivayet edilir. Ancak tarihi kesinlik taşıması ve Evliya Çelebi’nin seyahatnamesinde yer alması ve coğrafik açıdan imkânsızlıklar içermesi dolayısıyla abartılı olabileceği şüphesini taşıyan bu bilgi yerine Türkiye’de sivil havacılık tarihinin ilk örneklerini Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ’dan başlatmak daha doğru olacaktır (Gök, 2015: 21 - 29). Her iki isim de Cumhuriyet’in ilk yıllarından itibaren uçak üretim fabrikaları ve uçuş denemeleri ile ilklere imza atmışlardır. Ancak dönemsel koşullar dolayısıyla küresel rekabet düzeyine ulaşamadıkları için varlıklarını günümüz havacılığına kadar sürdürememişlerdir. Dönemin koşulları içerisinde ilklere imza atmış olmaları ise sivil havacılık tarihi açısından önemli bir veridir. Zira bu önemi, Hürkuş’un “ilk Türk uçağını yaptığım zaman yani 1924’te bugünkü dünya havacılık endüstrilerinin %80’i henüz doğmamıştı. Bugün dünyanın en büyük hava endüstrileri sayılan Douglas, Boeing,

Piper, Flashing, Fokerwolf gibi fabrikalar 1928'den sonra teşekkül etmeye başlamışlardı” (Adıgüzel, 2006: 74) söylemi daha net ortaya koymaktadır.



Resim 3.1. Türk havacılık tarihinin sembol ismi Vecihi Hürkuş'un yine Türk havacılık tarihinin diğer sembol ismi Nuri Demirağ'a ait uçak hangarı önünde pozu

Kaynak: www.levant.com.tr

Resmi olarak 1933'te kurulmasına rağmen 1 Mayıs 1955 tarihinde bir anonim ortaklık haline getirilerek faaliyetlerine ulusal bir statü kazandırılan Türk Hava Yolları'nın varlığı, Türk Sivil Havacılık Tarihi'nin en önemli gelişmelerinden birisidir (Fırtına, 2009: 273). Türk Hava Yolları, kurulduğu günden günümüze kadar zorlu süreçlerden geçmiş ve Kıbrıs Barış Harekâtı gibi ulusal konularda gerektiğinde uçakları yapılandırarak askerî alanda devlet hizmetinde bulunmuş olsa da bu süreçler belki de kurumun kendini daha iyi bir şekilde toparlaması ve günümüzde küresel bir kuruluş haline gelmesinde önemli katkısı bulunan dönüm noktaları olarak değerlendirilebilir. Aslında Türkiye'de sivil havacılığın tarihini belirleyen yapıtaşlarının 1. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı süreçlerinde olgunlaştığını belirtmek gerekir. Milli Mücadele dönemlerinde gerek ele geçirilen uçakların savaşlarda ve yerli pilot eğitimlerinde kullanılması, gerekse de bir yandan Türk askerî havacılığının yeniden yapılandırılması için savaşlarda ittifak halinde olunan ülkelerden eğitimcilerin getirilmesiyle birlikte hem ulusal kaderin hem de ulusal sivil havacılık tarihinin temelleri atılmıştır (Kurter, 2006). Türkiye'de havacılığın temellerini oluşturan sacayaklarından birisi de Türk Hava Kurumu'nun kurulmasıdır. Türk Hava Kurumu, “Türkiye’de havacılık sanayisini kurmak askeri, sivil ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak için 16 Şubat 1925’te Mustafa Kemal’in verdiği emir

ile kurulmuş bir kurumdur. O tarihte ‘Türk Tayyare Cemiyeti’ adını taşımaktaydı. Yasalara göre Cumhurbaşkanı ve Bakanlar Kurulu THK’nın manevî koruyucularıdır. Kurum, üye aidatları, kurban derisi, fitre, zekât toplama faaliyetleri, pul satışı gibi kaynaklardan gelir elde eder” (Batur, 2019: 241). Türk Hava Kurumu, bünyesinde genellikle eğitim veya çeşitli kamusal amaçlara hizmet eden uçak tiplerini bulundurulur. Ayrıca paraşütçülük gibi alternatif hava spor ve eğitim faaliyetlerini yürütmektedir. Milli sınırlar dahilinde ticari sivil yolcu taşımacılığının düzenli olarak başlayışını baz almak gerekirse bunu Türk Hava Yolları’ndan başlatmak daha doğru olacaktır. Türk Hava Yolları ile yoğun bir şekilde başlayan sivil havacılıkta yolcu taşımacılığı macerası, Birgen Air, İstanbul Hava Yolları, İz Air, Sultan Air, Atlas Jet, Onur Air gibi bir süre sonra iflas etmiş, kapanmış veya faaliyetlerini durdurmuş olan havayollarıyla günümüze kadar devam etmiş ve günümüzde ise Pegasus, Corendon, Mavi Gök Airlines gibi kuruluşlarla devam etmektedir. Türk Hava Yolları ise günümüze ulaşan bu süreçte adımını attığı çeşitli alt kuruluşlar ve ortaklıklar neticesinde kendisine bağlı AnadoluJet ve SunExpress gibi iki kuruluşun daha doğmasını ve bu kuruluşların, Türk Hava Yolları ticarî markası altında faaliyetlerine başlamalarını ve rekabete girmelerini sağlamıştır.

Sivil havacılığın ilk dönemleri, birinci ve ikinci dünya savaşlarının sona erdiği ve jet motorlu uçakların hızla yaygınlaşmaya başladığı 20. Yy. ortalarından itibaren ele alınabilir. Bu dönemin henüz başlarında uçakların çok yavaş olmalarının yanı sıra kalkış ve iniş süreçlerinde çok sık kazalar yaşanabildiği için insanlar uçağa binmekten korkmaktadırlar. Yolcu taşımacılığı bu dönemde henüz pek yaygın değildir. Ayrıca dönemin ekonomik koşulları içerisinde hava yolculuğunun pahalılık dolayısıyla bir lüks olarak görülmesi ve savaş sonrası dönemde toparlanmaya çalışan kitlelerin henüz yaygın bir şekilde dünya seyahati, küreselleşme, ticaret gibi olgulara yönelmemesi nedeniyle genellikle az sayıda zenginlerin faydalanabildiği bir ulaşım ağı olarak ortaya çıkmıştır. Wright Kardeşler’in ilk uçuş denemelerini takip eden 50 yıllık süre içerisinde dünya savaşlarının ve küresel ekonomik krizlerin etkileri dolayısıyla sivil havacılıkta hızlı bir gelişmeden söz edilememektedir. Ancak yirminci yüzyılın ikinci yarısından itibaren jet motorlu uçakların da hızla yaygınlaşmasıyla ve diğer teknolojik ve ticarî gelişmelerin de etkisiyle beraber günümüzde sivil havacılık, dünya çapında birçok insanın iş, tatil, eğitim, aile ziyareti, dünyanın farklı yerlerini keşfetme gibi amaçlarına olanak tanıyan ve hızla büyüyen yaygın bir ulaşım sektörüne dönüşmüştür.

Sivil havacılık terimi, havacılığa dair ilk profesyonel girişimlerin ardından günümüze kadar, toplumsal yaşamın en önemli parçalarından biri olmuştur. Sivil havacılık sadece uçuşta yaşananlar üzerinden değil, terimin gerekliliklerini yerine getirmede önemli rol oynayan diğer unsurlarla beraber düşünülmelidir. Bir hava taşıtının bakımı, yakıt ikmali, yolcu alımı, sefere hazırlık süreci, taksi süreci, kalkış öncesi prosedürler, iniş sonrası prosedürler, park prosedürleri, yolcu indirme süreçleri, temizlik ve bakım süreçleri ve akla gelebilecek diğer tüm süreçler de sivil havacılık bağlamında değerlendirilmelidir. “Havacılığın kuruluş ve gelişme dönemlerinde temel yaklaşımın ülkelerin savaşta üstünlük sağlama amacı olduğu yani havacılığın doğuşunun askerî bir faaliyet olduğu düşünülebilir. Askerî amaçla yapılan havacılık faaliyetlerinin dışında kalan havacılık faaliyetlerine ‘sivil havacılık faaliyetleri’ adı verilmektedir. Askerî amaçlar dışında kalan her tür havacılık faaliyeti sivil havacılık olarak adlandırılmaktadır. Uçakların yanı sıra helikopter, balon, insansız hava araçları, zeplin gibi araçlar da sivil havacılık alanındaki yönetmeliklere tabi olmakla birlikte “Motorsuz yelken kanat, ayakla inilen motorlu yelken kanat, motorlu/motorsuz paraşüt, motorlu/motorsuz yamaç paraşütü gibi harici güç ile havalanabilen hava araçları bu Yönetmelik kapsamı dışındadır” (Resmî Gazete, www.shgm.gov.tr, 2016). Aynı zamanda sivil havacılığı sadece spor, eğitim ve ticarî amaçlarla özdeşleştirmek eksik bir yaklaşım olacaktır. Örneğin günümüzde ambulans uçak ve helikopterler, tarımsal ilaçlamada ve çevre sağlığı hizmetlerinde kullanılan uçak ve helikopterler, orman yangınlarında kullanılan uçaklar ve helikopterler de bulunmaktadır (Ak, 2008: 27-31).



Resim 3.2. Kabin görevlisinin uçuş emniyeti bilgilendirmesi yapması

Kaynak: www.flightsafetyaustralia.com, Green, 2020

Uçuş emniyetinin sağlanması, sivil havacılık sektörünün olmazsa olmazlarından birisidir. Uçuş emniyeti kavramı, uçabilen her araçta, uçuşa dahil olan her şey ve

herkes için emniyetli bir sürecin sağlanması anlamına gelse de kavram, sektörde ve akademik literatürde, çoğunlukla ticarî yolcu uçaklarında, yolcuların güvenli bir uçuş süreci için almaları gereken tedbirler bütünü olarak değerlendirilir. Uçuş emniyeti denildiğinde hemen hemen her kişinin aklına gelen en temel iki öğeden birisi, uçuş emniyetine dair uçak içlerinde kabin ekibi tarafından yapılan bilgilendirme anons ve hareketleri iken diğeri de uçuş emniyeti videoları olmaktadır. Kabin ekibi tarafından gerçekleştirilen bilgilendirmeler, çalışmada daha sonra detaylı inceleneceği üzere sesli anonsun yanı sıra kabin görevlilerinin kemer takma ve çıkarma, acil çıkış kapılarını gösterme gibi beden hareketleriyle destekledikleri biçimde gerçekleştirilmektedir. Uçuş emniyeti videolarında ise aynı bilgiler çeşitli kurgularla, sesli ve görüntülü bir şekilde yolculara iletilmektedir. Yolcuların uçuş emniyeti konusunda bilgilendirilmesi, uçuş süresince yaşanabilecek aksaklıkların birçoğunu önlemede anahtar bir işlev görür. Bu nedenle sivil havacılık ve uçuş emniyeti, birbirlerini tamamlayan kavramlar olarak literatürdeki yerlerini alırlar.



Resim 3.3. Türk Hava Yolları (üstte), Pegasus Havayolları ve Corendon Havayolları'na ait uçuş emniyeti videolarından görseller

Kaynaklar: HaberAir, Habertürk, Habermax, Apron24

Sivil havacılık sektörünün içinde temel olarak ticari uçuşları, yolcu ve yük taşımacılığını, eğitim uçuşlarını sayarken aynı zamanda sadece bir tür olarak değil, amaçlarından da bahsetmek gerekir. Sivil havacılığın öncelikli var oluş amaçları

arasında hızlı, konforlu ve güvenli seyahat etmek sayılabilir. Sivil havacılık sektörünün kendine özgü tarihinden ve teknolojisinden kaynaklanan bir takım sorunları da bulunmaktadır. Bunlar arasında, uçuşlar sırasında en ufak bir aksiliğin, insan hayatını tehlikeye atabilmesi, yaşanan kazaların çoğu zaman çok sayıda ölüme sebep olması, yoğun yakıt tüketimi nedeniyle küresel iklim değişikliklerine katkıda bulunması, dünya genelinde havalimanı kapasiteleri sıkıştığı için uçuşların zamanında ve etkili bir şekilde yapılmasının gün geçtikçe zorlaşması, rekabetçi yapısı dolayısıyla kapanan havayolları olması ve ekonomik krizlerden kolay etkilenebilir bir sektör olması, yolcuların hızlı ve konforlu seyahatleri uygun fiyatlarla talep etmeleri neticesinde bu beklentilerin yakalanmasının zorluğu, sürekli teknolojik gelişmelerin takip edilmesinde yaşanan inovasyon sorunları ve maddi yetersizlikler ile bu teknolojilerin ilk kez kullanımlarında yaşanabilecek kazalar sayılabilir.

3.1.2. Sivil Havacılıkta Yolcu Taşımacılığı

Havacılık tarihinde, herhangi bir yerde veya tüm dünyada, herhangi bir zamanda gerçekleşen uçuşların yoğunluğuna, istatistiklere veya Flightradar24 gibi uçuş bilgileri ve dünyadaki uçak dolaşımlarının canlı olarak takip edilebildiği programlara bakıldığında yolcu taşımacılığının görece fazla olduğu kolayca anlaşılabilmektedir. Yolcu taşımada kullanılan uçakların, özellikle bagajlar için belli bir yük kapasitesinin de olması dolayısıyla ve yolcuların bagaj haklarını sınırlı bir düzeyde kullanmaları veya bu konudaki ekstra ücretlendirmeler dolayısıyla bu haklarını büyük ölçüde kullanmamaları dolayısıyla hacimce müsait olan bagaj kapasitelerinin kargo taşımacılığında kullanıldığı sıklıkla görülmektedir (Anadolu Ajansı, 2020). Sivil havacılıkta yolcu taşımacılığının bu avantajlı yönü, aynı zamanda yolcuların da uçuşun önemli bir parçası haline gelmesini sağlar. Kargo taşımacılığında yük bellidir, belli ölçütlere göre kabul edilir ve bir başka kişi veya kuvvet kaynağı tarafından harekete zorlanana kadar hareketsizdir. Ancak yolcu unsurundan söz edildiğinde hareketli bireylerden söz edilmektedir. Bir uçağın yolcuları arasında bebekler, çocuklar, yetişkinler ve yaşlı bireyler bulunabilmektedir. Bu yolcularda öngörülebilir ve öngörülemez olmak üzere temelde iki farklı davranış biçimi görülebilmektedir. Bir bebeğin ağlaması, bir çocuğun sağa sola koşturması, bir yetişkinin problem çıkarmaya meyilli davranışlar sergilemesi, bir yaşlının sağlık problemleri yaşaması veya bunların

farklı kombinasyonlarının gerçekleşmesi ihtimaliyle beraber bireysel veya kitlesel öngörülemez davranışların ve risk durumlarının yaşanması her zaman olasıdır.



Resim 3.4. Yolcu uçağına kargonun yüklenmesi

Kaynak: www.boardinginfo.com

Hava taşımacılığının yaygınlaşmasıyla beraber uzak merkezler arası ulaşım için hava yolunu tercih eden insan sayısı hızla artmaktadır. Birçok insan için turistik, kültürel ya da iş gezileri amacıyla hava yolunu kullanmak standart hatta kimi zaman zorunlu hale gelmiştir.

Sivil havacılık sektöründe yolcu taşımacılığı, tüm dünyada siyasal ve ekonomik gelişmelere paralel olarak büyük bir gelişim göstermiştir. Bu gelişimi takiben günümüz sivil havacılık sektöründe yolculara hitap edebiliyor olmak büyük anlam kazanmıştır. Birinci ve İkinci Dünya Savaşları ve takip eden soğuk savaş dönemlerinde ağırlık kazanan propaganda faaliyetleri, günümüzde ekonomik ve ticarî işleyişin önem kazanmasıyla beraber yerini halkla ilişkiler alanına bırakmıştır. Halkla ilişkiler açısından sivil yolcu taşımacılığında başta görgü kuralları, sosyal davranış kuralları ve protokol kuralları olmak üzere birçok faaliyet alanı yeniden düzenlenmiş veya içerisine yeni unsurlar eklenilerek geliştirilmiştir. Bu düzenlemeler, bir insanı baştan aşağı tek tip bir hareket biçimi içerisinde yönlendirmek için oluşturulmamıştır. Bir bütünlük içerisinde insanların genel algılama ve davranış biçimlerinin, ideal bir kurumsallığı yansıtabilmesi amaçlanmıştır. Örneğin, “sosyal alan olan restoranda ayakların masaya konulmaması ile ilgili hiçbir kural ve ceza yoktur” (Karahan ve Akduman, 2019: 15) ama böyle bir kural olmaması, insanların bu davranışı sergilemelerinin normal olduğu anlamına gelmeyecektir. Yolculuk süresince gerekli durumlarda teşekkür etmek, isimle hitap etmek, güler yüzlü olmak, kibarlık, insanları

dinlemek, özür dilemek, dedikodudan uzak durmak ve sabırlı olmak gibi davranışlar da başta halkla ilişkiler alanının ve dolayısıyla sivil havacılıkta yolcu taşımacılığının gerektirdiği özenli davranışlar içerisinde sayılmaktadır (Karahana ve Akduman, 2019: 21 - 34).

Bir uçuş sürecinde sadece yolcuya yönelik davranışlar, sözler ve uyarılar uçuşu etkilemez. Aynı zamanda yolcuların tepkileri, davranış şekilleri, söylemleri, jest ve mimikleri de uçuş seyrini etkileyebilir. Hatta öyle ki yolcuların beklentileri ve geri bildirimleri, havacılık tarihinde önemli değişimlerin belkemiğini oluşturabilmektedir. Örneğin Sobotka, Schnabel, Keat ve Wiesenfelder'in yayımladıkları araştırma raporunda, yolcuların uçak tipi tercihlerinin, havayolu işletmesinin filo yönetimi kararlarına etkisinden şu şekilde bahsedilmiştir:

“Esas fiyat tahminlerinde tamamen hesaba dahil edilmiş oldukları daha önce bahis konusu edilen ölçülemeyenler 'den biri, hava yolcuları tarafından dört motorlu uçakların tercih edilmesi ihtimalidir. Burada böyle bir tercihin, uçak değerlerimizin dayanmış olduğu minimum masraf şartına göre yapılan uçak tahsis edilmesi keyfiyetine galip gelmek suretiyle, kısa yollar üzerinde büyük uçakların daha fazla miktarda kullanılmasına doğru götürdüğü farz edilmektedir.” (Sobotka ve ark., 1960: 20-21). Anlaşılabacağı üzere yolcuların tercihleri, beklentileri, önyargıları gibi pek çok husus sivil havacılık tarihinin şekillenmesinde de doğrudan veya dolaylı bir şekilde rol oynamaktadır. Bu konuda verilebilecek bir başka örnek ise bir dönem Türkiye’de havacılık sektöründe faaliyet gösteren Borajet’in Turboprop pervaneli uçaklarının normalde her türlü zorlu koşulda zorlu arazilere iniş yapabilecek kadar esnek ve güvenli bir yapıda olmalarına rağmen, yolcuların pervaneli sisteme ve kabinde oluşan gürültüye yönelik önyargı ve tepkileri dolayısıyla havayolu işletmesi kısa süre içerisinde önemli maddî kayıplara uğramıştır. Filosunu yeniden yapılandırmaya girişen ve jet motorlu uçakları tercih etmeye başlayan havayolu, içerisinde bulunduğu başka problemlerin de etkisiyle maddî külfetin altından kalkamamış ve kısa süre içerisinde sivil havacılık sektöründeki faaliyetlerini sona erdirmiştir (Nergiz, www.havayolu101.com, 2014).

Görüldüğü üzere, sivil yolcu taşımacılığı akla hayale gelmeyecek pek çok etmenden kolaylıkla etkilenebilmektedir. Böylelikle de aynı zamanda çok dinamik bir rekabet ortamının içerisinde olduğunu söylemek mümkündür. Bu rekabet ortamının en

önemli öğelerinden birisi kuşkusuz reklâmlardır. Ancak bu ortamın sıklıkla göz ardı edilen bir diğer öğesi de çalışmanın konusu olan uçuş emniyeti videolarıdır. Uçuş emniyeti videolarını sadece kurumsallığı ve uçuş emniyeti bilgilerini içeren kimliksiz, tarafsız, salt enformasyon içeren hatta sadece uçuşa dair emniyet bilgileri içeren videolar olarak düşünmek doğru olmayacaktır. Detaylı bir araştırmaya girildiğinde, sivil havacılık kuruluşlarının önemli yatırımlar yaptıkları unsurlardan birinin uçuş emniyeti videoları olduğu görülecektir. Uçuş emniyeti videoları, kabin görevlilerinin güvenlik anons ve tanıtımlarına yardımcı bir faaliyet olması dolayısıyla uçuş güvenliğinin sağlanmasında bir öncelik olarak görülmektedir. Bu öncelik, sivil havacılığın personel kademesince üst düzey bir şekilde yerine getirilebilirken uçuşun diğer paydaşları olan yolcular açısından da önemli sonuçlar doğurmaktadır. Bu nedenle sivil havacılıkta yolcu taşımacılığı, çalışmanın kitle iletişim kuramları ile ilgili kısımlarında da görüleceği üzere hayati önemdedir.

Sivil havacılıkta yolcu taşımacılığının anlamsal olarak diğer yolcu taşımacılığı türlerinden bir farkı bulunmamakla birlikte, sivil havacılık sektörünün ulaşım alanındaki konumu dolayısıyla etkisinin daha fazla olması nedeniyle bu taşımacılık türünü diğerlerinden farklı kılan bazı öğelerden bahsetmek gereklidir. Toplumla geri bildirimli bir bağ kurmak, potansiyel müşteri kitlelerine daha kolay ulaşabilmek ve kurumsallaşma süreçlerini daha etkin, verimli ve hızlı bir şekilde gerçekleştirebilmek için halkla ilişkiler faaliyetlerine hız veren sivil havacılık kuruluşları, bu faaliyetlerinin önemli bir kısmını da uçuş sürecinde gerçekleştirirler. Daha spesifik örnekler vermek açısından uçuş magazinleri ele alınabilir. Tüm dünyayı etkileyen Covid-19 salgınıyla ilgili alınan tedbirler kapsamında hijyen gerekçesiyle son verilene kadar uçuş faaliyetlerinde kullanılan en önemli halkla ilişkiler araçlarından birisi uçuş dergileridir. Tüm dünyada sayısız havayolu kuruluşu tarafından sunulan bu dergiler, özellikle de uçak içlerinde, her yolcu için öndeki koltuğun cebinde veya uçağın, kabinin türüne göre erişimi kolay bir yerde bulundurulmaktadır. Bu dergilerde, dünya üzerindeki çeşitli coğrafik bölgelerden, ülkelerden, kültür - sanat yapıt ve etkinliklerinden, yaşayış tarzlarından, bilimsel olay ve olgulardan, tarihi bilgi ve değerlerden bahsedilmektedir. Bunun yanı sıra çeşitli bulmacalar, mizah öğeleri, reklâmlar, uçuş kuralları, havayolunun kurumsal bilgi ve hatırlatmaları, ilân sayfaları, röportajlar gibi birbirinden çok farklı öğeler de bu tür materyallerde bulunabilmektedir. 2019 sonlarında Çin'in Wuhan eyaletinde ortaya çıkan ve kısa sürede tüm dünyayı yaklaşık

2 yıl boyunca etkileyen ve birçok sınırlamayı beraberinde getiren Covid-19 salgınıyla beraber, birçok havayolunun uçuş içi dergi ve yayınları da son bulmuştur. Türk Hava Yolları'nın Skylife isimli ünlü uçuş içi dergisi de bunlardan birisidir (Kılıç, Polat ve Şengür, 2021: 364). Normalde bu tür uçuş içi dergilerin çoğunda güvenlik prosedürleri ve uçuş tedbirleriyle ilgili bilgilendirmeler de bulunmaktadır. Pandemi dolayısıyla bu tür yayınların son bulması veya dijital ortama aktarılmış olması; uçuş güvenliği anonsları ve bilgilendirme ekipmanlarının da önemini artırmıştır.



Resim 3.5. Türkiye’den çeşitli havayollarının uçuş içi dergileri

Havacılık, uçakların sadece ileri geri hareketlerinden, alçalma yükselme manevralarından ve sağa sola dönüşlerinden ibaret bir alan değildir. Bir havacılık olayının sağlıklı gerçekleşmesi için;

- Filo yapısı ve ataması
- Uçuş çizelgesi
- Yakıt yönetimi
- Pist kapasitesi
- Terminal kapasitesi ve biletleme yönetimi
- Kapı atamaları
- Rotalama
- Kargo ve bagaj yönetimi
- Hangar yönetimi, yer hizmetleri yönetimi ve uçak bakımı

gibi pek çok detayın doğru bir şekilde değerlendirilmesi, yönetilmesi, geri bildirimlerin alınması ve gerektiğinde müdahaleler yapılabilmesi büyük önem taşımaktadır (Bazargan, 2012).

Ayrıca sivil havacılıkta yolcu taşımacılığının günümüzde dijital içeriklere ve oyunlara taşınmasıyla birlikte büyük bir ilgi alanı haline geldiğini belirtmekte yarar vardır. Bilgisayarlarda, oyun konsollarında ve mobil cihazlarda sunulan imkânlar sayesinde birebir uçuş tecrübesini yansıtan sivil hava taşımacılığı simülasyon oyunları hızla gelişerek dünyanın her yerinden sayısız takipçiyi bir araya getirmekte ve buluşturmaktadır. Farklı cihazlar üzerinden erişilebilen bu simülasyon oyunları ve içerikler dolayısıyla dünyanın her yerinden havacılığa meraklı bireyler ayrıca dijital platformlarda tartışmalar yürütebilmekte, sanal veya gerçek hayatta bir araya gelme amacıyla etkinlikler dahi düzenleyebilmektedirler. Simülasyon oyunları sayesinde aynı zamanda çeşitli oyun içi denetim mekanizmalarıyla uçuş emniyetinin sağlanmasına yönelik temel bilgiler kullanıcılara aktarılabilmekte ve yönlendirmeler yapılabilmektedir. Microsoft Flight Simulator, X-Plane, Infinite Flight, Aerofly, FlightGear gibi sayısız uçuş simülasyon oyunu çeşitli platformlar üzerinden piyasaya sürülmüştür ve bu oyunlar için de ek uygulamalar geliştirilerek ya da güncellemeler getirilerek uçuşların belli bir düzen ve kurallar dahilinde yapılabilmesi sağlanmaktadır.



Resim 3.6. Microsoft Flight Simülasyon isimli uçuş simülasyon oyununa ait görsel

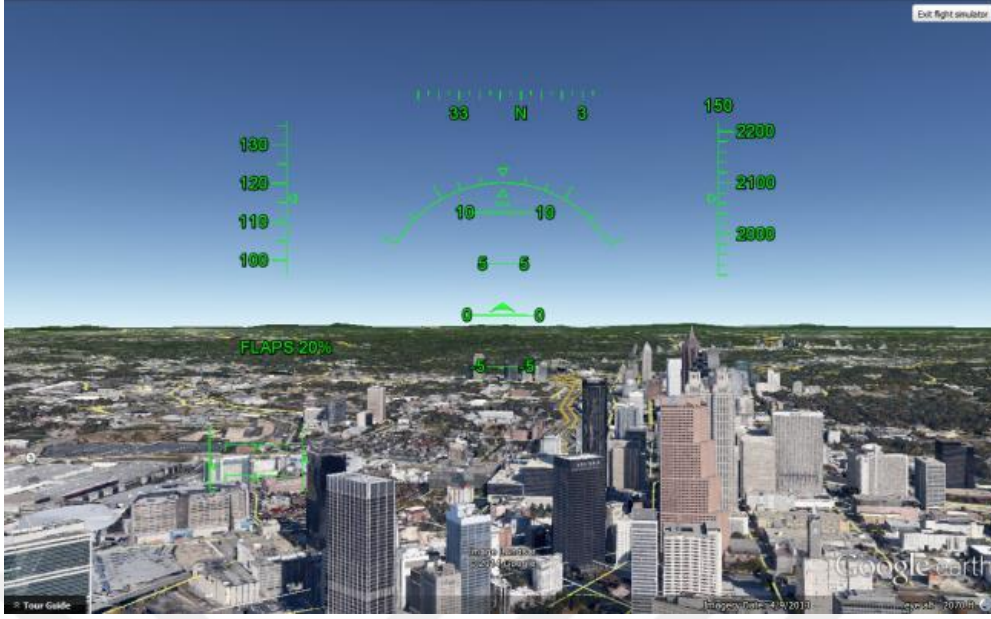
Kaynak: www.havahaber.com, 2022

Uçuş simülatör oyunlarını çalıştırmaya yetecek güçte mobil cihazlar üretilmesi sayesinde artık mobil simülatör oyunları da yaygınlaşmaya başlamıştır. Böylelikle bilgisayar, konsol veya benzeri aygıtların dahi kullanımda olması beklenmeden bireyler kendilerine ait akıllı telefon veya tabletleri aracılığıyla pratik bir şekilde bu simülasyonlara ulaşabilmekte ve küresel oyun pazarında hem uçuş simülasyonu etkinliklerini hem de çeşitli alım satım işlemlerini yürütebilmekte, forumlarda ve bloglarda deneyimlerini paylaşabilmektedirler.



Resim 3.7. Infinite Flight isimli uçuş simülasyonu oyununa ait görsel

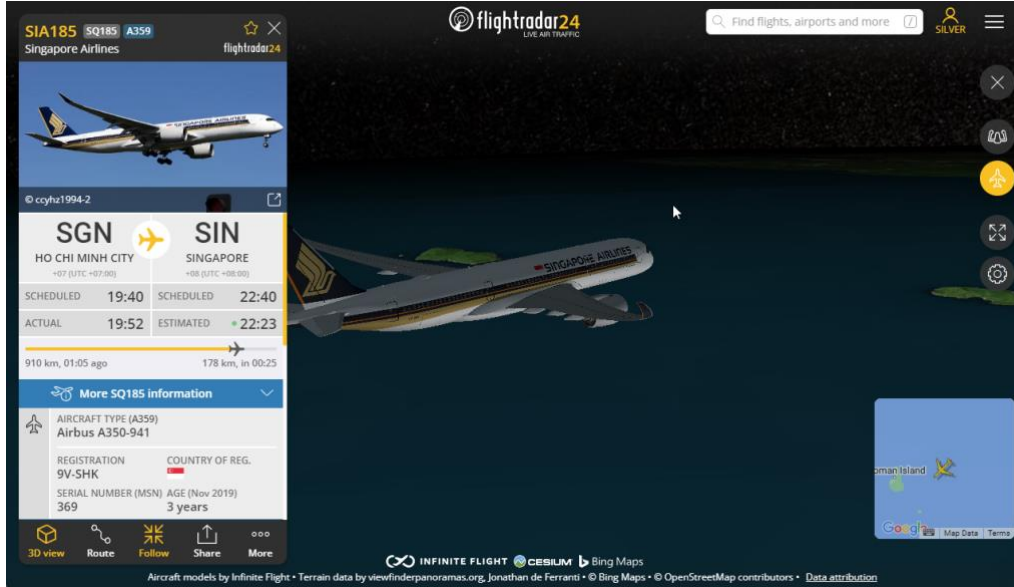
Sadece bilgisayar, konsol, akıllı telefon veya tabletlerde değil artık birçok uygulamada da uçuş simülasyonuna yer verilmektedir. Örneğin Google'ın dünya haritası üzerinde dijital platformda gezinme imkanı sağlayan Earth uygulamasında da çeşitli tuş kombinasyonları aracılığıyla uçuş simülasyonu benzeri bir tecrübe yaşanabilmektedir. Böylelikle havacılık sektörünün aslında her geçen gün kitleler ve kurumlarca ilgi odağı olduğu bir ortamda birbirinden farklı amaçlarla geliştirilen uygulamaların da havacılığa olan ilgiden faydalandıkları görülmektedir.



Resim 3.8. Google Earth uygulamasında uçuş simülâtörü uygulaması

Kaynak: www.gearthblog.com, 2014

Sivil havacılığı konu edinen uygulamalar kendi aralarında da meta alışverişi yapmaktadırlar. Örneğin, günümüzde uçuşların büyük çoğunlukla takip edildiği Flightradar24 uygulaması, kullanıcılarının takip ettikleri uçuşları gerçekleştiren uçaklara ait üç boyutlu görselleri daha gerçekçi sunabilmek için Infinite Flight isimli oyunda bulunan uçak modellerinden faydalanmaktadır.



Resim 3.9. Flightradar24 sitesinde Infinite Flight uçuş simülasyonuna ait 3D uçak modellemesinin kullanılması

Kaynak: www.community.infiniteflight.com, 2023

3.1.3. Sivil Havacılıkta Yük Taşımacılığı

Her türlü ürün ve malzemenin hava taşıtları aracılığıyla taşınmasını ifade eden bu kavram, havacılık endüstrisinin yirminci yüzyılın ortalarından itibaren hızla büyümesini takiben önem kazanan bir başka alan olarak öne çıkmıştır. Genellikle çok uzak veya zor erişilebilir bölgeler için tercih edilir. Normalde yolcu taşımacılığında kullanılan uçakların da yolcu sayısına oranla fazlaca yk taşıyabilme kapasitelerinden dolayı oğ zaman lojistik taşımacılığında tercih edildiğ bilinmektedir. Üstelik aynı nedenlerle sivil havacılıkta yk taşımacılığının tarihini de sivil havacılıkta yolcu taşımacılığının tarihçesiyle hemen hemen aynı şekilde ele almak mümkündür. Ancak kargo taşımacılığında kullanılan uçaklar, her ne kadar yük gemilerine kıyasla daha kısıtlı bir kapasitesi sunuyor olsalar da havacılık ve lojistik sektörünün ve küresel ticaretin hızla büyümesiyle beraber daha hızlı ve daha az maliyetli bir seçenek olarak verimliliğ yüksek bir taşımacılık faaliyetine imkân verirler. Kargo uçakları, özelleştirilmiş yk kapasitesine sahiptirler ve ürünlerin güvenli bir şekilde nakledilmesi için i tasarımıları titizlikle yapılmıştır. Kargo taşımacılığının hızlı ve güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamakla birlikte ülkeler arası ticaret ve ekonomik bağlantılarında kolayca kurulmasını sağlayan bu ulaşım türünün yine de enflasyon, vergiler ve gümrük tarifeleri, yüksek uçuş maliyetleri, her piste iniş için elverişli olmamaları veya her havalimanında yer hizmetlerinden faydalanma imkânlarının bulunmaması gibi dezavantajları da mevcuttur. Aynı zamanda genelde yolcu uçaklarına kıyasla daha büyük boyutlarda olmaları ve daha uzun mesafelerde kullanılmaları dolayısıyla yakıt ekonomisi ve yakıtsal kirlilik dolayısıyla küresel ısınma gibi konularda eleştirilmektedir.



Resim 3.10. Thy Kargo

Kaynak: www.turkishcargo.com

Ekonomik gelişmeler ve şirketlerin hızla küreselleşmesiyle beraber lojistik sektörünün de hızla büyümesi beklenmektedir. Hızla büyüyen bir sektörde ise verimlilik çalışmaları önem kazanmaktadır. Doğru maliyetler, doğru zamanlamalar, doğru araçlar ile sevkiyat planlamanın doğru bir şekilde sağlanabilmesi için günümüzde çok sayıda model geliştirilmiş ve bir kısmı hali hazırda kullanılmaktadır (Genç, 2013: 136 - 137). Küresel hava yük taşımacılığının hızla gelişen ve büyüyen bir sektör olduğu zaten bilinmektedir. Özellikle küresel ticarete büyük damga vuran Covid sınırlamalarının da kalkmasıyla beraber hem dünyada hem Türkiye’de yük taşımacılığında daha büyük bir ivme yakalanması kaçınılmazdır. Özellikle en kötü senaryolarda, en kötü olasılık hesaplamalarında dahi en düşük ihtimalle 2030 yılına kadar yatay bir seyir beklenmektedir. Gerçekleşen senaryolar bazında değerlendirildiğinde ise bu en kötü koşulda dahi olumsuz bir hava yansıtmayan tahminlerin çok daha iyimser tablolarla sonuçlanacağı kolaylıkla öngörülebilir (Aydın, 2022: 106).

Sivil hava kargo taşımacılığında kullanılan uçaklar, uçuş amaçları gereği standart yolcu uçaklarından daha farklı tasarlanmışlardır ve bu tasarımları onların çok daha hızlı yük indirme ve bindirmelerini sağladığı gibi yine tasarımları dolayısıyla ve yolcu bulundurmamaları nedeniyle standart yolcu uçaklarına göre çok daha farklı bir tecrübe gerektirirler. Dolayısıyla uçuş güvenliği gereksinimleri ve bilgilendirmeleri açısından uçuş mürettebatının eğitimi, standart yolcu uçaklarındaki gibi olmayacaktır.

Ayrıca bu tür uçaklarda yolcu da kabul edilmediğinden yolculara yönelik bir uçuş güvenliği bilgilendirmesi de yapılmamaktadır.

3.2. Yolcu Uçaklarında Uçak İçi Bilgilendirme ve Eğlence Ekipmanları

3.2.1. Yolcu Uçaklarında Uçak İçi Bilgilendirme Ekipmanları

Uçuş süresince yolculara bilgi ve eğlence sunan çeşitli materyal ve cihazlar bulunmaktadır. Bunlar arasında;

- Uçuş içi eğlence sistemi (IFE – In-Flight Entertainment): Uçuş süresince filmler, müzikler, oyunlar, çeşitli eğlence ve bilgi platformlarına erişim sağlayan sistemdir. Havayolunun tercihleri doğrultusunda uçağın sahip olduğu donanıma göre uçaktaki kabin görevlileri tarafından uçuş süresince ödünç verilen elektronik cihazlar, uçakta koltuk arkalarında bulunan ekranlar ya da eşleştirme kodları aracılığıyla yolcuların kendi cihazlarından bu sistemlere ulaşmaları sağlanır.
- Kabin içi ekranlar üzerinden bilgilendirme yapılması: Kabin içi ekranlardan uçuş güvenliğine yönelik bilgilendirme videolarının ve çeşitli uçuş bilgilerinin doğrudan iletilmesidir. Kabin içi ekranlar üzerinden yapılan bilgilendirmelerin uçuş içi eğlence sistemlerinde kabin içi ekranların kullanılmasından farklı olarak değerlendirilmesinin sebebi uçuş içi eğlence sistemlerinde yolcunun kendi tercihlerine göre seçim yapabilme yetkisinin bulunmasına karşılık kabin içi ekranlar üzerinden bilgilendirme yapılmasının yolcuya bir tercih hakkı tanınamaması, daha ziyade zorunlu bilgilendirmeler için devreye giren bir sistem olmasından kaynaklanmaktadır.
- Kabin içi anons sistemleri: Uçuş içi teknik ekipmanlar içerisinde kabine anons yapılmasını sağlayan telsiz haberleşme sistemi aracılığıyla sesli olarak bilgilendirmeler yapılmasıdır. Genellikle uçağın geri itim (pushback) öncesi veya sırasında, anons eşliğinde kabin görevlisinin jest, mimik ve can simidi gibi çeşitli materyaller üzerinden uçuş güvenliği ile ilgili bilgilendirme yapılması sağlanır.
- Bilgilendirme broşürleri ve kartları: Uçuş güvenliğine dair kuralları, acil durum prosedürlerini anlatan materyallerdir. Uçağın modeli ve büyüklüğüne göre farklılıklar barındırabilir.

3.2.2. Yolcu Uçaklarında Uçak İçi Diğer Ekipmanlar

Yolcu uçaklarında emniyet kemeri, yangın söndürme sistemleri, oksijen maskeleri, can yelekleri, uçuş konforunu sağlayan yemek masaları, yastık, kitap, battaniye, ikramlar için çay ve kahve makineleri ile servis ekipmanları sayılabilir. Öyle ki kimi havayollarında duş alma, masaj hizmeti alma gibi imkânlar da bulunabilmektedir. Havayolunun tercihlerine, uçulan mesafeye ve uçağın türüne göre kulaklık, terlik, kişisel temizlik setleri gibi ikramlar da yapılabilmektedir. Ayrıca çoğu havayolu, yolcuların vakit geçirmelerini sağlamak için kurumsal uçuş dergileri yayımlar. Bu uçuş dergilerinde yolculuk boyunca yolcuların ilgilerini çekebilecek çeşitli içerikler bulunur. Seyahat günlükleri, köşe yazıları, bulmacalar, fıkralar, turistik yerler hakkında bilgiler, yemek kültürü hakkında bilgi ve tarifler, moda, teknoloji, sinema ve benzeri konularda bilgiler bulunabilmektedir. Ayrıca havayolunun filo yapısı, uçuş güvenlik bilgilendirmeleri, seyahat sırasında yapılması gerekenler hakkında bilgilendirmeler, haritalar, uçuş süresince sağlanan hizmetlere yönelik bilgiler, dönemsel kısıtlamalara yönelik uyarılar da yer alabilmektedir.

Türk Hava Yolları'nın ilk kez 1983'te THY Magazine adıyla piyasaya sürdüğü ve 1989'da isim değişikliğine giderek "Skylife" adını verdiği kurumsal uçuş dergisi, havayolunun kamusal görünürlüğüne önemli bir katkı sağlamıştır (Süngü, 2017: 78). Skylife dergisi, Türkiye'nin ulusal havacılık sektöründe uçuş magazin dergisi olarak önemli bir yer edinmiştir. Türk Hava Yolları'nın "Skylife" dergisinin yanı sıra, Türk Hava Yolları'nın alt ticari markası olan AnadoluJet de "AnadoluJet Magazin", yine Türk Hava Yolları'nın Lufthansa ile ortak kuruluşu olan SunExpress'in de "SunTimes" isimli bir uçuş dergisi olduğu bilinmektedir. Günümüz itibariyle Türkiye'de aktif uçuş gerçekleştiren havayolları içerisinde Türk Hava Yolları ile kurumsal bağlantısı olmayan havayollarından Pegasus Hava Yolları'nın "Pegasus Magazin" ve Corendon Hava Yolları'nın da "Corendon Magazin" dergileri diğer önde gelen uçuş dergilerine örnek olarak verilebilir.

Her konuda olduğu gibi uçaklarda bulunan bu ikram ve ekipmanların, dönemsel ve durumsal olarak değişimi veya ortadan kaldırılması mümkündür. Örneğin tüm dünyada yaşanan Covid salgınında, henüz aşılarda ortaya çıkmadığı dönemde bulaşıcılığı engellemek için çok sayıda havayolu firması tarafından, uçuş dergilerinin fiziksel olarak uçak içerisinde bulundurulmasına son verilmiştir. Türkiye'de ve

dünyada hemen hemen tüm havayolu kuruluşları dijital sayfalar üzerinden veya mobil uygulamalar üzerinden uçuş dergilerini yayınlamaya başlamışlardır. Böylelikle kabin içerisinde hijyen anlamında endişe oluşturan bir kabin içi materyalin kullanılmasına son verilmiştir. Aynı zamanda çoğu firma da yurtiçi uçuşlarda kalabalık nedeniyle dergileri kabinde bulundurmazken, uluslararası uçuşlarda söz konusu dergilerin tanıtım ve pazarlama alanındaki etkisi dolayısıyla kabinde bu dergileri bulundurabilmektedirler.

3.3. Uçuş Emniyeti

Uçuş emniyeti kavramı, bir hava taşıtının bir yerden başka bir yere güvenli bir şekilde seyredebilmesi ve seferini plânlanan şekilde tamamlayabilmesi için gerekli olan her tür güvenlik tedbirinin alınmış olması anlamına gelir. Uçaklar, yeryüzünde seyahat eden araçlardan daha hızlı seyahat edebilmek için hava yolunun kullanıldığı araçlardır. Uçaklar, tasarımlarına göre çeşitli amaçlarla kullanıldıkları için her uçuş aracına yönelik güvenlik ekipmanları ve talimatları değişkenlik gösterebilmektedir. Günümüzde uçuş emniyeti veya güvenliği denildiğinde yaygın şekliyle akla ilk gelen olgu sivil havacılıkta yolcu taşımacılığı olduğu için ve bu anlamda akla gelen ilk hava taşıtı da uçaklar olduğu için, ayrıca araştırma konusu yolculara yönelik olduğundan çalışmada uçuş emniyetinden kastedilen, sivil havacılıkta yolcu taşımacılığında uçuş emniyetidir. Uçuş emniyeti kavramı ile uçuş güvenliği kavramları sık kullanılan kavramlar olup aralarında ince nüans farklılıkları bulunmaktadır. Uçuş emniyeti kavramında uçuşun gerçekleştirilmesi süresince oluşabilecek her tür arıza, tehlike ihtimalinin gözetilmesi kapsamında bahsedilirken uçuş güvenliği kavramı daha dar bir anlam içermektedir. Daha çok uçuşun gerçekleşmesine yönelik her tür saldırı, sabotaj, hatalar ve ihmaller dolayısıyla yaşanabilecek kazalar ve olaylar uçuş güvenliği kapsamında değerlendirilir. Bu nedenle kelime anlamları bağlamında büyük bir farklılık bulunmasa da kapsayıcılık bakımından çalışmada “uçuş emniyeti” kavramının kullanımı tercih edilmiştir.

Uçuşların daha güvenli, konforlu ve rutin bir şekilde yapılabilmesi için uçakların güvenliği sağlanabilmelidir. Bunun yanı sıra hava trafik kontrol sistemleri, hava sahası tasarımı ve yapısı, hava muhafazası ve hava trafik yönetimi gibi pek çok faktör de dikkate alınmalıdır. Ayrıca uçuşlar sırasında meydana gelebilecek olası tehlikelere karşı tedbirlerin alınması ve acil durum eylem plânlarının hazırlanması da uçuş

güvenliğini ilgilendiren konular arasındadır. Uçuş güvenliği, havacılık endüstrisinde başarının temel anahtarlarından birisidir ve her zaman öncelikli konular arasında yer alır.

Uçuş emniyeti, uçakların tasarımı, yapımı, bakımı, uçuş operasyonları ve uçuş ekibinin eğitimine kadar birçok faktörü içerir. Uçuş güvenliğine dair her türlü içerik ve kural, havacılık endüstrisi tarafından sürekli olarak geliştirilir ve güncellenir. Uçak üreticileri, havayolları, hava meydan işletmeleri, hava trafik yöneticileri ve havacılık kurallarının düzenleyicilerini ortak paydada buluşturan yegâne konu uçuş emniyetidir. Tarih boyunca havacılık sektörüne damga vuran önemli unsurlardan birisi olan uçuş emniyetini etkileyen nedenlerin etraflıca bilinmesi, bu sektörde faaliyet yürüten kişi ve kuruluşların faaliyetlerini doğru ve güvenli bir biçimde yürütebilmeleri yanı sıra yolcuların da kuralları daha iyi bilmeleri, anlamaları ve uymaları açısından önemlidir.

3.3.1. Uçuş Emniyetini Etkileyen Nedenler

Bir uçuşu tehlikeye sokan nedenler, sadece tarihteki uçak kazalarına bakıldığında bile neredeyse sınırsız bir varyasyona sahiptir. Hava trafik olayları bağlamında hava araçlarının birbirine gereğinden fazla yakın mesafede geçiş yapmaları (airprox) bu tehlikelerden birisi olarak değerlendirilebilir. Airprox, hava araçlarının belli bir çarpışma riski taşıdığı, tehlikeli boyutlarda birbirine yakın mesafelerde bulundukları bir hava trafik olayıdır (Uslu, 2011: 250). Bu tür bir durumda uçakta teknik arıza olup olmadığı, pilotların hata yapıp yapmadıkları ya da hava trafik yönetim ekibinden gelen komutların hatalı olup olmaması, navigasyon sistemlerinde problem olup olmadığı, bir terör saldırısı, motorlara kuş çarpması (bird strike) ihtimali gibi pek çok soru işaretine de yanıt bulmak gerekir.

Uçuş güvenliğini etkileyen her olay başlı başına pek çok sabit ve değişken nedeni de akla getirmektedir. Bunlar arasında:

- Teknik arızalar: Uçuş güvenliğini, konforunu veya performansını olumsuz etkileyebilen sebeplerdir. Motordan kaynaklanan arızalarla doğrudan kazalar yaşanabileceği gibi hidrolik sistemlerdeki hatalar, sızıntılar nedeniyle diğer sistemleri de dolaylı etkileyen kazalar yaşanabilmektedir. Elektronik ekipmanlardaki arızalar, kesintiler ya da tutarsızlıklar nedeniyle pilotların göstergelerinde farklılıklar oluşabilir, uçağın elektronik müdahale gerektiren işlevleri çalışmayabilir. Uçakta kaptan pilot ve yardımcı pilot için ayrı ayrı

bulunan kontrol sistemlerinde yaşanan arızalar ve farklılıklar nedeniyle kazalar yaşanabilmektedir. Yakıt sistemindeki sızıntılar ve çarpmalar, uçağın dengesinin bozulmasına, patlamalara veya kazalara neden olabilir.

- Hava koşulları: Sert rüzgârlar, şiddetli yağmur, güçlü hava dalgaları, kar fırtınaları, hortum gibi hava olayları uçaklarda denge sorunlarına neden olabilir ve uçakların çeşitli mekanizmalarının zarar görmesine neden olabilir. Yoğun bulutlar ve sis nedeniyle pilotların kalkışta ve inişte doğru ayarlamaları yapmaları ve pisti görmeleri zorlaşabilir. Aşırı sıcaklıklar uçakların motor performansını bozabilir. Yapısına göre kimi pistlerin bozulmasına sebep olabilir. Pilotların sıcaklık nedenli uyku problemleri ve mental yorgunluklar yaşamasına neden olabilir. Aşırı kurak yerlerde çöl fırtınaları, toz fırtınaları uçuş güvenliğini tehlikeye sokabilir.
- Pilotlar ve insan faktörü: Yorgunluk, stres, dikkatsizlik, pilotların kendi aralarında veya kule ile sağlıklı iletişim kuramamaları, iletişim çatışmaları, psikolojik sorunlar, özel hayatta pilotları derinden etkileyen olayların etkisinin uçuş performansına yansması gibi örnekler verilebilir.
- Navigasyon sistemlerinde yaşanan hatalar: Rota belirlemede yaşanan hatalar, uçağın yatay ve dikey mekanizmasını otomatik olarak düzenleyen ve düzeltten sistemlerde yaşanan hatalar bu sınıfı oluşturur. GPS sistemlerinin çeşitli nedenlerle düzgün çalışmaması sonucu uçağın yanlış yönelimi.
- Havacılık yönetmelikleri ve sınırlamaları ile ülkelere ve şirketlere göre değişen işletmecilik farklılıkları: Kimi ülkelerde iç çatışmalar ve siyasi karmaşalar ya da ülkeler arası savaşlar ve politik müdahaleler, havacılık sektöründe çeşitli zorluklar yaşanmasına neden olabilir. Ayrıca, ülke genelinde havalimanlarında ya da işletmeden işletmeye değişen koşullarda gerçekleştirilen uygulamalar uçuş güvenliğini tehlikeye atabilir. Örneğin bir havayolunun pilotlara rötara sebep olmamaları için sıkı yaptırımlar uygulaması durumunda pilotların kalkış için acele etmeleri neticesinde kazalar yaşanabilir. Yine salgın hastalıkların kitlesel etkilere sebep olması, yeni kısıtlamaların uygulanması ve dolayısıyla uçuş süreçlerini ve ekiplerini de etkilemesi, havacılıkta uçak kaçırma ve terör saldırıları gibi etmenler sayılabilir.

3.3.2. Havaalanı Güvenliği

Havaalanındaki yolcular, çalışanlar, yapılar, ekipmanlar, uçaklar ve uçuşların güvenliğini sağlamak amacıyla uygulanan önlemler, havaalanının genel anlamda güvenlik önceliklerini tanımlar. Hava taşımacılığının sorunsuz bir şekilde işlemesi için havaalanı güvenliğinin etkin bir şekilde sağlanması önemlidir. Her türlü tedbirin alınması sayesinde günümüzde birçok havaalanında yolcular, terminale gelişlerinden uçağın kalkışına kadar güven içerisinde uçuşuna başlayabilmektedirler. Aynı şekilde uçağın iniş için alçalmaya başlamasından, yolcunun terminali terk etmesine kadarki süreç de havaalanı güvenliği kapsamındadır. Havaalanları sadece yolcunun veya uçakların güvenle gelip gitmeleri için değil, her türlü terör saldırısı ihtimali, asayiş suçu vb. olay için de korunan yerlerdir. Aynı zamanda çoğunlukla ülke değiştirmenin en kolay yolu olarak görülen havaalanlarında suçluların takip edilmesi gerekebilir. Havacılıkla doğrudan ilgili olmayan suç konuları için havaalanları önemli merkezlerden biri olarak görülebilir.

Havalimanının güvenliği, sadece terminal ya da pistlerden ibaret değildir. Uçakların bekletildiği apronlar da korunmalıdır. Ayrıca havalimanı altyapısı da her türlü güvenlik unsuruna tehdit oluşturmayacak şekilde planlanmış olmalı ve korunmalıdır. Havaalanının sınırları içerisinde oluşabilecek yangınlara karşı da teyakkuzda olunmalıdır. Havaalanı, iniş veya kalkış sırasında gerçekleşen kazalar sonrası da yangınlara müdahale anlamında güvenilir bir durumda olmalıdır. Her türlü toplumsal olayda kolay tahliye edilebilirliği sağlayacak güvenlik önlemleri alınmalıdır.

Havaalanında yolcuların, uçakların, uçuşların ve alanın genel güvenliğinin kontrol edilmesinin önemli aşamalarından birisi de bagaj kontrolüdür. Havalimanlarında bagaj kontrolü, havacılık tarihindeki saldırılar ve kazalar sonrasında büyük önem kazanmıştır. Yolcuların bagajlarında götürebilecekleri materyaller uçuş kurallarınca büyük ölçüde kısıtlanmıştır. Günümüzde hemen her havayolu, bagajlar için ulusal ve uluslararası kısıtlamalara ek olarak başka sınırlamalar getirmektedirler. Bagajların içinde yer alabilecek malzemelerin yanı sıra bagajların sayısı da önemli hale gelmiştir. Birçok havayolunda uluslararası uçuşlarda dahi en fazla iki ya da üç bagaja kadar müsaade verilmektedir. Fazlası ya ekstra ücrete tabidir ya da kısıtlanmıştır. Elbette bu tür bir uygulamanın öncelikli sebeplerinden birisi de uçakta

yolcular ve bagajlarla birlikte yük dengesinin öngörülebilir şekilde sağlanabilmesidir. Çünkü uçağın yük dengesinin gelişigüzel sağlanması da kalkış ve inişte ya da havadaki dönüşlerde tehlikeler meydana getirebilmektedir. Bu nedenle her tür bagaj ve kargo malzemesinin hem içeriğinde hem sayı ve ağırlık bağlamında hem de uçağa yerleştirilmesinde uçuş güvenliğini koruyacak düzenleme ve tedbirlere dikkat edilmelidir.

3.3.3. Yolcular İçin Güvenlik Tedbirleri

Sivil havacılıkta yolcu taşımacılığının en önemli unsuru olan yolcular uçuş talimatlarına uymakla yükümlüdürler. Güvenlik, sadece uçuş ekibinin uzmanlarca bilgilendirilmesi veya havaalanı güvenlik ekiplerinin çalışmalarıyla sağlanamaz. Yolcuların da en az uçuş ekibi ve havaalanı güvenlik ekipleri kadar tedbirli davranmaları ve onların güvenlik tedbirlerini yerine getirmelerine yardımcı olmaları gerekir. Ortalama bir uçuşta yolcuların; uçuş ekibinin talimatlarına uymaları, uçuş güvenliğine yönelik anons ve video bilgilendirmelerine dikkat etmeleri, emniyet kemerlerini talimatlara uygun şekilde bağlamaları, uçak içinde sigara içmemeleri, cep telefonları ve diğer mobil cihazlarını uçuş süresince uçuş modunda veya kapalı durumda tutmaları, acil bir durumda acil durum ekipmanlarına ulaşmaları gerektiğinin bilincinde olmaları ve gerektiğinde bu ekipmanları kullanabilecek yetiye ve sakinliğe sahip olmaları, yiyecek ve içecek servisi sırasında ikram masalarını açık tutmaları ve ikramdan sonra masaları kapalı konuma getirmeleri, kalkışta ve inişte koltuklarını dik konuma getirmeleri, kabin içinde tehlike oluşturabilecek tüm eşyalarını ve çantalarını baş üstü dolaplarına veya önlerindeki koltuğun altındaki boşluğa yerleştirmeleri, kalkışta ve inişte pencerelerinin güneşliklerini açık tutmaları beklenir.

Yolcuların dikkat etmeleri gereken güvenlik tedbirleri, tarihteki tüm havacılık kazalarının sebepleri veya sonuçları olarak çok detaylı araştırmalar ve bulgularla oluşturulmuştur. Bir yolcu uçuş güvenliğine dikkat etmediğinde, örneğin emniyet kemerini doğru bir şekilde takmadığında kalkışta, inişte veya uçuş sırasındaki bir türbülansla kabin içerisinde kolaylıkla bir yerlere çarpabilir, yaralanabilir. Bir yolcu, uçuş emniyeti tedbirlerini iyice özümsemediğinde aslında bir kaza sırasında hayatta kalmak ile hayatını kaybetmek kadar hayatî bir seçim yapmış olabilir. Zira 1989 yılında British Midland Havayolları'na ait uçağın motorunda yaşanan teknik arıza nedeniyle hızla irtifa kaybeden uçağın havalimanına yetişmeden otoyol üzerinde

düşmesi nedeniyle uçakta bulunan yolcuların yarıya yakını hayatını kaybetmiştir. Daha sonra yapılan araştırmalarda uçaktan kurtulan yolcuların kaza öncesi yapılan çarpışma pozisyonunu almaları yönündeki anonsu uygulayarak çarpışma pozisyonuna uydukları ve böylece hayatta kaldıkları ortaya çıkarılmıştır. Çarpışma pozisyonunu almayan yolcuların önemli çoğunluğunun ise başlarına aldıkları darbeler sonucu yara ve kırıklar nedeniyle hayatlarını kaybettikleri ortaya çıkmıştır (Cebeci, www.hurriyet.com.tr, 2015).

Yolculara yönelik güvenlik tedbirlerinin bu denli detaylı olmasının önemli nedensel kökleri bulunmaktadır. Konuyu anlamak ve örneklendirmek için birkaç havayolu taşıtının uçuş güvenlik kartını incelemek faydalı olacaktır.



Örnekteki uçuş güvenlik kartı, içerisindeki resimlerden anlaşılacağı üzere binilen uçağın nasıl bir dış görünümüne sahip olduğu hakkında bilgi vermektedir.



Resim 3.12. Uçuş güvenlik kartında uçağın genel yapısının, acil çıkış ünitelerinin ve komutlarının gösterimi ve kara/su acil iniş ayrımının belirtilmesi

Uçuş güvenlik kartlarında bir sayfa içerisinde sıkıştırılmış çok sayıda görsel ve uyarının yer alması, verilecek çok sayıda güvenlik mesajının, alımlayıcının dikkatini dağıtmayacak şekilde mümkünse önlü arkalı bir uçuş güvenlik kartı içerisinde yer alması ihtiyacından ve güvenlik mesajlarının birbirleriyle bağlantılı neden – sonuç ilişkilerine sahip olmasından kaynaklanır. Resim 3.3.3.2.'de uçuş güvenlik kartına dair gösterilen çok küçük görselde dahi:

Acil durumda yürüme ve koşmayı zorlaştıracığı, takılıp düşmelere sebep olabileceği ve diğer yolcuların çıkış için hızlı hareket etmelerine engel olabileceği gerekçesiyle sivri topuklu ayakkabıların çıkarılması gerekliliği vurgulanmış;

El bagajlarını almaya çalışmanın koridordaki geçişleri engelleyebileceği, koridorda acil çıkış için bekleyen uzun kuyruklar oluşturabileceği, normalde kurtarılabilecek yolcuların kurtarılamaz duruma düşmelerine sebep olabileceği, acil çıkış zaman yönetimine zarar verebileceği için bu davranışın sergilenmemesi gerekliliği vurgulanmış;

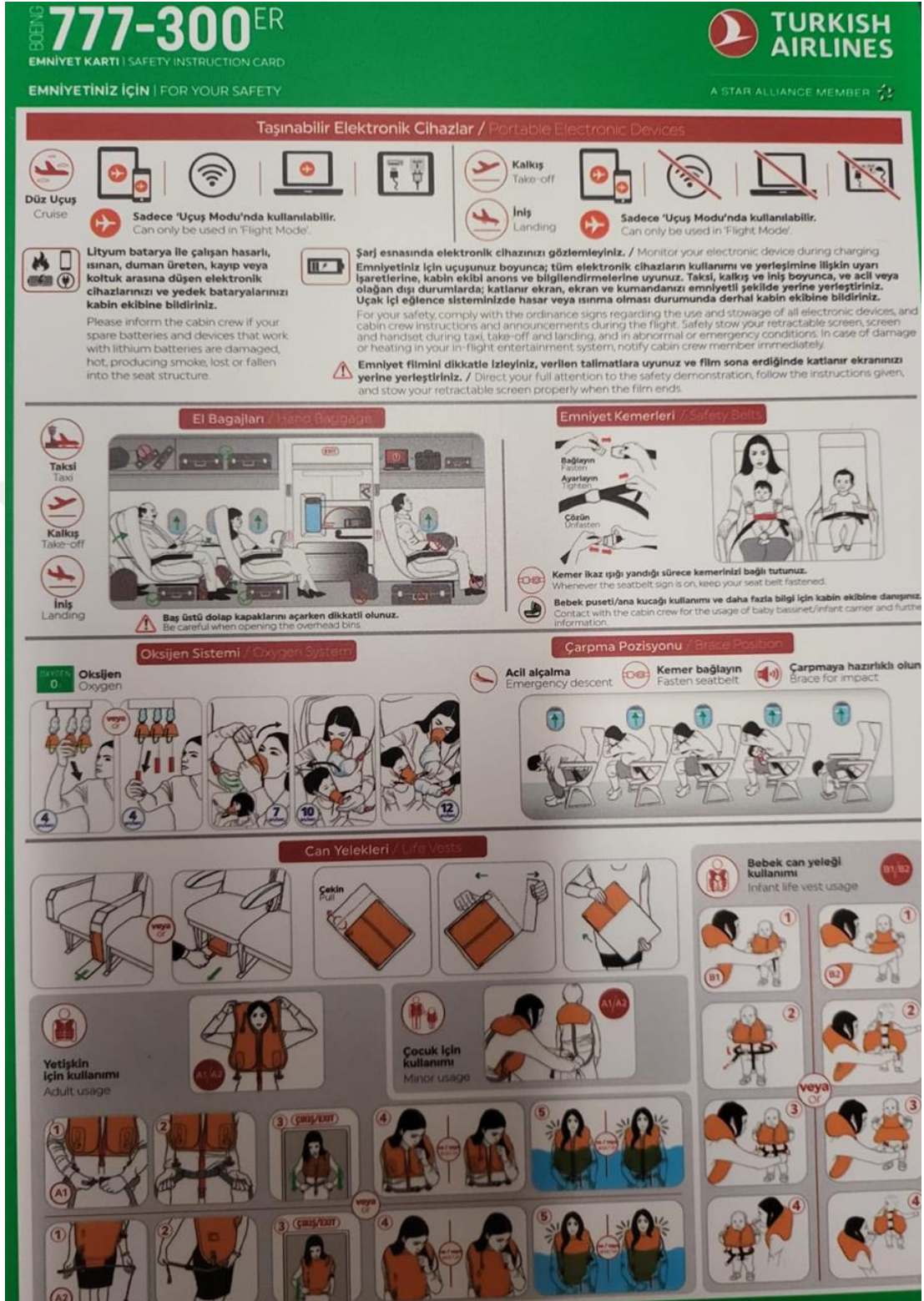
Acil durumda yakınlarını aramak, eşyasını aramak, uçağın son durumunu izlemek veya görüntü almaya çalışmak gibi herhangi bir sebeple uçak yakınlarında

bulunmanın patlama, yangın, zehirlenme, parça düşmesi vb. birçok sebeple tehlikeli olduğu vurgulanmış;

Uçak hasar gördükten sonra kalan motor parçalarının durmuş, sönmüş olsalar bile tehlikelere yol açabileceği hatırlatmasında bulunulmuş;

Yolcuların herhangi bir tehlikeden uzak bir toplanma alanı belirleyerek kurtarma araçlarını ve personellerini bekleyebilecekleri güvenli bir alan seçmeleri gerekliliği hatırlatılmış;

Uçakta kaç adet çıkış olduğu, bunların uçak üzerinde nerelerde yer aldığı, hangi acil durum prosedürlerine göre ne şekilde çıkış yapmaya uygun olduklarına dair görseller resmedilmiştir. Acil çıkış ünitelerinin çalışma şekline dair görseller, semboller ve hatırlatma notlarını Resim 3.3.3.1.'de tam haliyle görmek mümkündür.



Resim 3.13. Boeing 777 serisine ait uçuş güvenlik kartı örneği

Resim 3.3.3.3.'teki güvenlik bilgilendirmesine sadece kısa bir göz atmayla fark edilecek sayısız detay olduğu gözükmemektedir. İlgili uçuş güvenlik kartında resimde görüleceği üzere kalkış, iniş ve uçuş süresince dikkat edilmesi gereken kurallar

belirtilmiş, uçuş güvenlik filminin izlenmesi hususunda hatırlatmada bulunulmuştur. El bagajları, emniyet kemerleri, oksijen sistemi, çarpma pozisyonu, can yelekleri gibi kategoriler altında yetişkinlerin nasıl davranmaları gerektiği hakkında bilgilendirmeler yapılmıştır.



Resim 3.14. Çeşitli uçuş güvenlik kartlarının ön ve arka yüzlerindeki bilgilendirmeler

Havayolları, uçuş güvenlik kartları sayesinde sözle çok uzun sürede anlatılabilecek, zamana sığmayacak pek çok bilgilendirmeyi detaylı olarak yolcuya aktarabilme fırsatını elde ederler. Ancak yolcunun bu bilgilendirmeyi alımlayabilmesi, özümseyebilmesi, akılda kalıcı bir şekilde idrak edebilmesi ve olası bir acil durumda uygulayabilmesi için uçuş güvenlik kartlarının tek başlarına yeterli olmadığı yönünde akademik araştırma bulgularına rastlanmıştır.

Dünyada tüm havayollarının güvenlik bilgilendirmelerinin uçuş içi personel ve/veya video bilgilendirmeleri yoluyla da aktarılması yönünde havacılık otoritelerince zorunlu kılınmış talimatlar bulunmaktadır. Havayolları da günümüzde uçuş güvenlik kartları dışında özellikle uzun menzilli uçuşlarda uçak içi ekranlar aracılığıyla güvenlik bilgilendirmelerinin yapılmasına önem vermekte ve kimi zaman mizah veya ünlülerin de kullanıldığı sıra dışı uçuş güvenlik videolarını yayınlamaya da başlamışlardır. Her geçen gün daha da geliştirilen ve sıradanlıktan çıkmaya başlayan söz konusu uçuş güvenlik videolarının hangi fikirlerle ortaya çıktıkları, neden tercih edildikleri, hangi mesajları vermeye çalıştıkları ve ne kadar başarılı oldukları gibi unsurlar akademik ortamda da dikkat çekmeye başlamıştır.





4. UÇUŞ EMNİYETİ KONULU ÇALIŞMALARIN HİPODERMİK İĞNE KURAMI BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRMESİ

4.1. Araştırma Problemi

4.1.1. Problem Durumu

İletişim çağının temel bileşenleri günümüze kadar telekomünikasyon, bilişim ve yayıncılık gibi farklı alanların da akıllı cihaz uygulamalarında birleşmesini sağlayan bir süreçle birlikte küresel bir evreye girmiştir. İletişimin; içeriksel, söylemsel ve aygıtsal yönleriyle bir uzlaşmışlığın ürünü olmasıyla birlikte aynı zamanda başarılı bir iletişim için belli alanlarda daha ağırlıklı olmak üzere ya da her alanda belli bir seviyede olmak üzere uzmanlaşmanın da bir ürünü olduğu açıktır. Başarılı bir iletişimin yegâne özellikleri arasında merak etme, araştırma, sorgulama, problemi ortaya çıkarma, karar verme ve problem çözme becerilerinin önemli rol oynadığı açıktır. Tarih boyunca gördüklerinden etkilenen insanoğlu, kimi zaman sesini duyurmaya çalışmış, kimi zaman gördüklerini mağara duvarlarına resmetmiş, kimi zaman resmettiklerini sembolleştirmiş ve kimi zaman da sembolleştirdiklerini yazıya çevirerek bir şekilde iletmeye ve iletişim kurmaya çabalamıştır. Başka insanlarla, başka milletlerle, başka topluluklarla iletişim halinde bir tarih yazan ve yaşayan insanlığın bu tarih serüvenindeki yeri; hem kendi konumunu hem de karşısındakilerin konumunu doğru değerlendirmesi, eleştirel ve özeleştirel düşünceden geçirmesi, nitel ve nicel sebepleriyle, ihtimalleriyle ve sonuçlarıyla doğru analiz edebilmesi ve doğru yargılara ulaşabilmesiyle doğru orantılı olarak değişebilmektedir.

İletişim aynı zamanda bir bilimsel araştırma alanıdır. Bilimsel araştırmaların temel amaçlarından birisi, gözlemler, deneyler veya önceden elde edilmiş veriler yoluyla bilinmeyen ya da yeterince keşfedilmemiş unsurları keşfetmek, aydınlatmak, ortaya çıkarmaktır. Bu süreçte çok farklı yöntemlere başvurulması mümkündür. Araştırmanın amaçları, konusu ve elde edilen verilerin türüne bağlı olarak çeşitli yöntemler uygulamaya alınabilmektedir. Bu yöntemler, genel olarak nitel ve nicel yöntemler olmak üzere iki temel yaklaşımla ele alınmaktadır. Çalışmanın temel yöntemi olarak tercih edilen meta-sentezin nitel araştırmalar içerisinde yer aldığını belirtmekte fayda vardır.

Nitel araştırma yöntemleri, olay ve olguları, doğal ortamında inceleme ve derinlemesine analiz etmeye odaklanır. Nicel araştırmalardaki yuvarlamalar ve

genellemelerin aksine nitel araştırmalarda yaşamsal tecrübeler ve bu tecrübelerin ifa ettiği anlamlar keşfedilmeye çalışılır. Nitel yöntemlerde genellikle araştırmacı katılımcılarla veya onlardan elde edilen verilerle doğrudan etkileşim içinde olmak zorundadır. Bu vesileyle de yorumlayıcı bir yaklaşımdır ve incelenen veriye ya da bireye yönelik katı bir analiz süreci geçirilmesi gerekir. Nitel araştırmalarda elde edilen veriler sosyal ve kültürel bağlamda da kodların ortaya konmasını, anlamların inşa edilmesini sağlar. Bu kodlar, geçmişte yapılan diğer nitel araştırmalarla benzer verileri ortaya koyabildiği gibi yepyeni bir teori ortaya konmasına da vesile olabilir. Ya da zaten varlığı araştırılmış ve ortaya konmuş bir teorinin, keşfedilen yeni bir formuyla yeniden ortaya çıkmasına da vesile olabilir. Aslında tüm nitel araştırmalar hipotezlerden ziyade teori üretmeye yönelik bir yaklaşımı tercih ederler. Çünkü üretilen her teori, belirli bir esneklik ve derinlik sunarak, benzer olarak görüldüğü tüm hipotezlerin farklı kombinasyonlarını da değerlendirmiş olur ve teze konu olan obje ve olguların çok boyutlu yapısını ve bireylerin öznel deneyimlerini kavramaya imkân tanır.

İletileşim ve ulaşım teknolojilerinde son yüzyılda gelişen teknolojinin yanı sıra küreselleşen ticaret ve küreselleşen toplumlar tarihin birikiminden aldıkları güçle yeni hipotezlerin odağı olmuş ve bu sayede birçok akademik araştırma çok yüksek bir hızla bilimin hizmetine sunulmuştur. Bu alışma, tam da iletilileşim ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmelerin diyalektik etkileşiminden ortaya ıkmuş bir problem durumunu ortaya koymaktadır. Çalışmaya adını veren temel soru, yakın tarihin en zorlu süreçlerinde iletilileşim ve ulaşım teknolojilerinde yaşanan gelişimlerin etkisiyle iletilileşimsel mesajların günümüzün en hızlı ulaşım imkânı olan havacılığın önemli unsurlarından kitlelerin algı düzeylerinde ve algılama süreçlerindeki etkilerine dair ortaya atılan teorilerden daha genel geçer bir teoriye ulaşmanın mümkün olup olmadığıdır. Bu şekilde ortaya çıkacak bir teoriyi üretmenin zorluğu ortadadır.

Günümüzün değişkenlerini belli sınırlamalara tabi tutmanın zorluğu ve teknolojik hareketliliklerin her birinin yepyeni teorileri ortaya çıkarabilme potansiyeli, üstelik bu potansiyel dolayısıyla mevcut gelişmişliğin akademik olarak sınırlandırılmaz olması dolayısıyla sayısız kombinasyonla üretilebilecek bir teori ortaya atıp genel geçer olma ihtimalini test etmenin imkânsızlığı, daha basit ancak konuyu daha başka bir boyuta taşıyabilecek bir yöntemin yolunu açmaktadır. Bu

yöntem, mevcut kitle iletişim teorileri içerisinde yapılacak değerlendirmelerde en genel geçer sonucu veren teoriler üzerinden iletişim ve ulaşım teknolojilerinde yaşanan gelişmişliğin ortak sonuçlarından biri olan ve hem iletişimin hem de ulaşımın güvenle gerçekleştirilebilmesi için anahtar konuma yükselen bağımsız değişkenlerden biri olan uçuş emniyeti videoları bağlamında ortaya iletişim ve algılama bağlamında daha net bir kuram bağlantısı kurulup kurulamayacağı sorusunun cevabını aramaktadır.

Sivil Havacılıkta yolcu taşımacılığında kullanılan uçaklarda uçuş süresince uçuş emniyetinin sağlanabilmesi için yazılı, görsel ve işitsel materyallerin kullanımına dair uluslararası standartlarca belirlenmiş yasal zorunluluklar ve yönetmelikler bulunmaktadır. Yazılı ve görsel materyaller bağlamında uçuşlarda uçağın tipine göre hazırlanmış uçuş güvenlik kartları koltuk ceplerinde bulunmaktadır. Bunun yanı sıra sıkça karşılaşılan şekilde, genellikle kabin ekibinin birkaç üyesinin kabin içi uçuş emniyeti bilgilendirmesine yönelik bir görsel sunumu, arka planda uçak içi ses sistemlerinden gelen sesli bir anons ile senkronize bir şekilde gerçekleştirdiklerini görmek mümkündür.



Resim 4.1. Kabin personelinin kabin içi uçuş bilgilendirme performansı

Kaynak: Flyive, 2024.

Ancak kabin personelinin yaptığı bilgilendirme çoğu zaman için yeterli görülmemektedir. Yolcuların kabin içi uçuş emniyeti bilgilendirmelerine çoğu zaman kayıtsız kaldıkları gündelik hayatın pratiklerinde sıkça rastlanan ve akademik çalışmalarda sıkça dile getirilen bir olgudur. Uçuş emniyetinin tam anlamıyla sağlanması ve önemli uçuş emniyeti mesajlarının akılda kalıcı bir şekilde iletilebilmesi için havayolu firmaları günümüz teknolojik imkânları sayesinde çeşitli dijital içeriklerden de faydalanmaya başlamışlardır. Böylelikle birçok havayolunun artık kendi uçuş güvenliği videolarını uçak içi gösterim ekipmanları sayesinde yazılı, görsel ve işitsel özellikleri bir arada kullanarak iletibilmeleri mümkün olmuştur. Halen zorunlu tutulan uçuş güvenlik kartlarının yanı sıra uçak içi gösterim ekipmanları aracılığıyla yayınlanan uçuş emniyeti videoları sayesinde kabin ekibinin zaman-süreç yönetimi bağlamında kabin içi güvenlik hatırlatması performansı için zaman ve enerji kaybetmelerinin de bir anlamda önüne geçilmektedir.

Uçuş emniyeti videolarının uçak içi ekipmanlar aracılığıyla gösterimi, özellikle uzun menzilli uçuşlar için neredeyse bir rutin haline gelmiştir. Çünkü uzun menzilli uçuşlarda genellikle çok farklı ülkelerden, uluslardan insanlar da bulunmaktadır. Bu nedenle uçuş emniyeti videoları genellikle İngilizce veya hem İngilizce hem de uçuşu gerçekleştiren ülkenin ana dili ile beraber yayınlanmaktadır. Üstelik metalaşmanın artık ikonik bir rol aldığı günümüzde havayolu firmalarının da gün geçtikçe uçuş emniyeti videolarını da alışlagelmiş standartlardan koparıp çok farklı içeriklerle zenginleştirerek sundukları görülmektedir.



Resim 4.2. Türk Hava Yolları'nın Lego temalı uçuş emniyeti videosu

Kaynak: Anadolu Ajansı. 2018.

Uçuş emniyeti videolarının bu denli ticari içeriklerle donatılması, animasyonların, mizahın, ünlülerin içeriklere dahil edilmeye başlanmasıyla birlikte hava yollarının bu tercihleri yapmalarındaki temel sebebin uçağa binen yolcuları etkilemek olduğu öne sürülmektedir. Ancak bu etkinin ne şekilde olduğu veya etkileme niyetinin ne düzeyde sonuç verdiği gibi soruların cevapları uzun süre karşılıksız kalmıştır. Uçuş emniyeti videolarının bir insanı veya genel olarak yolcuları etkileyebildiğini iddia edebilmek için cevaplanması gereken bazı sorular öne çıkmaktadır.

- 1) Etkiden bahsedilen, temel uçuş emniyeti mesajlarının aktarılması sırasında yolcunun dikkatinin çekilmesi midir?
- 2) Etkiden bahsedilen, temel uçuş emniyeti mesajlarının acil bir durumda yolcu tarafından hatırlanabilme başarısı mıdır?
- 3) Etkiden bahsedilen, temel uçuş emniyeti videosunun içeriğindeki karakterlerin, objelerin, davranışların yolcuya başarıyla sunulması mıdır?
- 4) Etkiden bahsedilen, yolcunun uçuş emniyeti videosunun gösterimi süresince kabinde veya dışarıda gerçekleşen diğer hareketlilik, ses, ışık gibi çeldirici unsurlar yerine videoya odaklanmasının sağlanması mıdır?

- 5) Etkiden bahsedilen, markanın ticarî isminin, başarısının, büyüklüğünün uçuş emniyeti videosu aracılığıyla yolcuya aktarılması, akılda kalıcılığının ve bilinirliğinin sağlanması mıdır?

Şüphesiz buna benzer sorular çoğaltılabilir. Üstelik havayolu firmaları için de uçuş emniyeti videosunun hem temel uçuş güvenlik mesajlarının hatırlanması hem de marka bilinirliğinin sağlanması ve artırılması yönünde sonuç vermesi önemsenecektir. Ancak etkinin tam olarak ne şekilde gerçekleştiğine yönelik araştırmalar maalesef aksine çok azdır. Bu yöndeki araştırmaların yaygın bir şekilde yapılamamasının temel nedenlerinden birisi sivil havacılık sektörünün doğasından kaynaklanan unsurların içerisinde kalarak araştırma yapmanın zorluğudur. Örneğin sağlıklı bir etki araştırması yapabilmek için çok sayıda uçuşa, çok sayıda yolcudan veri alınması gerekir. Ancak bu tür araştırmalar hem uçaklara hem havalimanlarına hem de yolculara dair çok geniş bir veriyi içereceği için pek çok güvenlik önlemiyle, yasalarla ve yönetmeliklerle sınırlandırılan bir duvar etkisiyle karşılaşabilmektedir. Çoğu zaman araştırma yapabilmek ve verilere ulaşabilmek için gerekli izinleri almak imkânsız hale gelebilmektedir. Ayrıca bu alanda yapılan çalışmaların kısıtlılıkları ve söz konusu çalışmalarda da bu alanda çalışma yapmanın zorluğundan bahsedildiği için öncelikle bu alanda yapılan çalışmaların hangi sonuçlara ulaştıkları, hangi verileri nasıl aldıkları ve nasıl değerlendirdikleri gibi detaylar önemlidir. Dahası, bu metodlarla ve türevleriyle elde edilen sonuçların birbirleriyle karşılaştırılmaları ve günümüz uygulamaları çerçevesinde yeniden ele alınıp geleneksel ve modern iletişim kuramları kapsamında belli bir temelde inceleme konusu olarak analiz edilmesi ihtiyacı ortadadır.

4.1.2. Araştırmanın Önemi

Günümüzde uçuş emniyeti videolarının kitle iletişim kuramları açısından incelenmesini öne çıkaran bu çalışmada, Hipodermik İğne kuramı baz alınarak videoların izleyiciler üzerindeki doğrudan etkisinin analiz edilmesi amaçlanmaktadır. Kitle iletişim kuramları, mesajların bireyler ve toplum üzerindeki etkilerini anlamak için kullanılırken, bu çalışmada uçuş emniyeti videoları gibi spesifik bir medya objesi ele alınarak uçuş emniyeti bilgilendirme mesajlarının ne kadar etkili olduğu ve kitlelerde doğrudan bir etki oluşturup oluşturmadığı araştırılmaktadır. Araştırmaya konu edilen ve karşılaştırmalı sonuçları itibarıyla kitle iletişim kuramları bağlamında

rol model olarak seçilen Hipodermik İğne bağlamında etki araştırmasına konu edilen videolar, uçak yolculuklarında güvenlik önlemlerinin aktarılırken doğrudan akılda kalıcı bilginin yansıtılma başarısını ölçümleyen önemli bir örnektir. Çünkü uçuş emniyeti bilgilendirme videolarındaki görseller, sesli anlatımlar veya bazen mizah veya ünlü kullanımı gibi öğeler, izleyicilerin dikkatini çekmek ve güvenlik mesajlarını akılda kalıcı hale getirmek için kullanılır. Araştırma, bu özelliklerin kitle üzerindeki etkisini inceleyerek, güvenlik videolarının sadece bilgi verme değil, aynı zamanda dikkat çekici ve hafızada kalıcı bir etki oluşturma amacını ne kadar yerine getirdiğini sorgulamaktadır.

Çalışmada kullanılan meta-sentez yöntemi ve bu doğrultuda gömülü teori çalışmasıyla geliştirilen kapsamlı literatür taraması sayesinde mevcut literatür bulguları ve kuramsal yaklaşım sonuçları bir araya getirilerek uçuş emniyeti bilgilendirme videolarının etkisi hakkında daha geniş bir perspektif sunulur. Türkiye’de bu alanda az sayıda akademik çalışma bulunması nedeniyle ve yine Türkiye’nin stratejik ve jeopolitik konumu nedeniyle güvenlik açısından gerekli izinlerin alınmasındaki zorluklar ve imkânsızlıklar nedeniyle gerek havalimanlarında gerek yolcular üzerinde gerekse de havayolları bazlı olarak daha kapsamlı bir araştırma yapmanın zorluğu ortadadır. Üstelik mevcut çalışmalar birbirini takip ederken bu çalışmalar tamamlandığında sonuçlarını ortaya koyan daha genel geçer bir çalışma ortaya konmamış olması ve iletişim kuramlarıyla birlikte ele alınmamış olması önemli eksikliklerdir. Böylelikle bu çalışma neticesinde çok daha detaylı bir kitap çalışması yürütülebilir ve literatüre sunulabilir. Ayrıca hem akademik literatürün hem de uçuş güvenliği ve iletişim teknolojileri alanında yeni çalışmaların yapılmasının teşvik edilmesi sağlanmış olur.

4.1.3. Yöntem

Nitel çalışma yöntemleri içerisinde bütünlükçü bir çalışma yapılması gerektiğinde araştırmanın kademe kademe ilerlemesi söz konusu olmayacaktır. Yapısı itibarıyla meta-sentez analizine uygun olduğu düşünülen çalışmada, analize tabi olan veriler, bu verileri sağlayacak metotlar ve bu metotların sonuçları süreç ve araştırma deseninin oluşturulması bağlamında yakın ve koordine bir şekilde işlenmeli ve yürütülmelidir. Verilere dayalı teorinin genelde daha fazla veriyle çürütülemediği görülmektedir. Herhangi bir araştırmada elde edilen veriler, başka araştırmalardan elde

edilen verilerle de bağlantılı olduğundan değişiklikler ve yeniden formüle edilse de varlığını sürdürmesi kaçınılmazdır. Örneğin Weber'in Bürokrasi Teorisi ve Durkheim'in İntihar Teorisi varlıklarını günümüze kadar sürdürmüşlerdir ve birçok araştırmacıyı araştırmaya ve yeni teoriler bulmaya teşvik etmektedir (Glaser ve Strauss, 2006: 4). Böylelikle bir teorinin diğerini doğrudan çürütmeye yetmeyeceği, her teorinin yeni teorileri bulmaya teşvik edeceği ve eski teorilerin özgün yönlerinin akademideki ve literatürdeki etkinliklerini artıracığı şimdi daha açık ve net ortadadır. Metotlar ve teoriler, diyalektik olarak gelişmeye yatkındırlar. Topyekûn bir yok oluştan bahsetmek imkânsızdır.

Araştırmanın metoduna geçmeden önce sonuç karşılaştırmalarının ve kuram oluşturma çalışmalarının öneminden bahsetmek gerekir. “Anlatı araştırması katılımcılar tarafından anlatılan bireysel öykülere odaklanırken ve fenomenoloji bir grup bireyin ortak deneyimlerini vurgularken, bir kuram oluşturma çalışmasının amacı betimlemenin ötesine geçmek, bir süreç veya eyleme ilişkin ‘birleştirilmiş kuramsal açıklama’ ortaya koymak, bir kuram oluşturmak veya keşfetmektir” (Creswell, 2015: 83). “Derinlemesine inceleme, bir durumun detaylarına inerek fark edilmeyeni ortaya çıkarmayı amaçlar. Nitel araştırmalarda veriler sayılara değil görsel ya da yazılı materyallere dayanır. Büyüklüğü ölçmek değil anlama odaklanmak esastır. Nitel araştırmalar bireylerin bakış açılarına ve deneyimlerine odaklanan detaylı tanımlamalara ve derin sorgulamalara dayanır. Bu nedenle toplanan veriler nicel araştırmalarda olduğu gibi sayılara indirgenemez. Asıl amaç araştırılan konu ile ilgili okuyucuya betimleyici ve gerçekçi bir resim sunmaktır” (Kurt, 2022: 462). Glaser ve Strauss’a göre araştırmacı, kategorilerin mümkün olduğunca çok özelliğini üretmeye yardımcı olacak ve kategorileri birbirleriyle ve özellikleriyle ilişkilendirmeye yardımcı olacak grupları seçer. Dolayısıyla aynı kavramsal kategorileri ve özellikleri gösteren çeşitli veya benzer kanıtları karşılaştırarak analiz yapılır, kanıtlar tek başlarına karşılaştırılmaz (2006: 49). Bu hipotezlerle ortaya Glaser ve Strauss’un isim verdikleri şekliyle Gömülü Teori kavramı çıkmıştır. Buna göre “belirli bir alanda tümevarımsal bir yol izlenerek teori üretmek için kullanılan yöntemler dizisi gömülü olan teoriyi ortaya çıkaracaktır” (Bulduklu, 2019: 3). “Glaser ve Strauss, sağlık alanında çalışan uzmanların, yaşamlarının son günlerindeki hastalarla olan etkileşimleri konusunda çeşitli araştırmalar yapmışlar ve elde ettikleri verilerden yola çıkarak bu etkileşimin çeşitli boyutlarını ve sonuçlarını ortaya koymuşlardır. Bu

Çalışmalarda, yeni kavramlara ve çalışanlarla hastalar arasındaki etkileşime ilişkin yeni açıklamalara ulaşılmıştır. Yani veri temelinde açıklayıcı bir kuram ortaya konmuştur. Daha sonra 1967 yılında birlikte yayınladıkları ‘Gömülü Teorinin Keşfi’ isimli kitapta bu araştırma yöntemi hakkında ilk detaylı bilgileri sunmuşlardır” (Güçlü, 2019: 299). Genel ve gömülü yazma yapıları arasında kuram oluşturma bağlamında farklar vardır. Kuram oluşturma çalışmasının bileşenleri üzerinden, açık eksenel ve seçici kodlama üzerinden ve kuram ve kuramı destekleyen iddialar üzerinde odaklaşma üzerinden genel yapılar; analizin kapsamı, önermeler, görsel şemalar, duygular, yalın dil, ritim ve zamanlama, beklenmedik tanımlar ve çıkarımlar, etki oluşturmak için sorulmuş sorular, üslup, hız, hikâyeler ve ağrışımıcı hikâyeler üzerinden de gömülü yapılar ortaya çıkarılır (Akt. Charmaz, 2015: 222). Gömülü teorinin temel özelliklerini şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Gömülü teoride, veri toplama, veri analizi ve teori inşa süreci eşzamanlı olarak yürütülür.
- Verilerin kodlanmasına, ilk görüşme veya ilk alan notlarının hemen ardından başlanır.
- Memo (kuramsal not) yazımına da ilk görüşme veya ilk alan notlarının hemen ardından başlanır.
- Memoların kuramsal olarak sınıflandırılması, raporlaştırma aşamasının genel olarak hatlarını belirler.
- Kuramsal doygunluk, daha fazla veri toplamaya gereksinim olmadığının bir göstergesidir.
- Alan yazın incelemesi yönlendirme için yapılır.
- Kuramsal kategoriler için sürekli karşılaştırmalı veri analizi yönteminden yararlanılır.
- Yüzeyde görünür olan temaları ortaya çıkarmak için değil, teori ortaya çıkarmak için kodlama yapılır.
- Gelişmekte olan bir teori mevcuttur ve bu teori diğer teorilerle ilişkilendirilir.
- İşlemler nettir ve kanıt zinciri bulunur.
- En fazla, gözlemlenen davranışın sebebini açıklayan sosyal bir süreç tanımlanır (Akt. Ayduğ, 2022: 187).

Gömülü teorinin, oluşturulacak kuramın alt bağlamlarını kuracak olan alan araştırmalarının bütününden kaynaklanan bir eser niteliğine dönüşecek olması nedeniyle sınırları çok keskin çizilemediği gibi yine de bazı sorular ve tanımlar getirilmesi elzem görülmektedir. Bunun temel sebebi oluşturulacak kuramın ortaya çıkış nedenlerini, misyonunu sorgulayacak bir merakın varlığına yönelik gereksinimdir.

“Çok sayıda karşılaştırma ile kodlama yaparak verileri analitik olarak anlamamızda şekillenir. Verilerimiz hakkında kodlama ve karşılaştırma yaparken ve aklımıza gelen fikirler hakkında hatırlatıcı not (memo) dediğimiz önceki zamanlardan itibaren notlar yazarız. Verileri inceleyerek, karşılaştırarak ve hatırlatıcı notlar yazarak, en uygun fikirlerimizi açıklayıp verilerimizi geçici analitik kategoriler halinde yorumlarız. Beklemediğimiz sorular ve kategorilerde boşluklar oluştuğunda, bu sorularımızı cevaplayacak ve boşlukları dolduracak veriler arayışına gireriz. Daha fazla bir şeyler öğrenmek ve analitik kategorilerimizi güçlendirmek için Caitlin ve diğer araştırma katılımcılarına geri dönebiliriz. İlerlerken topladığımız verileri yorumladığımızda sadece kategorilerimiz bütünleşmez, fakat kategoriler daha teorik hale gelir çünkü arka arkaya düzeyde analiz yaparız” (Charmaz, 2015: 23).

Bu nedenle araştırmanın verilerinin kategorilendirilmesi kolay bir süreç değildir. Toplanması gereken bir literatür, toplanan literatürün analiz edilmesi, analiz sonuçlarının karşılaştırılması, betimsel bir karşılaştırmanın tüm nitelikleriyle donanımlı bir şekilde yapılması için gerekli olan sürenin çok uzun olması ve bu karşılaştırma sonucunda belli bir teorinin sıfırdan veya başka teorilerin üzerine eklemlenerek inşa edilmesi ve yeniden analiz edilerek sonuçlandırmanın yapılması ciddi ve uğraştırıcı bir iştir. Bu nedenle de gömülü teoriyi tam olarak yeni bir kuram oluşturma süreci gibi görmek yerine daha önce oluşturulmuş teorilerin hiç bilinmeyen, keşfedilmeyen yönlerinin açığa çıkarılıp elde edilen bulgularla yeniden harmanlanarak güncel bir bakış açısıyla sunulması olarak görmek daha doğru olacaktır. “Araştırma sentezi genel olarak belirli bir konu alanında yapılmış nitel, nicel veya karma yöntemli birincil çalışmaların belirli ölçütlere göre ve çeşitli yaklaşımlarla bir araya getirilerek o konu alanı hakkında bir sonuca varma yöntemidir” (Kanadlı, 2021: 1). Çalışmada da sentezlenen veriler ışığında daha belirgin bir teoremin uyarlanabilir sonuçları dikkate alınarak bir nevi kompleks ve görece yeni bir yöntemin daha genel geçer bir sonuç olarak analize olanak vereceği öngörüsüyle böyle bir metod tercih edilmiştir. “Aynı şekilde, nitel araştırmada doğrudan gözlem ve görüşmenin olanaklı olmadığı durumlarda veya araştırmanın geçerliğini arttırmak amacıyla, görüşme ve gözlem

yöntemlerinin yanı sıra, çalışılan araştırma problemiyle ilişkili yazılı ve görsel materyal ve malzemeler de araştırmaya dahil edilebilir. Bu demektir ki doküman incelemesi veya analizi tek başına bir araştırma yöntemi olabildiği gibi, diğer nitel yöntemlerin kullanıldığı durumlarda ek bilgi kaynağı olarak da işe yarayabilir” (Yıldırım ve Şimşek, 2021: 189). “Son açık kodlama yöntemi ise tüm dokümanı analiz ederek açık kodlama yapmaktır. Bu kodlama yönteminde araştırmacı tüm dokümanı gözden geçirerek analiz eder ve ‘burada neler oluyor’ ve ‘bu dokümanı, daha önce kodladıklarımdan benzer ya da farklı kılan şey nedir?’ şeklinde sorular sorar” (Strauss ve Corbin, 1998’den akt. Güçlü, 2019: 302)

Gömülü teori verisi toplayabilmek için bazı ayırt edici soruların cevaplandırılması yararlıdır. Öncelikle hangi tür verilerin zengin ve yeterli sayılacağı üzerine yorumsama yapılabilmelidir. Yardımcı soruların cevap aradıkları temel unsurları; analize yeterli veri toplanıp toplanmadığı, karşılaştırmalı veri analizleri neticesinde yeterli çözümleme ve betimlemelerin yapılıp yapılmadığı, gömülü teorinin amacına uygun verileri sağlayıp sağlamadığı, analizler sonucunda çalışmaya uygun yeni kategoriler ve analitik sınıflamalar geliştirilip geliştirilmediği gibi örneklerle sıralamak mümkündür. Söz konusu soruları cevaplandırırken temel sosyal ve psikolojik süreçler gözetilerek cevap aranmalıdır (Charmaz, 2015: 64). Bu sorular, araştırmanın derinlemesine ve kapsamlı bir şekilde analiz edilip edilmediğini değerlendirmek için kritik öneme sahip bazı unsurlara odaklanır. Her biri, veri toplama ve analiz sürecinin kalitesini ve çalışmanın bilimsel değerini artırmak için sorulur. Araştırmanın güvenilirliği ve geçerliliği için süreçler ve mekânlar hakkında detaylı bir veri toplanması gerekir. Yüzeysel olan unsurların yanı sıra çok farklı perspektiflerden birçok yan etken, alt neden veya bilinçaltı unsurların da ortaya çıkarılması sağlanabilir. Araştırmanın gizli dinamiklerini ve diyalektik ilişki ağını ortaya koyması açısından gömülü araştırma yöntemleri daha etkili bir araştırma metodudur. Üstelik daha önceki dokümansal araştırma yöntemlerinde dile getirildiği gibi makaleler gerçeği bir rapor gibi ortaya döken, yeni bir kuramın doğuşunu hazırlayan veya mevcut bir kuramın yeniden filizlenmesini ve farklı yönleriyle yeşermesini ve güncellenmesini sağlayan belgelerdir. “Belgeler arasındaki diğer bir ayırım ise birincil ve ikincil kaynak ayırımıdır. Örneğin devletler arasında yapılmış bir antlaşma doğrudan veri sağlayabilirken bu antlaşmanın sonuçlarını tarihi seyirde izleyerek çıkarımlarda bulunan bir makale veya kitap ise dolaylı yollardan veri sağlamış olur. Bu durumda

anlaşma birincil kaynak iken makale ise ikincil kaynak olur (Karacabey, 2022: 421). “Benzer bir şekilde insanların alışveriş yaparken nelere dikkat ettikleri görüşmelerle araştırılsa ve sonuçları makale olarak yayınlansa bu makale birincil bir kaynaktır. Çünkü verilerin kaynağı insanlardır. Fakat benzer makalelerin sonuçları derlenerek bir rapor haline getirilse bu rapor ikincil bir kaynak olur. Çünkü verilerin kaynağı makalelerdir. Yani rapor, belgelerin belgesi olmuştur” (Karacabey, 2022: 421).

Çalışmaya dahil edilen makalelerin neye göre seçildiği de önemlidir. O halde gömülü teorinin temel sorularını ortaya koymakta ve cevaplandırmakta fayda vardır.

Charmaz, gömülü teorinin temel sorularını;

- Kimin bakış açısından verilen bir süreç esastır? Kimin bakış açısından bu marjinaldir?
- İzlenen sosyal süreçlere farklı katılımcılar ne anlamlar katarlar? Onun hakkında ne konuşurlar?
- Neyi vurguluyorlar? Neyi yok sayıyorlar?
- Nasıl ve ne zaman katılımcıların gayeleri ve davranışları süreç değişimini etkiler? (2015: 64-65).

Aslen bir doküman taraması olan çalışma için bu kişiselleştirilmiş soruları, elde edilen metalara, verilere uyarlamak gerekmektedir.

4.1.4. Araştırmanın Sınırlılıkları

Çalışmanın neticede bir literatür taraması ve doküman incelemesi olması nedeniyle coğrafi ve demografik olarak söz konusu literatürün çalışma alanı ve çalışmaya dahil edilen örneklemeleriyle sınırlıdır. Sonuçların genellenebilirliği bu sebeple diğer çalışmalardan ve kitle iletişim kuramlarından elde edilen verilerin betimlenmesi neticesinde elde edilecek analizin el verdiği ölçüde mümkündür. Ayrıca bu araştırmada Hipodermik İğne Kuramı baz alındığı için bu kuramın diğer tüm kitle iletişim etkilerini açıklamakta sınırlı kalabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Ancak yöntem aşamasında da belirtildiği üzere Hipodermik İğne Kuramı bağlamında değerlendirilmesi Hipodermik İğne Kuramı’nın her yönüyle kabul edileceği ve diğer kitle iletişim kuramlarının göz ardı edileceği anlamına gelmemektedir.

Modern kitle iletişim çalışmaları, bireylerin mesajları farklı şekillerde yorumlayabileceğini ve tepki verebileceğini gösterir. Bu yüzden her ne kadar tek

kurama dayalı bir analiz gerçekçi bir değerlendirme yapmayı zorlaştıracak olsa da önemli olan; daha basite indirgenmiş klâsik bir teoremin modern değişkenler bağlamında yeniden ele alınması ve daha önce fark edilmemiş veya göz ardı edilmiş yönleriyle aslında gayet kapsamlı olarak ele alınabilecek teoremin güçlü yönlerinin de ortaya konması sağlanabilecektir.

Araştırmanın literatür aşaması düzeyinde elde edilen tüm çalışmalar ve iletişim kuramlarının veri toplama şekillerine yönelik sınırlılıklar bu çalışmayı da etkileyebilir. Örneğin bir çalışmada sadece anket kullanıldığında göz izleme veya psikolojik tepki ölçümleri gibi tam da uçuş emniyeti bilgilendirme videolarının etkiler bağlamında ölçümlenmesine katkı sağlayacak verilerin elde edilmesi zorlaşmaktadır. Üstelik elde edilen araştırmalarda konu edilen içeriklerin tür, süre, konu bağlamında farklılıklar göstermesi de çalışmanın verimliliğini sınırlayabilir.

Türkiye’de özellikle iç hat uçuşlarında dijitalleşmenin getirdiği olanakların sunulabileceği ekranlara sahip uçaklarla uçuş gerçekleştirilmesi yaygın bir durum olmadığı için uçuşlarda kuşaklararası bir ayrıma gitmek ya da uçuş içi video içeriklerinin Türkiye’de gözlemlenmesi bağlamında yerel bir araştırma gerçekleştirmek şu an için verimli gözükmemektedir.

4.2. Uçuş Emniyeti Videolarının Kitleler Üzerindeki Etkilerine Yönelik Literatür Taraması

Ulusal Tez Merkezi üzerinden yapılan taramalarda çalışmaya yardımcı fikirler sağlayabilecek tezlere ulaşılmış olsa da çalışmanın konusunu doğrudan işleyen herhangi bir teze rastlanmamıştır. Bu nedenle bu çalışma Türkiye’de nadir çalışılmış bir konuyu ele almaktadır. Çalışmanın meta-sentez yöntemiyle inceleyeceği çalışmalar ise aşağıda yer almaktadır:

- Examining the Effectiveness of Pre-Flight Cabin Safety Announcements in Commercial Aviation. (Molesworth, 2014). Dergi: The International Journal of Aviation Psychology, 24 (4), 300 – 314.
- Pre-flight Safety Briefings, Mood and Information Retention. (Tehrani ve Molesworth, 2015). Dergi: Applied Ergonomics, 51, 377 – 382.
- Employing Humour and Celebrities to Manipulate Passengers Attention. (Seneviratne ve Molesworth, 2015). Dergi: Safety Science, 75, 130 – 135.

- A Comparative Study of Aviation Safety Briefing Media: Card, Video and Video with Interactive Controls. (Chittaro, 2017). Dergi: Transportation Research Part C: Emerging Technologies, 85, 415 – 428.
- Air Passenger's Perception Toward Pre-flight Safety Briefing Videos: Does It Matter? (Lee, Wang, Hsu ve Jan, 2018). Dergi: Journal of Air Transport Management, 72, 20 – 31.
- Communicating Safety Information: Investigating How Distractors Affect the Recall of Key Safety Information in Pre-flight Safety Briefings. (Molesworth, Seneviratne and Wilcock, 2019). Dergi: Applied Ergonomics, 81, 1 – 9.

Söz konusu çalışmalar aynı çıkış noktası üzerinden birbirlerine de atıfta bulunarak uçuş güvenlik mesajlarının ve uçuş güvenlik videolarını oluşturan çeşitli içeriklerin bireylerin zihninde nasıl bir etki bıraktığını çeşitli yöntemlerle araştırmışlardır. Bu yöntemleri ve sonuçlarını karşılaştırabilmek, benzerlik ve farklılıklarını ortaya çıkarabilmek için tek tek ele alınmışlardır.

4.2.1. Examining the Effectiveness of Pre-Flight Cabin Safety Announcements in Commercial Aviation

Molesworth'ün 2014 yılındaki çalışması bir karşılaştırma içermektedir. Bu karşılaştırmada 3 farklı uçuş öncesi videosunun temel güvenlik mesajları açısından hatırlanabilirlik düzeyleri test edilmiştir. Aynı zamanda çalışma, videoların içeriklerine bağlı olarak yolcuların ruh hallerindeki değişimleri de test etmektedir. Çalışmaya dahil edilen 61 katılımcı, uçuş güvenlik videolarını izleme seansından hemen sonra ve 2 saat sonra ayrı ayrı olmak üzere iki kere teste tabi tutulmuşlardır. Uçuş emniyeti videosunda bir ünlü veya mizah içeriği kullanıldığında temel güvenlik mesajlarının hatırlanma düzeyleri test edilmiş, bu doğrultuda mizahın kullanılmadığı bir video, mizahın kullanıldığı bir video ve ünlü bir ismin yer aldığı bir video şeklinde üç adet video üzerinden çalışma gerçekleştirilmiştir. Çalışmanın ana fikrini oluşturan nedenler hemen hemen sınırsızdır. Çalışmada uçuş görevlilerinin uçuş bilgilendirmelerine yönelik eksikliği dolayısıyla uçuş içi bedensel performansla uçuş bilgilendirmelerinin yetersiz olabileceği, bunun da yolcuların uçuş emniyeti bilgilendirmelerini hatırlayamamalarına sebep olduğu veya belirtilmiştir. Bunun haricinde algılanan bilginin kalitesinin de önemli olduğu vurgulanmıştır. Bir bilginin algılanmasındaki kalite anlayışı çeşitli etmenleri içerebilir. Bilginin doğru kanaldan anlaşılacak bir

şekilde sunulması kaliteyi belirlediği gibi alımlayacak kişi ve kitlenin de algılama düzeyleri ve algılamanın gerçekleştiği ortam da belirleyicidir. Algılamanın sağlıklı bir şekilde gerçekleşmesi için ilgi ve alâkanın da iyi bir düzeyde olması gerekir. Konuya ilgili olmak, algılamaya açık olmak ve neden-sonuç ilişkilerine hakim olmak gibi yetilere sahip olmak önemlidir.

Uçuş emniyeti videolarına yönelik algıyı olumsuz etkileyen nedenlerden bir diğeri de “aşırı güven” olarak tanımlanabilir. Buradaki güven çoğunlukla genellikle yolcuların önemli uçuş emniyet mesajlarına yönelik içeriği zaten biliyor oldukları, tehlikeli bir durumda nasıl davranacaklarını biliyor oldukları zannından kaynaklanır. Buradaki sebebe benzer bir diğer önemli sebep ise mesaja yönelik aşinalıktır ki bu da sık sık hava yolculuğu gerçekleştiren yolcuların güvenlik mesajlarını sürekli olarak dinlemiş olmalarından kaynaklı ilgi ve odak eksikliğini ifade eder. Birey çoğunlukla birden fazla kez seferde tekrarlanan aynı içerikli mesaja dikkatini vermeye gayret etmez hatta kimi zaman bundan özellikle kaçınmaya başlayabilir. Uçak yolculuklarında bu sıkça rastlanan bir olgudur. Üstelik, üst düzey güvenlik prosedürlerinin uygulandığı hava yolculuklarında kazaların çok nadir gerçekleşmesi ve gerçekleşen kazalarda da hayatta kalma şansının çok düşük olması da yolcu tarafından olası bir kaza durumunda dikkat edilecek bir güvenlik tedbirinin öneminin kalmayacağına yönelik bir yanılgıya sahip olmasına da sebep olabilir. Böylelikle örneğin sıklıkla kazaların gerçekleştiği kara yolculuğunda tedbirli davranacak bir birey bile sıra hava yolculuğuna geldiğinde uçuş emniyeti bilgilendirmelerine dikkatli bir şekilde katılmaktan kaçınabilir.

The Kid That Crashed A Plane

On 23 March 1994, Aeroflot Flight 593 operating the Moscow-Hong Kong route, crashed into a mountain range in Kemerovo Oblast, Russia, killing all 75 passengers and crew members on board. Flight data recorders revealed the presence of two children on the flight deck. This is what happened.

Airbus A310-304

Capacity: 220 passengers

Length: 46.66m

Wing Span 43.90m



Resim 4.3. Pilotun çocuklarının uçuş sırasında kabine alınması ve kabin teçhizatına müdahale etmeleri sonucu gerçekleşen bir kazanın olay örgüsü

Kaynak: www.rferl.org, 2019

FAA (Federal Havacılık İdaresi) ve EASA (Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı) tarafından uçuş güvenlik anonsunun yapılma şekline yönelik temel zorunluluklar getirilmekle birlikte temel şartların sağlanması dışında uçuş bilgilendirme emniyeti videolarının geri kalan donatımında zorlayıcı hükümler dayatılmaz. Havayolları, uçuş emniyeti videolarında temel uçuş emniyeti mesajlarının mutlaka verilmesini sağlamak

şartıyla söz konusu bilgilendirme içeriğinde kimleri, neleri nasıl kullanacakları hakkında önemli bir serbestiye sahiptirler. Molesworth'ün çalışması da gücünü ve dayanağını buradaki serbestiden almaktadır. Molesworth, çalışmasında Air New Zealand üzerinden örnek verir ve Hobbit gibi içeriklerin firmanın uçuş emniyeti bilgilendirme videolarında tema olarak kullanıldığını belirtmiştir.



Resim 4.4. Air New Zealand'ın Hobbit temalı reklam filmi,
Kaynak: www.cbsnews.com, 2024

Molesworth'e göre etkili iletişimin başarısından daha önemli olan şey, bireylerin hedefe yönelik ilgilerini artırmak ve sürdürmektir. Üstelik sık havayolu seyahati gerçekleştiren yolcularda bu tür bir ilgi artırma ve sürdürme ihtimali daha da zorlaşmaktadır. Bu ilgisizliği aşabilmek için çeşitli pazarlama stratejileri benimsenmektedir. Madden ve Weinberger'in (1984) çalışmasından hareketle Molesworth, 150 firmadan yönetici ve reklam uygulayıcıyla yapılan anket sonuçlarına göre %90'ı aşan oranlarda gelen cevaplar bağlamında mizahın dikkat çekmede daha başarılı olduğunu vurgular. Ancak ona göre burada ilgi çekmekle ikna etmek arasında önemli bir farklılık ve çatışma ortaya çıkmaktadır. Yine de ruh hali ve performansın arasında bir ilişki olduğu bilinmektedir.

Molesworth, izletilen videoların daha kolay betimlenebilmesi için harflendirerek kodlama yapmıştır. Buna göre;

Video A: Mizah olmayan, havayolu çalışanlarının güvenlik mesajlarını sunduğu video,

Video B: Güvenlik mesajlarının esprili ve kareografik bir şekilde, dans hareketleriyle birlikte sunulduğu video,

Video C: Ünlünün bulunduğu ve güvenlik mesajlarını anlattığı video,

şeklinde üç adet uçuş emniyeti videosu belirlemiştir. Molesworth'ün literatür taramasından elde ettiği bulgulara göre ABD'de yerli hava yolcularının kemer ikaz ışıkları söndüğünde %7'sinin emniyet kemerlerini nadiren bağladıkları ya da hiç bağlamadıkları, üstelik kemer ikaz ışıkları yandığında, yani uçağın taksi, kalkış ve iniş süreçlerinde dahi hiç kemer takmayan %2'lik bir orana ulaşıldığı anlatılmaktadır. Bu kişilerin risk arayan, risk müptelası, genelde sigara ve alkol alışkanlığı bulunan genç bireylerde daha sık görüldüğü sonucuna varılmıştır. Molesworth, bu verilerden yola çıkarak mizahlı, mizahsız ve ünlünün yer aldığı videoların izleyici hafızasındaki yerini konumlandırmaya çalışmaktadır. Bir yandan da söz konusu videoların yolcuların ruh hallerini etkileyip etkilemediği belirlenmeye çalışılmıştır.

Çalışmaya 36'sı erkek 61 gönüllü katılımcı dahil olmuş ve yaş ortalamaları 20.11'dir. Katılımcıların 29'u anadil olarak İngilizce'yi konuşmaktalarken 32'si ikinci dil olarak İngilizce konuşmaktadırlar. İngilizce'yi ikinci dil olarak konuşanların 16'sı Güney Çin dili olarak bilinen Cantonca, 4 tanesi ana Çince, 2 tanesi ana Endozyaca, 3 tanesi ana Korece ve 1 tanesi de Burmanca, Farsça, Almanca, Hindistan yöresine ait yerel dil olan Kankanca, Rusça, Tagalogça ve Vietnamca dillerinin hepsini anadil olarak konuşmaktadır.

Araştırmada yaş, cinsiyet gibi demografik sorular, uçuş geçmişine dair bilgiler, davranışsal sorular (son 5 yıldaki uçuş sayısı, uçuşta kemer kullanımı, uçuş güvenlik bilgilendirmelerine dikkat) sorulmuştur.

Examining the Effectiveness of Pre-Flight Cabin Safety Announcements in Commercial Aviation
Brett R. C. Molesworth
<https://doi.org/10.1080/10508414.2014.949511> PUBLISHED ONLINE:
30 September 2014

Table 1 of 5
TABLE 1 Key Components in the Three Pre-flight Safety Videos

	Video A	Video B	Video C
Content	(No Humor)	(Humor)	(Celebrity)
Audio humor	Nil	12	1
Visual humor	Nil	18	Nil
Celebrity endorsement	No	No	Yes
Female voiceover	No	No	Yes
Male narrator	No	Yes	No
Staff delivering safety messages	Yes	No	No
Number of key safety messages	41	34	38
Video duration (min:sec)	3:16	3:39	3:35

Tablo 4.1. Molesworth (2014) çalışmasında yer alan her üç videoya ait içerik karşılaştırma tablosu

Kaynak: Molesworth, 2014.

Çalışmada söz konusu tabloyla birlikte video A, B ve C'nin içeriksel özelliklerinden bahsedilmiştir. Tablo 3.1.1.1.'de görüleceği üzere çalışmaya seçilen ilk videoda (Video A) mizah öğeleri kullanılmazken sadece uçuş ekibi üyelerinin toplamda 41 güvenlik mesajını aktardığı videonun 3 dakika 16 saniye sürdüğü anlaşılmaktadır. Bu anlamda sadece bir kadın anlatıcı ya da sadece bir erkek anlatıcı bulunmamaktadır. Farklı cinsiyetlerde kabin ekibi üyeleri güvenlik mesajlarını aktarmaktadır. Tablo dökümünden video B için bir çıkarım yapıldığında ise sesli ve görsel mizahın yoğun kullanıldığı belirtilmektedir. Mizahın öne çıktığı B videosunda erkek anlatıcı bulunmaktadır. Söz konusu videoda 34 güvenlik mesajının verildiği tespit edilerek tabloya aktarılmıştır. Video C'de ise sadece 1 adet sesli mizah öğesi dışında mizah unsuru bulunmamakla birlikte bir ünlünün kullanıldığı videoda anlatıcının cinsiyetinin kadın olduğu ve 38 anahtar güvenlik mesajının 3 dakika 35 saniyelik videoda aktarıldığı tespit edilmiştir. Eğer buradaki tablo üzerinden karşılaştırma yapmak gerekirse 3 dakika 16 saniyelik süresiyle en kısa video olan Video A'da içerik olarak 41 anahtar güvenlik mesajının sunulmuş olması, videonun içeriksel verimliliği bağlamında diğerlerine kıyasla daha verimli olduğu düşüncesini uyandıracaktır. Ancak böyle bir önyargı, henüz araştırma sonuçlarını elde etmeden yapıldığında yanıltıcı sonuçlara yol açabilir.

Çalışmada bir sonraki tablo, hangi videolarda hangi güvenlik mesajlarının hangi önceliklerle verildiği üzerine kurgulanmıştır.

Section	Video A (No Humor)	Video B (Humor)	Video C (Celebrity)
1	Seatbelt	Baggage	Seatbelt
2	Baggage and electronic items	Seatbelt	Brace position
3	Smoking	Oxygen	Exits
4	Exits	Brace position	Lighting
5	Escape slides and life rafts	Life jackets	Escape slides and life rafts
6	Lighting	Smoking	Oxygen
7	Oxygen	Lighting	Life jackets
8	Life jackets and flotation devices	Exits	Smoking
9	Other (not in video)	Electronic items	Safety card
10		Seat position	Other (not in video)
11		Other (not in video)	

Tablo 4.2. Anahtar güvenlik mesajlarının veriliş sırasına göre her üç videodaki yerleşimini gösterir tablo

Kaynak: Molesworth, 2014

Video A ve Video C'nin güvenlik mesajlarının verilmesinde emniyet kemerleriyle başladığı görülmektedir. Video B'de ise kabin bagajlarının baş üstü

dolaplarına yerleştirilmesini anlatan bölümle başlanmıştır. Video A’da koltuk emniyet kemerlerinin bağlanması uyarısını takiben kabin bagajlarının nasıl yerleştirileceği ve elektronik aygıtların ne şekilde kullanılması ve kaldırılması gerektiğini belirten bölümle devam edilmiştir. Ardından acil çıkış kapıları, çıkış kaydırakları ve şişme botların bilgisi verilmektedir. Ardından kabinde yer alan ışıklandırmaların yolcuları nasıl yönlendireceğine dair bilgilendirme yapılmaktadır. Yedinci sırada oksijen maskelerinin kullanımı verilirken sekizinci sırada can yelekleri ve acil durum yüzme aygıtlarına yönelik bilgilendirme yapılmaktadır.

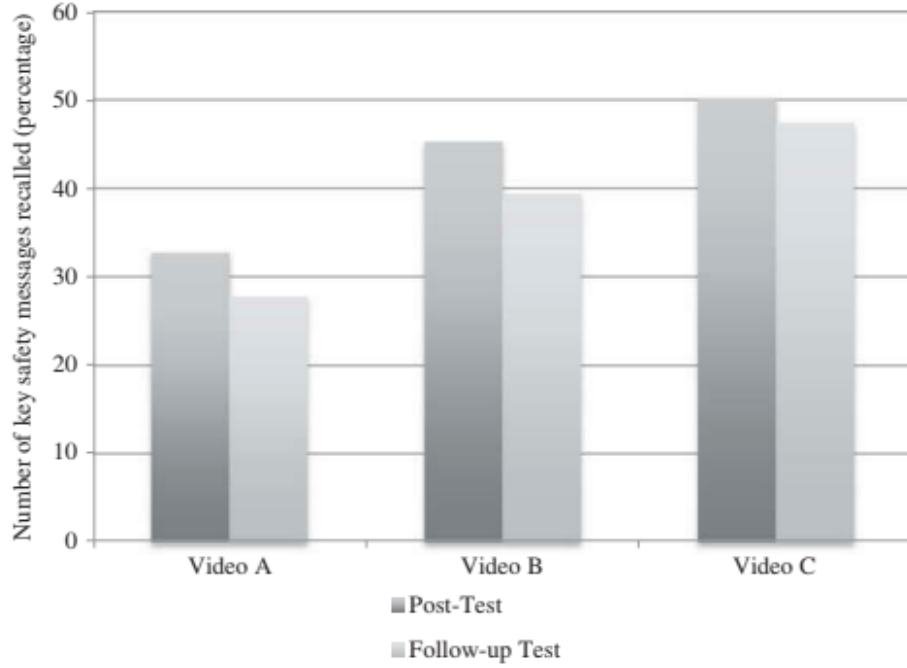
Video B’de sunumda ikinci sırada koltuk kemerleriyle devam edilirken oksijen maskeleri bilgilendirmesi üçüncü sırada verilmektedir. Oksijen maskesini takiben çarpışma pozisyonu, can yelekleri, sigara kullanımı yasağı, acil durumda yolcuların takip edeceği yönleri gösteren ışıklandırmalar, acil çıkışlar, elektronik aygıtların kullanımı ve koltuk pozisyonlarının ayarlanmasına yönelik hatırlatmalar yer almaktadır.

Ünlünün kullanıldığı Video C’de ise koltuk kemerleri, çarpışma pozisyonunun alınması, acil çıkışlar, ışıklandırma, çıkış kaydırakları ve şişme bot, oksijen maskeleri, can yelekleri, sigara yasağı, güvenlik kartlarının hatırlatılması şeklinde bir yol izlenmektedir. Her üç videoya dair tablolardan anlaşılabileceği üzere kilit güvenlik mesajlarının verilmesi noktasında zorunlu bir sıralama olmasa da teknik açıdan birbirini tamamlayan, birbiriyle alakalı güvenlik mesajları genellikle birbiri ardına sunulmaktadır. Videolarda sunulması zorunlu olan ve belli ilgi bağlarına göre oluşturulan vazgeçilmez güvenlik mesajları arasındaki geçişleri de havayolunun tercihiye göre oluşturulan kurgusal içerik belirlemektedir. Kategorize edilen güvenlik mesajlarına ilişkin anlama testi formlarında hatırlanan doğru güvenlik mesajı sayısı yüzdelere dönüştürülmüş ve tüm analizler yüzde verileriyle gerçekleştirilmiştir. Videolar, 3x3 metrelik ekranlarda ses eşliğinde ve altyazısız gösterime sunulmuştur. Ekran boyutunun, katılımcıların algılamalarına elverişli olması için 3x3 olarak seçildiği anlaşılmaktadır. New South Wales Üniversitesi Havacılık Okulu’nda gerçekleştirilen çalışmada ruh hali formu POMS anketi ve onay formu imzalatılarak katılımcılar çalışmaya dahil edilmiştir. Videoların izletilmesinden önce, videolar izletildikten hemen sonra ve videolar izletildikten 2 saat sonra olmak üzere üç kez POMS anketini doldurmaları istenmiş, bu deneylerin toplam süresi ise 135 dakika

kadar almıştır. Böylelikle zamanın da izlemeye, ilgiye ve hatırlamaya olan etkisinin ölçülmesi sağlanmıştır. Çalışmanın sonuçlandırılmasından önce yöntemin sonuçlar üzerinde etkisi olmadığını belirlemek amaçlı olarak iki ayrı sınıftan katılımcılarla aynı prosedürler dahilinde çalışma uygulanmış, varyans analizi ANOVA kullanılarak iki farklı sınıfta söz konusu içeriklerin performans bağlamında hiçbir etkisi olmadığı ortaya konmuştur. Analizler sona erdiğinde ortaya çıkan sonuç, mizah içeren video B'nin katılımcıların ruh hallerini olumlu yönde etkileyen tek video olduğunu ortaya koymuştur. Ancak 2 saat sonrasını ölçümleyen çalışmada olumlu değişimler de ortadan kalkmış ve katılımcıların ruh halleri daha önceki ortalama seviyelere geri dönmüştür.

Çalışmada İngilizce'yi ana dil olarak konuşanların ifade ettikleri davranış şekilleriyle İngilizce'yi ikinci dil olarak konuşanların ifade ettikleri davranış şekilleri arasında önemli bir fark oluşmadığı verisi ortaya konmuştur. Güvenlik mesajlarının davranışa dönüşmesiyle ilgili soruda sadece 1 sayılık bir farkla İngilizce bir komutun karşılığının verilmediği yönünde bir cevaba ulaşılmıştır. Çalışmanın tartışma bölümünde yolcuların güvenlik bilgilendirmelerine yönelik ilgilerini sıcak tutmaya ihtiyaç duyulduğu, çünkü hatırlanan mesaj sayısının fazlaca düşük olduğuna dair çıkarım yapılmıştır. Bununla birlikte havayollarının yaratıcı çözümler geliştirerek uçuş güvenlik videolarını daha akılda kalıcı kılmaya çalıştıkları ancak bu yöntemlerin başarılı olup olmadığının henüz bilinmemekte olduğu vurgulanmıştır. Araştırma sonuçları üzerinden eğlenceli ve mizahlı olarak algılanan güvenlik bilgilendirmelerinin yolcuların ruh halini daha olumlu etkilediği söylenebilir. Ancak güvenlik mesajlarının hafızada tutulması ve gerektiğinde hatırlanması noktasında iyimser bir yaklaşımda bulunmak zorlaşmaktadır. Araştırma sonuçlarına göre mizahlı B videosu ile ünlünün kullanıldığı C videosu arasında bilgi hatırlama bağlamında önemli bir fark bulunmamaktadır. Ancak B videosu ile C videosunun ilgiyi çekme yönündeki başarısı baskın durumdadır. Yolcunun ilgisinin videoya çekilmiş olması her ne kadar güvenlik mesajlarının başarıyla hatırlanması ve risk durumunda uygulanması bağlamında başarısız sonuçlanma oranının artmasına neden olsa da videoya duyulan ilgiyi artırdığı için alternatif metodlarla bu ilginin davranışa dönüştürülmesinin belki ilerideki çalışmalar için bir amaç veya bir umut olarak yansıtılabileceği vurgusu yapılmaktadır. Nitekim mizah veya ünlü içermeyen A videosunda video sunumunu birden fazla kişinin yapması ve mizah veya ünlü kullanımı gibi cezbedici herhangi bir öge bulunmaması nedeniyle katılımcılar, video içerisindeki 41 güvenlik mesajına

konsantre olmakta zorlandıkları ve hatırlama konusunda diğer iki videodan daha geride olduklarını tespit etmiştir.



Tablo 4.3. Videoların izlenmesinin hemen sonrası yapılan hatırlama test sonuçları ile videoların izlenmesini takip eden 2 saat sonra yapılan hatırlama test sonuçlarının karşılaştırma grafiği

Kaynak: Molesworth, 2014.

Çalışma sonuçlarına göre video A'nın aksine video C'nin, temel güvenlik mesajlarını iletmede daha etkili olduğu ortaya konmuştur. Video içeriklerinin hatırlanması anlamında mizah içeren video B öne çıksa da güvenlik mesajlarının hatırlanması ve öğrenilmesi perspektifinden bakıldığında çalışma sonuçları, ülünün kullanıldığı video C'nin daha efektif sonuçlar verdiğini ortaya çıkarmıştır.

Çalışmada, Tehrani ve Molesworth'ün 2013'te gerçekleştirdikleri "The Effect of Mood on Performance in Non-normal Situations" isimli çalışmada ortaya koydukları 'olumlu ruh haline sahip katılımcıların acil tahliye sırasında daha az hata yaptıkları ve diğer yolculara oranla daha hızlı çıktıkları' sonucuna gönderme yapılmıştır. Ancak burada araştırmacıları geçmiş ve günümüzdeki çalışmalar bağlamında kısıtlayan önemli noktalardan birisi, videoların hatırlanmasına yönelik testlerde özellikle video C'nin izlenmesinde temel güvenlik mesajlarının ilk izleme sonrası ölçümde zirveye ulaşmış olsa da 2 saat sonra hatırlama oranı %4'e kadar düşmüştür. Özellikle kıtalararası uçuşlarda bu tür hatırlanma oranlarının daha fazla düşeceği yorumu

yapılmıştır. Literatürdeki benzer çalışmada ulaşılan önyargıların aksine başka ırklara sahip olmanın emniyet kemeri takma olasılığını daha düşürdüğü gibi sonuçlar desteklenmemiştir. Genellikle tekrarlanan güvenlik mesajından duyulan sıkılmışlığın uçuş güvenliği bilgilendirmelerine katılmama nedenleri arasında öncelikli hale geldiği yorumu öne çıkmaktadır.

Pozitif ruh haline sahip bir birey çevresinin daha fazla farkında olacak, daha az hata yapacak ve daha kısa sürede tahliye olacaktır. Bu nedenle ruh hali ölçümlerini ve çeldiricilerini içeren araştırmaların devamlılığı savunulmaktadır. Çalışmada vurgulanan eksikliklerden birisi uçak motoru gürültüsünün ve buna eşlik eden veya rakip olan diğer gürültülerin çeldiriciliğinin ölçülenmesindeki eksikliklerdir. Uçak gürültüsünün hatırlama davranışlarını düşürecek varsayımı dikkate alınarak gelecek çalışmalarda bu türde değişkenlere ağırlık verilmesi tavsiye edilmiştir. Üstelik uçuş içi güvenlik bilgilendirmelerinin yapılması esnasında uçak motorlarının çalıştırılmasıyla ilgili kesin bir zamanlama bulunmadığı için her uçuşta bu etkinin ne zaman başlayacağı, ne zaman sönümleneceği ve hangi uçak tipine göre hangi sonucu vereceği gibi kombinasyonlar da böyle bir araştırma yapılmasının önündeki önemli zorluklardan birisi olarak görülebilir. Çalışmada uçuş güvenlik mesajlarının sürekli tekrar ediliyor olmasının ‘mesajların hepsi aynı veya ‘bu bilgilerin zaten bilindiği’ gibi nedenlerle dikkate alınmıyor olması yönündeki vurgu ısrarla gelecek çalışmalarda ele alınması için tekrarlanmaktadır. Hatta öneri olarak check-in işlemi sırasında uçuş güvenliği bilgilerini sunmak veya uçuş güvenliği bilgilendirme not ve görsellerini biniş kartlarına eklemek gibi düşünceler de dile getirilmesine karşın rezervasyon ve check-in sistemlerini tamamen dijital platformlara taşıyan Ryan-Air gibi kuruluşlar için bu tür önerilerin fiiliyata dökülmesi imkânsız yakın gözükmektedir. Ayrıca check-in sırasında uçuş bilgilendirmesine vakit ayırmak veya uçuş kartına eklemek gibi işlemler maliyet ve zaman tasarrufunu imkânsız hale getirecektir.

4.2.2. Pre-flight Safety Briefings, Mood and Information Retention

Tehrani ve Molesworth’ün (2015) gerçekleştirdiği çalışma, uçuş öncesi güvenlik bilgilendirmelerinin yolcuların ruh halleri ve hatırlama düzeyleri üzerindeki etkilerini incelemektedir. Aslında içerik ve yöntem olarak daha önce Molesworth tarafından 2014’te gerçekleştirilen “Examining the Effectiveness of Pre-Flight Cabin Safety Announcements in Commercial Aviation” çalışmasına yapısal olarak da oldukça

benzeyen bu çalışmada temel amaç uçuş öncesi güvenlik bilgilendirmelerinin yolcuların ruh halleri üzerinde olumlu bir etki yaratıp yaratmadığını ve bu bilgilendirmelerin içerdiği kritik güvenlik mesajlarının ne kadar hatırlandığını ölçmektir. Ayrıca bilgilendirmenin mizah içerikli veya film temalı olup olmamasının yolcuların bu bilgileri hatırlama oranını etkileyip etkilemediği de araştırılmaktadır. Söz konusu çalışmada havayolu şirketlerinin güvenlik bilgilendirmelerini eğlenceli hale getirip yolcuların ilgisini çekmeye çalıştıkları bilinmekle birlikte bu tür bilgilendirmelerin aslında uçuş bilgilendirme videosunun eğitimsel içeriğinin algılanması, özümсенmesi ve herhangi bir risk durumunda pratik tahliye davranışlarına dönüştürülmesi süreçlerini baltalayabileceği ihtimali de göz önüne alınmıştır.

Çalışma toplamda 82 katılımcı ile gerçekleştirilmiş, katılımcılar üç gruba ayrılmıştır. Ancak her grupta çeşitli sayıda bireylerin söz konusu videoları daha önce izlemiş olmaları dolayısıyla fireler verilmiş ve toplamda 72 katılımcı üzerinden çalışma devam etmiştir. Üç adet grupta toplanan bireylerin standart video izletilen video A grubunda 27 katılımcı, mizah içeren video B grubunda 25 katılımcı ve film temalı video izletilen C grubunda 20 katılımcı olacak şekilde gruplar ayrılmıştır. A grubunda geleneksel bir format sunulur. Sunumda erkek bir anlatıcı güvenlik mesajlarını doğrudan sunar. Videodaki her bölüm, oksijen kullanımı, bagaj yerleştirme, emniyet kemeri kullanımı gibi temaları sembolize eden başlıklara ayrılmıştır. Videolarda aktörler, güvenlik mesajlarını canlandırarak yolcuların yapmaları gereken davranışları tekrarlamaktadırlar. Video A'nın toplam süresi 2 dakika 55 saniye olarak belirtilmekteyken bu süre içerisinde sunulan temel güvenlik mesajı sayısı 35 olarak aktarılmıştır. B videosunun temel özelliği mizah içerikli olmasıdır. B videosu, Eğlenceli ve esprili bir güvenlik videosudur. Yolcuların dikkatini çekmek ve güvenlik mesajlarını daha ilgi çekici hale getirmeyi amaçlamaktadır. Videodaki güvenlik mesajları, aerobik kıyafetli iki kabin güvenlik görevlisi tarafından sunulur. Bu görevliler zaman zaman esprili diyaloglarla da araya girerler ve anahtar güvenlik mesajlarını verirken dans ederler. Videoda 70'li yılların disko tarzı müzikleri yer almakta ve müzik, güvenlik mesajları arasındaki geçişlerde daha yüksek sesle duyulabilmektedir. Bu süreçte, güvenlik görevlileri koreografili dans hareketleriyle mesajları iletirler. Görsel ve işitsel esprilerle dolu olan video B'nin toplam süresi 3 dakika 39 saniye olarak tespit edilmiş ve 34 güvenlik mesajının sunulduğu

belirlenmektedir. B videosunda güvenlik mesajları, standart videodaki gibi başlıklarla işaretlenmemiştir. Bu nedenle, yolcular mesajlar arasında daha fazla espri ve hareket geçişleri ile karşılaşmaktadır. C videosu film temalı bir video olup popüler bir film serisine dayalı olarak hazırlanmış bir uçuş emniyeti videosudur. Video C, popüler bir filmde yer alan karakterlerle benzer kostümler giyen aktörlerle sunulur. Aktörler, bu karakterler gibi giyinerek uçuş emniyeti mesajlarını aktarırlar. Video C, havayolu şirketinin Business Premier gibi premium hizmetleri ile ilgili ek bilgiler de içerir. Görsel olarak film karakterlerinin giydiği kıyafetler ve sahneleme şekli, eğlenceli ve çekici bir unsur olarak kullanılmıştır. Video C, toplamda 4 dakika 27 saniyelik süresiyle 38 kilit uçuş emniyeti mesajının sunulduğu bir videodur.

Çalışmada katılımcılara çeşitli demografik sorular sorulmasının yanı sıra psikososyal yapılarını ölçen (TMD) Total Mood Disturbance anketi ve bilgi hatırlama testi uygulanmıştır. Tehrani ve Molesworth'ün verilerinin ortaya koyduğu ilk sonuçlar, esprili ve film temalı videoların, yolcuların ruh halleri üzerinde olumlu bir etki yarattığını göstermiştir. Bu tür videolar, yolcuların ruh hallerini standart A videosuna kıyasla daha pozitif yönde etkilemiştir. Standart içerikli A videosunun ise katılımcıların ruh halleri üzerinde önemli bir etkisi olmamıştır. Çalışmada, mizah içerikli B ve film temalı C videolarının, yolcuların güvenlik mesajlarını hatırlama becerilerini azalttığı tespit edilmiştir. Özellikle mizah içeriği ve ünlü kullanımı ruh halini önemli ölçüde olumlu etkilemekteyken kilit güvenlik mesajlarının hatırlanmasını güçleştirebilmektedir. Ruh halinin olumlu etkilenmesi, uçuş emniyeti bilgilendirme videosunun ilgi çekmede başarılı olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak burada temel problem, hatırlama düzeyini düşürmesi nedeniyle videoların olası bir acil durumun gerçekten meydana gelmesi esnasında bilgileri pratiğe dönüştürecek yeterlikten yoksun olmasıdır. Hem hatırlamada yaşanacak güçlükler hem de hatırlanan bilgilerin teknik detaylarının yeterince özümselememiş olması dolayısıyla pratikte daha zararlı olabilecek davranışlara yol açabilmesi ihtimali henüz çözülememiş problemlerden biri olarak öne çıkmaktadır. Dikkat çekiciliğin sağlanmasına rağmen bilgilendirici mesajların geri planda kalması acil durumda verimliliği istenilen ölçüde sağlayamayacaktır.

Çalışmanın önemli dezavantajlarından birisi, katılımcıların genellikle genç olmaları dolayısıyla çalışmanın evrene uyarlanmasında yaş grubu açısından büyük

eksiklikler ortaya çıkması mümkündür. Ayrıca standart güvenlik videosu, mizah içerikli video ve ünlülerin ya da filmlerin konu edildiği videolar olmak üzere sadece üç tür videonun incelenmesi, diğer alternatif video içeriklerinin değerlendirilmesini imkânsız hale getireceği için hissedilen bir başka eksiklik olarak göze çarpmaktadır.

Uçuş öncesi güvenlik videolarında ele alınan konular ve temel güvenlik mesajlarının amacı	
Başlık	Mesajın amacı
1- El bagajları	Başüstü bagajların konumları
2- Emniyet kemeri	Emniyet kemerinin bağlanması
3- Oksijen	Oksijenin maskelerinin doğru ve zamanında kullanımı
4- Destek konumu	Acil durumlarda destek pozisyonu
5- Can yeleği	Can yeleklerinin zamanında kullanımı
6- Sigara yasağı	Sigara içmeme politikası
7- Işıklar	Zemin koridor ışıklarıyla uçak çıkış kapılarına yönlendirilmesi
8- Çıkışlar	Acil çıkışların yeri ve en yakın çıkışın seçimi
9- Elektronik cihazlar	Elektronik cihazlar ve uçaktaki diğer cihazlara etkileri
10- Koltuk pozisyonu	Kalkış ve iniş öncesi koltuk ayarı

Tablo 4.4. Tehrani ve Molesworth (2015) makalesinde yer alan temel güvenlik mesajlarının amaçlarını Türkçe olarak belirten tablo

4.2.3. Employing Humour and Celebrities to Manipulate Passengers Attention.

Seneviratne ve Molesworth (2015) tarafından yapılan çalışma, ticari havacılıkta yolcu dikkatini çekmek amacıyla güvenlik videolarında espri ve ünlü kullanmanın etkilerini incelemektedir. Havayolu şirketlerinin uzun süredir karşılaştığı sorunlardan biri, yolcuların güvenlik bilgilendirmelerine olan ilgisizlikleridir. Özellikle sık uçan yolcular bu bilgilendirmeleri tekrarlayıcı ve sıkıcı bulmakta, genç erkek yolcular ise güvenlik videolarına en az dikkat eden grup olarak öne çıkmaktadır. Bu nedenle, espri ve ünlü kullanımı, yolcuların ilgisini çekmenin bir yolu olarak görülmektedir. Söz konusu çalışmanın amacı da espri ve ünlü kullanımının yolcuların dikkatini çekme ve güvenlik bilgilerini hatırlama üzerindeki etkilerini araştırmaktır. Çalışma, hangi yöntemin daha etkili olduğunu belirlemek için farklı videoların yolcular üzerindeki etkilerini karşılaştırmaktadır.

Çalışmada 45 katılımcı rastgele üç gruba ayrılmıştır: mizah içermeyen standart video A, mizah içeren video B ve ünlü içeren video C olmak üzere üç grup

bulunmaktadır. Katılımcılar, uçuş emniyeti bilgilendirmelerini izlerken göz hareketleri takip edilmiş, hatırladıkları güvenlik mesajlarını da geri bildirmeleri istenmiştir. Sonuçlar, esprili videoların yolcuların dikkatini çekmede ve güvenlik bilgilerini hatırlamada en etkili yöntem olduğunu ortaya koymuştur. Katılımcıların, esprili videolarda dikkatlerinin daha az dağıldığı, ünlü içeren videolarda ise dikkatlerinin daha fazla dağıldığı gözlenmiştir. Bilgiyi hatırlama açısından mizah içeren video B en başarılı sonuçları verirken, ünlünün kullanıldığı video C grubu en düşük hatırlama oranını göstermiştir. Bu çalışmanın en önemli bulgularından biri, güvenlik videolarında espri kullanımının dikkat süresini artırmada ve bilgi kalıcılığını sağlamada etkili olduğudur. Espirili videolar, yolcuların videoya olan ilgisini artırırken aynı zamanda uçuş emniyeti mesajlarının akılda kalıcılığını da sağlamaktadır. Böylelikle mizahın öğrenmeyi artırıcı etkilerinin diğerlerine oranla daha yüksek olduğu çıkarımı yapılabilir. Diğer yandan, videoda ünlü kullanımının beklentilerin aksine daha az etkili olduğu çıkarımı da yapılabilir. Çünkü çalışma sonuçlarının ve literatürdeki çeşitli bulguların da gösterdiği üzere ünlünün dikkat çekmek için kullanıldığı mesajlar, ürüne yönelik mesajın önüne geçebilir ve iletilmek istenen asıl mesaj arka planda kalabilir. Aynı şekilde uçuş emniyeti bilgilendirmeleri de ünlü kullanımının dikkat dağıtıcı etkisi altında kayba uğrayabilir ve bilginin doğru bir şekilde iletilmesine engel olunabilir.

Çalışmada göz takip yazılımlarından da destek alınarak dikkat süreleri ölçülmüştür. Katılımcıların videoları ne kadar süreyle takip ettikleri, ilk dikkat dağılma anı ve dikkat dağılım sayıları tespit edilmiştir. Sonuçlar ise mizah ağırlıklı videoların, katılımcıların dikkatlerini korumalarına daha yardımcı olduğunu ve bu tür videoların gösteriminde dikkat dağılma sayısının daha az olduğunu ortaya koymuştur. Ünlü kullanılan videolarda ise katılımcıların dikkatlerinin daha çabuk dağıldığı ve videoyu izlerken daha sık dikkatlerinin dağıldığı gözlemlenmiştir. Bu bulgular, mizahın yolcuların dikkatini toplamada ünlü kullanımından daha etkili olduğunu göstermektedir.

Bilgiyi hatırlama açısından mizahın kullanıldığı videolar ünlünün kullanıldığı videolardan daha başarılı sonuçlar vermiştir. Mizahlı videolarda sunulan güvenlik mesajları, katılımcılar tarafından daha fazla hatırlanmıştır. Bu, mizahın hem dikkat çekici hem de bilgi kalıcılığını artıran bir unsur olduğunu da ortaya koymaktadır.

Ünlülerin yer aldığı videolarda ise yolcuların dikkatlerinin ünlüye yöneldiği ve güvenlik mesajlarının iletilmesinde veya hatırlanmasında istenilen verimin yakalanamayacağı ortaya çıkmıştır. Böylelikle ünlü kullanımının güvenlik videolarında etkin bir strateji olmayabileceğini ve espri kullanımının daha etkili bir araç olduğunu vurgulamak daha mantıklı bir seçimdir.

Sonuç olarak bu çalışmada, mizahın uçuş emniyeti bilgilendirme videolarında akılda kalıcılığı sağlayan etkili bir yöntem olduğu ortaya konmuş ve yaratıcı yöntemlerin geliştirilmesi gerekliliği de vurgulanmaktadır. Çalışma, uçuş emniyeti bilgilendirmelerinde kullanılan yöntemlerin ve söylemin yolcu davranışları üzerindeki etkilerini incelemek açısından önemli bir katkı konumundadır. Havayolu şirketlerinin uçuş emniyeti bilgilendirmelerini yolcular için daha cazip hale getirmek amacıyla mizah kullanımı gibi stratejilere yönelmesi, bu bilgilendirmelerin etkinliğini artırabilir. Bununla birlikte, bu yaratıcı yöntemlerin dengeli bir şekilde kullanılması ve emniyet mesajlarının net bir şekilde iletilmesini sağlamak da önemlidir. Bunu sağlayabilmek için yaratıcı stratejilerin etkili söylem teknikleri ve iletişim becerileriyle harmanlanması kritik öneme sahiptir.

Üç uçuş öncesi güvenlik videosunda yer alan uçuş öncesi güvenlik videolarında temel güvenlik mesajı bölümler

Bölüm	Video A (mizah yok)	Video B (mizah)	Video C (ünlü)
1	Emniyet kemeri	Bagaj	Emniyet kemeri
2	Bagaj ve elektronik eşyalar	Emniyet kemeri	Acil durum pozisyonu
3	Sigara yasağı	Oksijen	Çıkışlar
4	Çıkışlar	Acil durum pozisyonu	Aydınlatma
5	Kaçış kaydırakları	Can yelekleri	Kaçış kaydırakları
6	Aydınlatma	Sigara içmek	Oksijen
7	Oksijen	Aydınlatma	Can yelekleri
8	Can yelekleri	Çıkışlar	Sigara yasağı
9	Diğer (videoda yok)	Elektronik ürünler	Güvenlik kartı
10		Koltuk konumu	Diğer(videoda yok)
11		Diğer (videoda yok)	

Tablo 4.5. Seneviratne ve Molesworth’ün 2015 çalışmasında yer alan video kesitleri tablosunun Türkçeleştirilmiş hali

4.2.4. A Comparative Study of Aviation Safety Briefing Media: Card, Video and Video with Interactive Controls.

Chittaro’nun (2017) çalışmasında yolculara yönelik uçuş emniyeti bilgilendirmelerinde kullanılan güvenlik kartları, uçuş emniyeti videoları ve interaktif

video formatlarının etkinliği karşılaştırılmıştır. Araştırma, uçuş emniyeti bilgilendirmelerini iletmekte kullanılan farklı medya türlerinin yolcular üzerindeki etkilerini analiz etmektedir. Ayrıca interaktif teknolojilerin gelişen rolleri de yeniden değerlendirilme imkanı bulmuş ve karşılaştırmaya dahil edilmiştir. Önceki araştırmalarda yolcuların özellikle uçuş emniyeti bilgilendirme videolarında düşük dikkat düzeylerinde kaldıkları gözlemlenmiş ve uçuş emniyeti bilgilerini anlamakta, hatırlamakta zorlandıkları, dolayısıyla olası bir acil durum senaryosunda gerekli uçuş emniyeti davranışını gerçekleştirmede yetersiz kalacakları anlaşılmıştır.

Çalışmanın temel amacı, yolcuların acil bir durumda hayatta kalma şansını artırmak için gerekli uçuş emniyeti prosedürlerini öğrenmelerini sağlamak, dolayısıyla uçuş emniyeti bilgilendirme medyasının bu bilgi aktarımında ne kadar başarılı olduğunu değerlendirmektir. Chittaro'nun çalışması, uçuş emniyeti bilgilendirmelerinde geleneksel yöntemlerin yeterince etkili olmadığını, yolcuların bu bilgilere dikkat etme ve hatırlama oranlarının düşük olduğunu öne sürmektedir. Bu durumu çözmek için çalışmanın öncelikli tavsiyesi uçuş emniyeti bilgilendirme videolarına interaktif kontroller eklemektir. Chittaro, havayolu şirketlerinin uçakta yer alan eğlence sistemleri ve yolcuların kişisel elektronik cihazlarını kullanarak güvenlik bilgilendirmelerine interaktif unsurlar ekleyebileceklerini belirtir. Eğer böyle bir imkân tanınırsa güvenlik bilgilendirmelerinin daha kişisel bir deneyimle öğrenileceği fırsatlar sunulabilecektir.

Çalışmanın deneysel tasarımı, üç farklı güvenlik bilgilendirme medyasının etkinliğini karşılaştırmak için yapılmıştır. Geleneksel uçuş güvenliği bilgilendirme kartları, standart uçuş eğitimi bilgilendirme videoları ve interaktif kontroller içeren videolar olmak üzere oluşturulan bu üç farklı bilgilendirme medyası deney gruplarına sunulmuştur. Burada söz konusu materyallerin her birini, toplamda 66 üniversite öğrencisinden oluşan katılımcıların gözlem gruplarına ayrılarak izlemeleri sağlanmıştır. Kart grubu, bilgisayar grafikleriyle oluşturulmuş bir güvenlik kartını incelemiştir. Video grubu, aynı grafik ve animasyonları içeren bir video izlemiştir. İnteraktif video grubu ise standart video ile aynı içeriği sunan ancak kullanıcıya videonun hızını kontrol etme ve işlemi tekrar etme gibi interaktif seçenekler sunan bir video izlemiştir. Videodaki interaktif kontrollerin basit olmasına ve kullanıcıların prosedürleri kendi tercihleriyle öğrenmelerine olanak tanınmasına özen gösterilmiştir.

Deney sonuçlarına bakıldığında güvenlik kartları ile kıyaslandığında videoların daha etkili olduğu ortaya çıkmıştır. Katılımcılar, videolarda güvenlik kartlarından daha fazla bilgi hatırlamış ve uygulamada daha az hata yapmıştır. Bununla birlikte, interaktif özelliklere sahip videoların en yüksek başarıyı sağladığı gözlemlenmiştir. Katılımcılar, interaktif videolar sayesinde bilgileri daha iyi hatırlamış ve uygulamada daha az hata yapmıştır. Örneğin, oksijen maskesini takma, kemer bağlama gibi prosedürlerde daha az hata yapılmıştır. Bu bulgular, videoya eklenen interaktif unsurların yolcuların güvenlik bilgilerini daha etkili bir şekilde öğrenmelerine katkıda bulunduğunu göstermektedir.

Çalışma ayrıca, güvenlik bilgilerini öğrenmenin ötesinde, yolcuların güvenlik prosedürlerini uygulama becerilerini de değerlendirmiştir. Sonuçlar, interaktif videoların yolcuların gerçek dünyada bu bilgileri uygulama yeteneklerini artırdığını göstermiştir. Ayrıca, çalışmada katılımcıların kendilerine olan güvenlerini artırıp artırmadığı da ölçülmüştür. Kendine güven düzeyinde de interaktif videoların daha olumlu etkiler yarattığı görülmüştür.

Çalışmanın bulguları, videoların geleneksel güvenlik kartlarına kıyasla daha etkili olduğunu gösterirken, interaktif videoların daha da fazla etkinlik sağladığını ortaya koymuştur. Bu sonuçlar, interaktif kontrollerin kullanıcının öğrenme hızını kontrol etmesine ve bilgiyi kendi hızında işlemesine olanak tanıdığı için daha iyi öğrenme sağladığını savunan literatürel tarama sonuçlarıyla uyumludur. Ayrıca, video içeriklerinde işlemleri küçük bölümlere ayırarak sunmanın öğrenme sürecini kolaylaştırdığı belirtilmiştir. Bu bağlamda her bir güvenlik prosedürünü ayrı bir segment olarak sunma ve kullanıcının her segmenti kontrol etmesine izin vermenin, öğrenme sürecini pekiştirdiği tespit edilmiştir.

Sonuç olarak, çalışma havayolu güvenliği bilgilendirmelerinde kullanılan geleneksel yöntemlerin yerine interaktif teknolojilerin daha fazla tercih edilmesi gerektiğini vurgulamaktadır. İnteraktif videolar, yolcuların güvenlik bilgilerini daha iyi öğrenmelerine ve bu bilgileri gerçek dünyada uygulama becerilerini geliştirmelerine olanak tanımaktadır. Bu bulgular, havayolu şirketlerinin yolcuların güvenlik farkındalığını artırmak için interaktif teknolojilere yatırım yapmaları gerektiğini ortaya koymaktadır. Ayrıca, çalışmanın bulguları, güvenlik

bilgilendirmelerinin daha kişisel ve etkili hale getirilmesinin yolcuların güvenlik prosedürlerine olan ilgisini artırabileceğini göstermektedir.

Chittaro'nun çalışması, gelecekteki araştırmalar için de önemli bir zemin hazırlamaktadır. Farklı yaş grupları ve yolcu demografileri üzerinde yapılacak benzer çalışmalar, interaktif teknolojilerin genel etkisini daha geniş bir perspektifte değerlendirebilir.

4.2.5. Air Passenger's Perception Toward Pre-flight Safety Briefing Videos: Does It Matter?

Lee, Wang, Hsu ve Jan'ın çalışması, yolcuların uçuş öncesi güvenlik videolarına olan algılarını inceleyen önemli bir çalışmadır. Bu çalışma, havayolu şirketleri tarafından sunulan güvenlik videolarının yolcular üzerinde ne kadar etkili olduğu ve yolcuların bu videolara olan algılarının, bu videolara dikkat etme niyetlerini nasıl etkilediğini araştırmaktadır. Çalışma, Planlanmış Davranış Teorisi (TPB) modeli çerçevesinde gerçekleştirilmiş ve yolcuların bu videolara yönelik tutumlarının, algılanan davranışsal kontrol ve öznel normlarla olan ilişkisi detaylı olarak ele alınmıştır. Bu bağlamda, çalışma yolcuların bu güvenlik bilgilendirme videolarına karşı tutumlarının, bu videolara dikkat etme niyetlerini nasıl etkilediğini anlamaya çalışmıştır.

Araştırma, toplamda iki farklı grup üzerinde gerçekleştirilmiştir: üniversite öğrencilerinden oluşan 333 kişilik bir grup ve turistlerden oluşan 630 kişilik bir grup. Araştırma katılımcıları, uçuş öncesi güvenlik videolarını izledikten sonra bu videolara yönelik algılarını değerlendirmişlerdir. Yapılan araştırmalar neticesinde katılımcıların bu videolara yönelik algılarının, onların tutumları, öznel normları ve davranışsal kontrol algıları üzerindeki etkisi incelenmiştir. Araştırmanın sonuçlarına göre, yolcuların güvenlik bilgilendirme videolarına yönelik olumlu algıları, onların bu videolara yönelik tutumlarını ve davranışsal kontrol algılarını olumlu yönde etkilemektedir. Bu durum, yolcuların güvenlik bilgilendirmelerine karşı olumlu bir tutuma sahip olduklarında, bu videolara olan dikkatlerinin de artabileceğini göstermektedir.

Ancak, çalışmada dikkat çeken bir diğer bulgu, yolcuların güvenlik videolarına dikkat etme niyetlerinin doğrudan olumlu bir şekilde etkilenmediğidir. Yani, yolcuların güvenlik videolarına karşı olumlu bir algıya sahip olmaları her zaman bu videolara

dikkat edecekleri anlamına gelmemektedir. Bunun yerine, yolcuların sosyal çevresinden gelen baskılar ve beklentiler, yani öznel normlar, bu videolara dikkat etme niyetlerini daha fazla etkilemektedir. Bu bulgu, sosyal çevrenin ve toplumsal normların yolcu davranışları üzerindeki etkisini vurgulamaktadır. Özellikle yolcuların uçuş emniyeti bilgilendirme videolarını izlerken çevresel faktörlerden nasıl etkilendiklerini anlamak açısından önemli bir veri sunmaktadır.

Çalışmada uçuş emniyeti bilgilendirme videoları üç temel boyutta incelenmiştir: düzenleme ve güvenlik ekipmanları, ekipman kullanım talimatları ve genel bilgi. Bu üç alt boyut, uçuş emniyeti bilgilendirme videolarının yolcular tarafından nasıl algılandığını ve bu videolara olan dikkat düzeylerini daha iyi anlamak için kullanılmıştır. Özellikle güvenlik ekipmanlarının kullanımı ile ilgili bilgilerin yolcuların algılarına daha fazla katkıda bulunduğu tespit edilmiştir. Yolcular, güvenlik ekipmanlarının nasıl kullanılacağını net bir şekilde anlamak istemekte ve bu bilgilere daha fazla dikkat etmektedirler. Ancak genel bilgilere yönelik ilginin daha düşük olduğu gözlemlenmiştir. Bu bulgular, havayolu şirketlerinin güvenlik bilgilendirme videolarını daha ilgi çekici hale getirmek için hangi unsurlara odaklanması gerektiğini göstermektedir.

Araştırma, uçuş emniyeti bilgilendirme videolarına dair yolcuların algılarının güvenlik bilgilendirmelerine olan dikkat etme niyetleri üzerindeki etkisini anlamak açısından önemli bir katkı sağlamaktadır. Özellikle yolcuların videolara yönelik algılarının onların tutumları, davranışsal kontrol algıları ve öznel normlarla olan ilişkisi, bu çalışmada detaylı bir şekilde incelenmiştir. Yolcuların bu videolara karşı olumlu bir tutuma sahip olmaları, bu videolara olan dikkatlerini artırmakta ve güvenlik bilgilerini daha iyi hatırlamalarına katkıda bulunmaktadır. Ancak bu durumun her zaman dikkat etme niyetine dönüşmediği, sosyal çevrenin ve toplumsal baskıların bu süreci daha fazla etkilediği görülmüştür.

Çalışmada katılımcıların videolara yönelik algılarının onların tutumları ve davranışsal kontrol algıları üzerindeki etkisi detaylı olarak analiz edilmiştir. Araştırma sonuçlarına göre, güvenlik videolarının yolcular üzerindeki etkisini anlamak açısından önemli bir veri akışı sağlanmaktadır. Ayrıca, yolcuların uçuş emniyeti bilgilendirme videolarına yönelik algılarının, bu videolara olan ilgilerini artırmadaki rolü vurgulanmıştır. Özellikle genç ve eğitimli yolcuların güvenlik bilgilendirme

videolarına olan ilgisinin daha düşük olduğu tespit edilmiştir. Bu bulgu, güvenlik bilgilendirme videolarının yolcular için daha ilgi çekici hale getirilmesi gerektiğini göstermektedir. Havayolu şirketlerinin bu konuda yaratıcı stratejiler geliştirerek yolcuların ilgisini çekebileceği belirtilmektedir.

Özellikle ünlü kullanımının ve mizahi öğelerin bu videolara olan ilgiyi artırma potansiyeli araştırmada vurgulanmıştır. Ünlülerin kullanıldığı güvenlik videoları, yolcuların dikkatini çekmekte etkili olabilirken, mizahın kullanılması da yolcuların bu videolara olan ilgisini artırabilir. Ancak çalışmada bu tür yaratıcı unsurların bilgilendirici içeriğin önüne geçmemesi gerektiği de vurgulanmıştır. Yani güvenlik bilgilendirme videoları hem eğlenceli hem de bilgilendirici olmalı, yolcuların bu videolara dikkat etmeleri sağlanırken aynı zamanda güvenlik bilgilerini doğru bir şekilde almaları da sağlanmalıdır.

Sonuç olarak, bu çalışma havayolu güvenliği bilgilendirmelerinin yolcular üzerindeki etkisini anlamaya yönelik önemli bir katkı sunmaktadır. Güvenlik bilgilendirme videolarının yolcuların algıları üzerindeki etkisi, bu videoların nasıl daha etkili hale getirilebileceğine dair önemli ipuçları sunmaktadır. Havayolu şirketlerinin, yolcuların ilgisini çekecek yaratıcı stratejiler benimsemeleri gerektiği ancak bu stratejilerin güvenlik bilgilerinin doğru bir şekilde iletilmesini engellememesi gerektiği belirtilmektedir. Çalışma, güvenlik bilgilendirme videolarına yönelik algının, yolcuların bu videolara dikkat etme niyetini doğrudan etkilemediğini ancak sosyal çevrenin ve toplumsal baskıların bu sürece önemli bir katkı sağladığını göstermektedir. Bu bulgular, havayolu güvenliği bilgilendirmelerinde sosyal normların ve çevresel faktörlerin önemini vurgulamaktadır.

4.2.6. Communicating Safety Information: Investigating How Distractors Affect the Recall of Key Safety Information in Pre-flight Safety Briefings.

Molesworth, Seneviratne ve Wilcock'un (2019) çalışması, uçak yolcularının uçuş öncesi güvenlik bilgilendirmelerinde dikkat dağıtıcı unsurların güvenlik mesajlarını hatırlama üzerindeki etkisini inceleyen bir çalışma niteliğindedir. Güvenlik bilgilendirmeleri, uçuş güvenliğinin temel bir bileşenidir ve yolcuların acil bir durumda ne yapmaları gerektiğini anlamaları için kritik bir rol oynar. Ancak, yolcuların güvenlik bilgilendirmelerine olan dikkat düzeyleri, dikkat dağıtıcı unsurların varlığı nedeniyle önemli ölçüde azalabilir. Bu durum, özellikle yoğun

bilişsel kaynaklar gerektiren dikkat dağıtıcı görevler olduğunda daha da belirgin hale gelir. Wilcock ve ekibi, yolcuların güvenlik bilgilerini ne kadar iyi hatırladıklarını incelemek için, dilbilgisi ve matematiksel problem çözme gibi dikkat dağıtıcı görevlerle uçuş emniyeti bilgilendirme videolarını izlemelerini karşılaştırmıştır.

Araştırmanın temel amacı, uçak yolcularının güvenlik bilgilerini hatırlama becerilerinin farklı dikkat dağıtıcı etmenler altında nasıl değiştiğini anlamaktır. Dört farklı deney grubu oluşturulmuş ve toplamda 124 katılımcının dağıtıldığı üç gruba ayrı ayrı uçuş güvenliği videoları izletilmiştir. Ayrıca güvenlik videosu izlemeyen bir de kontrol grubu oluşturulmuştur. Gruplardaki katılımcılar ayrıca İngilizce'yi ana dil olarak veya ikinci dil olarak konuşup konuşmadıkları şeklinde de gruplamaya dahil edilmiştir. İlk grup, dikkat dağıtıcı unsurların olmadığı bir ortamda sadece uçuş emniyeti videosunu izlerken, diğer gruplar dilbilgisi ve matematik problemi çözme gibi görevler esnasında uçuş emniyeti bilgilendirme videosunu izlemiştir. Sonuçta, dikkat dağıtan görevlerin yolcuların güvenlik mesajlarını hatırlama yeteneğini önemli ölçüde azalttığını göstermiştir. Özellikle dilbilgisi gibi bilişsel olarak yoğun görevlerin, yolcuların dikkatini daha fazla dağıttığı ve bu durumun güvenlik bilgilerini hatırlama oranını önemli ölçüde düşürdüğü belirlenmiştir.

Bu bulgular, literatürel taramadaki teoriler ile tutarlıdır. Çünkü farklı odaklanmalar gerektiren işler aynı anda yapıldığında bu işlerden birine olan dikkat azalır ve performans düşer. Uçuş emniyeti bilgilendirme videolarını izlerken dikkat dağıtıcı iş ve görevler yolcuların dikkatini güvenlik mesajlarından uzaklaştırmış ve bu durum güvenlik bilgilerini doğru bir şekilde hatırlama oranını olumsuz etkilemiştir. Bu bulgu, uçuş güvenliği açısından önemli sonuçlar doğurmaktadır. Çünkü uçuş sırasında birçok dikkat dağıtıcı unsur mevcuttur ve bu unsurlar yolcuların güvenlik bilgilendirmelerine odaklanmalarını zorlaştırabilir.

Çalışmanın bir diğer dikkat çekici bulgusu, İngilizce ana dili olmayan yolcuların uçuş emniyeti bilgilerini hatırlama konusunda İngilizce ana dili olan yolculara göre daha düşük performans sergilemesidir. Dil engeli, yolcuların güvenlik mesajlarını tam olarak anlamalarını zorlaştıran önemli bir faktördür ve dikkat dağıtıcı unsurların eklenmesiyle bu zorluk daha da artmaktadır. Ana dili İngilizce olmayan yolcular, güvenlik videolarını izlerken dil engeliyle başa çıkarken aynı anda dikkat dağıtıcı görevlerle uğraştıklarında, güvenlik bilgilerini hatırlama oranı önemli ölçüde

düşmüştür. Bu bulgu, havayolu şirketlerinin birden fazla dil bilen yolcular için güvenlik bilgilendirmelerini daha anlaşılır ve erişilebilir hale getirmeleri gerektiğini vurgulamaktadır. Güvenlik videoları, farklı dil seçenekleri sunarak yolcuların bu bilgileri daha iyi anlamalarına ve hatırlamalarına yardımcı olabilir.

Uçuş emniyeti videolarının dikkat çekici ve akılda kalıcı olması, yolcuların bu bilgilere olan ilgisini arttırabilir. Araştırmada, dikkat dağıtıcı görevlerin etkisini azaltmak için videoların görsel ve işitsel olarak daha dikkat çekici hale getirilmesi önerilmiştir. Örneğin, yolcuların dikkatini ölçmek için videoların başlangıcında güçlü görsel uyarılar kullanılabilir. Ayrıca, güvenlik videolarının daha interaktif hale getirilmesi de önerilen bir diğer stratejidir. İnteraktif videolar, yolcuların aktif olarak katılım göstermelerini sağlar ve bu sayede güvenlik bilgilerini daha iyi hatırlamalarına yardımcı olabilir.

Çalışma, uçak yolcularının güvenlik bilgilendirmelerine dair dikkat düzeylerini arttırmak için yeni stratejiler geliştirilmesi gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır. Güvenlik bilgilendirmeleri, sadece yolcuların bilgilenmesini sağlamakla kalmamalı, aynı zamanda bu bilgilerin doğru bir şekilde hatırlanmasını da sağlamalıdır. Dikkat dağıtıcı unsurların varlığı, yolcuların güvenlik bilgilerini doğru bir şekilde hatırlama oranını önemli ölçüde azaltmaktadır. Bu nedenle, havayolu şirketlerinin uçuş güvenliği bilgilendirmelerinde dikkat dağıtıcı unsurları en aza indirmesi ve yolcuların dikkatlerini güvenlik bilgilerine odaklamaları için daha etkili yollar bulmaları gerekmektedir.

Çalışma aynı zamanda güvenlik bilgilendirmelerinin dilsel engellerle başa çıkmak için daha fazla seçenek sunması gerektiğini vurgulamaktadır. Özellikle uluslararası uçuşlarda, farklı dil konuşan yolcuların güvenlik bilgilendirmelerini tam olarak anlayabilmesi için videolarda çoklu dil seçeneği sunulmalıdır. Ayrıca, güvenlik bilgilendirmelerinde daha sade bir dil kullanımının sağlanmasıyla, dil engeli yaşayan yolcuların bu bilgileri daha iyi anlamalarını sağlamak da önemli bir stratejik adım olabilir.

Sonuç olarak bu çalışmada, uçuş güvenliği bilgilendirmelerinin etkinliğini arttırmak için dikkat dağıtıcı unsurların nasıl yönetilmesi gerektiğine dair önemli bir katkı sunulmaktadır. Güvenlik videolarının etkili olabilmesi için yolcuların güvenlik mesajlarını daha iyi hatırlamalarını sağlaması gerekmektedir. Bu nedenle çalışmada

ortaya çıkan sonuçlar uçuş emniyeti bilgilendirme videolarını daha efektif hale getirmek için nasıl stratejiler geliştirmeleri gerektiğine dair önemli dersler içermektedir.

Ana dil ile verilen güvenlik mesajının dili aynı olduğunda güvenlik bilgilerinin hatırlanma oranının daha yüksek olduğu verisi ortaya konmuştur. Bu da dil, lehçe, şive ve hatta anlatım bozukluklarının, noktalama işaretlerinin, vurguların ve duygusal dışavurumların iletişimin boyutunu ne denli değiştirebildiğini gösterebilmesi açısından önemli bir sonuçtur.

4.3. Bulgular

Molesworth'ün (2014)'teki "Examining the Effectiveness of Pre-Flight Cabin Safety Announcements in Commercial Aviation" çalışmasında uçuş güvenliği videolarının yolcular üzerindeki etkisinin anlaşılması amacıyla mizah ve ünlü kullanımının standart uçuş güvenlik videolarına kıyasla izleyiciler üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir. Araştırmalar arasında etkili bir kıyaslama yapabilmek için diğer araştırmalara değinmeden henüz öncesinde burada neyin standart ve neyin farklı bir donanım olduğunu değerlendirmek gerekir. Molesworth'ün "standart video" deyimini ile kastettiği, daha çok geleneksel unsurlarıyla herhangi bir dikkat çekici unsur aranmadan, güvenlik mesajlarının karşılıklarının görsel olarak yer aldığı, hemen hemen uçuş güvenlik kartlarındaki bilgilendirme ve görsellerden farklı bir içeriğe sahip olmayan unsurlarla sergilenen videolardır.

Molesworth'ün (2014) çalışmasındaki diğer video türleri ise mizahi video ve ünlü kullanımı içeren videodur. Mizahi video terimiyle kastedilen ise anlatımda ya da gösterimde çeşitli nükteler, espriler veya kelime oyunları ile güldürülerin tercih edilmesi, bu yolla izleyicinin dikkatinin çekilmesi amaçlanan videolardır. Ünlü kullanımında da izleyicinin hem dikkatini çekmek hem de davranışı gerçekleştirmeye ikna etmek için daha etkili olacağı düşünülen ünlü veya ünlülerin videolarda kullanılmasıdır. Bu tür gösterimlerin temel amacı da bilinirliği yüksek ünlü kişilerin tıpkı marka güvenilirliği ve ürün sadakati çalışmalarında ve araştırmalarında görüldüğü üzere etkinliklerinin yüksek olması nedeniyle uçuş güvenlik mesajlarında da aynı nedenlerle tercih edilmeleridir.

Anlatımda kolaylık sağlaması amacıyla Molesworth'ün (2014) gerçekleştirdiği "Examining the Effectiveness of Pre-Flight Cabin Safety Announcements in

Commercial Aviation” çalışması, çalışmanın ismini, yazarını ve yılını çağrıştıracak şekilde “ExEf214Mol” (Ex= Examining, Ef= Effectiveness, 214= 2014, Mol= Molesworth) olarak kodlanacaktır. Bundan sonraki bulgu ve sonuç karşılaştırmalarında ve değerlendirmelerinde ilgili çalışmadan bu kısaltmayla bahsedilecektir. ExEf214Mol’de gerçekleştirilen analizler doğrultusunda belirgin olarak öne çıkan fark mizah unsurları ve ünlü kullanımının yolcuların dikkatini çekmede etkili bulunduğuudur. Standart videolara kıyasla, bu videolar izleyicilerin daha fazla ilgisini çekmiş, özellikle mizahi içerikte daha yüksek bir dikkat seviyesi ölçümlenmiştir. Dikkat çekme kapasitesi yüksek olan mizah unsurlarına rağmen söz konusu videoların güvenlik mesajlarının hatırlanabilirliğini artırmada yetersiz kaldığı görülmüştür. Katılımcıların yalnızca yarıya yakını güvenlik mesajlarını doğru bir şekilde hatırlamış, mizah ve ünlü kullanımının hafıza üzerinde sınırlı bir etkisi olduğu ortaya çıkmıştır. Mizah içerikli videoların duygusal değerlendirmesinde ise daha pozitif bir ruh halinin gözlemlendiği belirtilmiş, ünlü kullanımı içeren videoların ise güvenlik mesajlarını ciddiye alma oranını artırdığı ima edilmiştir. Ancak yine de olası bir kriz anında yeterli önlemi alacak ve yeterli bilgiyi hatırlayacak verimliliğin sağlanamadığı verisi ortaya konmuştur. Bu durumda mizah ve ünlü kullanımı gibi standarttan farklılaşan yöntemlerde yine de kilit güvenlik bilgilerinin hatırlanması sınırlı düzeyde kalmaktadır. O halde pozitif ruh haline sahip olmak, espriye gülmek, espriye dikkat kesilmek gibi davranışlarla temel güvenlik mesajlarını hatırlama arasında doğrusal bir orantıdan söz etmek mümkün değildir.

ExEf214Mol’ün buradaki önemli bulgusu, ünlü kullanımının mizahla birebir aynı yönde bir tepkiye sebebiyet vermemesidir. Mizah kullanımı dikkat çekme ağırlıklı bir başarımın sergilenmesini sağlarken ünlü kullanımı dikkat çekme ve ruh hali kazandırmada mizahi unsurlar kadar sürdürülebilir sonuçlar ortaya koyamamaktadır. Ayrıca ünlü kullanımı, kilit güvenlik mesajlarını daha ciddi bir bağlamda ele alsa da hafıza üzerindeki etkisi aynı oranda kalıcı değildir. Buna göre akılda kalıcılık ve temel güvenlik mesajlarının hafızada daha geniş yer edinmesini sağlamak için daha geliştirilmiş çalışmalara ihtiyaç duyulduğu açıktır.

Tehrani ve Molesworth’ün (2015) “Pre-Flight Safety Briefings, Mood and Information Retention” isimli çalışması, araştırmanın geri kalan kısmında “PSB215TM” (P= Pre-Flight, SB= Safety Briefings, 215=2015, TM= Tehrani ve

Molesworth) olarak kısaltılacaktır. PfSaB215TM'nin yöntemi ExEf214Mol ile benzerlikler taşımaktadır. PfSaB215TM'de de ruh hali ve duygusal açılardan bir analiz gerçekleştirildiğinde mizah ve film temalı videoların, standart videolara oranla daha pozitif bir ruh halini ortaya çıkardığı gözlemlenebilmekte ancak hatırlama oranları bağlamında yine düşük seviyede kaldıkları ortaya konmuştur. Çalışmada dikkat çeken bir diğer vurgu da eğlenceli içeriklere sahip videoların standart videolara oranla daha çeldirici ve güvenlik mesajından hatırlanma oranını düşürücü bir etki yarattığı hususudur. Hafızada kalıcılık zorlaştığında ise herhangi bir acil durumda çok büyük facialara yol açabilen acil durum davranışları sergilenebilmektedir. O halde dikkat çekicilik ile bilgi aktarma ve hafızada tutma bağlamında bir doğru orantıdan söz etmek her zaman mümkün değildir.

Seneviratne ve Molesworth'ün (2015) "Employing Humour and Celebrities to Manipulate Passengers' Attention to Pre-Flight Safety Briefing Videos in Commercial Aviation" isimli çalışması yine çalışmanın isim, tarih ve yazarlarını anımsatacak şekilde kısaca EmHuCe215SM olarak kodlanacaktır. Bu çalışmada 45 katılımcı yer almakla birlikte göz takip teknolojisi kullanılarak katılımcıların videoları izlerken ki göz hareketleri ve dikkat seviyeleri ölçülmüştür. EmHuCe215SM'de de PfSaB215TM ve ExEf214Mol'deki gibi üç video grubu oluşturulmuştur. Standart video, mizahi video ve ünlü kullanımının olduğu videolar tercih edilmiştir. Bu bağlamda videoların seçilme, araştırmaya dahil edilme ve gruplandırma anlamında benzer bir yöntemi izledikleri görülmektedir. Önceki çalışmalardan farklı bir sonuç izlenmemiş, dikkat çekme bağlamında yine en yüksek başarıyı mizahi videolar sağlamıştır. Ancak yine benzer bir sonuç tekrarı da yaşanmış ve mizahi videoların sağladığı yüksek dikkat seviyesine rağmen temel güvenlik mesajlarının işlenmesi ve hafızada kalıcılığı adına etkili bir yerleşimden söz edilememektedir. Bu bağlamda hatırlama oranı %50 civarında kalmış ve bu durumda mizahın dikkat çekmekte etkili olduğu kadar hatırlama düzeyinde yeterli olamayacağını kanıtlamaktadır.

EmHuCe215SM'e göre, ünlü kullanımının da tıpkı mizahta olduğu gibi dikkat seviyesini artırdığı ancak hafıza üzerindeki etkisinin sınırlı olduğu görülmüştür. Kısaca mizah ve ünlü kullanımı uçuş güvenlik videolarında kısa sürede dikkati çekme açısından çok olumlu sonuçlar verse de sonraki süreçlerde hatırlanabilirlik üzerinden neredeyse hiçbir verimlilik sağlayamamaktadır. Bu da şunu göstermektedir; tarif

edildiği şekliyle herhangi özel bir dikkat çekicilik kaygısı taşımadan verilen standart güvenlik videoları önemli güvenlik mesajlarının hatırlanabilirliği bağlamında mizah ve ünlü kullanımına göre daha etkili sonuçlar yansıtmaktadır.

ExEf214Mol, PfSaB215TM ve EmHuCe215SM çalışmalarının üçünde de benzer materyaller, benzer şekilde gruplandırılarak yine birbirine yakın izleme gruplarına sunulmuş ve sonuçlar birbirine yakınsar şekilde çıkmıştır. Pek yöntem değişikliğinin olmadığı bu üç çalışmanın analizleri neticesinde etkilenmenin dikkat çekme düzeyinde yüksek olduğu ancak sonradan hatırlanabilirlik düzeyinde sönük kaldığı yönünde verilerin ortaya çıkması ve her üç çalışmadan da benzer sonuçların alınması uyumlu bir sonuçtur. Ancak Chittaro, 2017 yılında gerçekleştirdiği “A Comparative Study of Aviation Safety Briefing Media: Card, Video, and Video with Interactive Controls” çalışmasıyla birlikte yeni bir yöntem ve ölçüm tekniği ortaya koymuştur. Önceki üç çalışmayla klâsikleşen verileri sürdürmek yerine farklı materyaller üzerinden araştırmaya yönelen Chittaro’nun bu çalışması “CompCVIV217CH” (Comp: Comparative, C= Card, V= Video, IV= Interactive Video, 217= 2017, CH= Chittaro) 94 katılımcıyla üç farklı medya formatının temel uçuş güvenlik bilgilerini iletme etkinliği üzerinden bir analiz ortaya koymuştur. Buna göre uçaklarda bulunan temel uçuş güvenlik kartı, standart uçuş güvenlik videosu ve izleyiciyle etkileşime girilerek aktif katılım sağlayan interaktif güvenlik videosu şeklinde üç materyal araştırmaya dahil edilmiştir. Ölçümde öncelik interaktif video formatına verilerek diğer formatlara göre üstün olup olmadığına odaklanılmıştır. Katılımcılar her medya türünü deneyimledikten sonra güvenlik bilgilerinin hatırlanabilirliğine yönelik testlerden geçirilmiştir. Buna göre etkileşimli videoların katılımcılar tarafından en yüksek dikkat seviyesini sağladıkları görülmüş, izleyicilerin interaktif videolara daha fazla odaklandıkları ve dikkatlerini korudukları gözlemlenmiştir. İnteraktif videolar etkileşime açık yapılarıyla güvenlik bilgilerini hatırlama ve hafızada tutma bağlamında başarılıdır. Bu durumda yolcular, güvenlik mesajlarının sadece izleyicisi değil, aktif bir katılımcısı olduklarında daha fazla içselleştirme yaşamakta ve güvenlik bilgilerini daha kolay akılda tutmaktadırlar. İnteraktiflik kavramı başlı başına yoruma açık bir kavramdır. Çalışmadaki interaktiflikle kastedilen, videonun durdurulabilmesi, istendiğinde oynatılabilmesi, oynatma hızının değiştirilmesi gibi özelliklerdir. Yani kullanıcının uçuş emniyeti bilgilendirme videosunu özümseyebilmek için videonun oynatılma şekline ve alanına

müdahale edebilmesidir. Aslında interaktiflikle ilgili günümüz dijital teknolojileri ve yapay zekânın gücü değerlendirilerek daha farklı çalışmalar ortaya koymak da mümkündür.

Lee, Wang ve Hsu'nun (2018) "Air Passenger's Perception toward Pre-Flight Safety Briefing Videos: Does It Matter?" isimli çalışması geniş bir katılımcı grubuyla gerçekleştirilmiştir. Kısaca çalışmanın isminin ilk üç kelimesinin baş harfleri, tarihi ve yazarların isimlerinin baş harflerinden oluşacak şekilde APP218LWH olarak kodlandırılan çalışmaya katılan 630 katılımcının güvenlik videolarına yönelik algıları, tutumları ve davranışsal niyetleri analiz edilmiştir. Anketler ve neden sonuç ilişkilerini nicel ve nitel bağlamda değişkenlerle destekleyen yapısal eşitlik modellemesiyle gerçekleştirilen analizler dolayısıyla gerçekleştirilen çalışmada nihai bulgular şu şekilde olmuştur;

- Katılımcıların güvenlik videolarına ilişkin algıları (ya da önyargıları), bu videolara karşı tutumlarını doğrudan etkilemiştir. Buna göre algı ve tutumlar arasında doğrusal bir etkiden söz edilebilir. Videolara ilişkin olumlu, pozitif algılar; videoların daha ciddi ve daha önemli olarak değerlendirilmesine katkı sağlamıştır.
- Tutumlar davranışlara doğrudan yansımamaktadır. Katılımcılar, güvenlik videolarını faydalı bulsalar bile olası bir acil durumda uygulamaya dönüştürme becerisinden yoksun durumdadırlar.
- Güvenlik videoları güvenlik bilincini artırmış ancak davranışlarla bütünleşmemiştir. Öğrenmeye yönelik tutumlar gerçek bir olay anında uygulanabilir davranış niyetini oluşturmaya yetmemektedir.

Buna göre çalışmadan çıkarılacak ders; uçuş güvenliği bilgilendirme videolarının yalnızca bilgilendirici değil aynı zamanda harekete geçiri bir güce, içeriğe de sahip olması gerektiği ortadadır. Yolcuların kriz anında bilgiyi hatırlama ve kullanmalarını sağlayacak yöntemlerin araştırılması gerekmektedir.

Wilcock, Seneviratne ve Molesworth'ün (2019) "Communicating Safety Information: Investigating How Distractors Affect the Recall of Key Safety Information in Pre-Flight Safety Briefings" çalışmasında (kısaca DistAfRec219WSM) uçuş güvenliği videoları izletilen katılımcılara dikkat dağıtıcı, çeldirici görevler yükleyerek bu durumun güvenlik mesajlarını hatırlama üzerindeki etkisini analiz

etmiştir. Buna göre güvenlik videosu izlemeyen bir kontrol grubu, sadece güvenlik videosu izleyen grup, güvenlik videosu izlerken eş zamanlı olarak matematiksel hesaplama yapan bir grup ve güvenlik videosu izlerken dil bilgisi görevleriyle meşgul edilen bir grup bulunmaktadır. Çalışma, dikkat dağıtıcı unsurların güvenlik mesajlarının hatırlanabilirliği üzerindeki etkisini anlamak için tasarlanmıştır.

DistAfRec219SM çalışmasında dikkat dağıtıcı görevlerin hatırlama üzerinde belirgin bir olumsuz etki yarattığı anlaşılmıştır. Bu gruplarda güvenlik mesajlarının hatırlanma oranı, yalnızca güvenlik videosunu izleyen gruba göre oldukça düşük kalmıştır. Ana dili İngilizce olan katılımcıların güvenlik mesajlarını hatırlama oranı, ikinci dil olarak İngilizce konuşan katılımcılara göre daha yüksektir. Ancak dikkat dağıtıcı görevler, her iki grup için de hatırlanma oranını yarıya indirmiştir. Güvenlik videosu izlememiş olan kontrol grubunun bile bazı güvenlik bilgilerini hatırlayabildiği yani bu bilgilerin doğal olarak bazı yolcular tarafından zaten bilindiği görülmüştür. Ancak güvenlik videosunu izleyen grupta hatırlanma oranı kontrol grubuna göre çok daha yüksek çıkmıştır. Wilcock ve arkadaşlarının çalışması, dikkat dağıtıcı unsurların güvenlik bilgileri üzerindeki olumsuz etkisini net bir şekilde göstermektedir. Dikkat dağıtıcı unsurların, güvenlik mesajlarını etkili bir şekilde iletme yeteneğini düşürdüğü ve yolcuların güvenlik bilgilerini hafızalarına kaydetmelerini zorlaştırdığı bulunmuştur. Matematiksel hesaplama ve dil bilgisi görevlerinin özellikle zorlayıcı birer dikkat dağıtıcı unsur olarak rol oynadığı ve güvenlik videolarına odaklanma ve hatırlama etkinliğini azalttığı gözlemlenmiştir. Bu durum, uçuş sırasında dikkat dağıtıcı unsurların asgari düzeye indirilmesinin güvenlik bilgilendirmelerinin etkisini artırmak adına kritik bir faktör olduğunu vurgulamaktadır.

Çalışmada ele alınan altı adet çalışma bulunmaktadır. Bu çalışmalar; ExEf214Mol, PSB215TM, EmHuCe215SM, CompCVIV217CH, APP218LWH, DistAfRec219SM şeklinde kısaltılmıştır. Çalışmaların sonuçları birebir incelendiğinde her biri için kendi özelinde apayrı yorumlar çıkarılabilmektedir. Bu doğrultuda karşılaştırmalı ve geniş perspektiften bakılarak tüm çalışmaların bir arada değerlendirilmesi de mümkündür. Çalışmaların ortaya çıkardıkları sonuçlardan birisi, mizah ve ünlü kullanımı gibi dikkat çekici unsurların izleyicilerin dikkatini çektiğini ancak dikkat çekmenin bilgi hatırlamaya beklenen katkıyı sağlamadığını göstermektedir. Buna rağmen aşırı dikkat çekicilik vurgusu olmasa da ilgi çekici bir

özelliğe sahip etkileşimli unsurların izleyiciyi öğrenme sürecinde daha aktif bir rol oynamaya teşvik ederek hatırlamaya olumlu yönde etki edebilmektedir.

Mizah unsurları, diğer unsurlara oranla dikkat çekmede daha başarılı olsalar da hatırlamadan ziyade olumlu ruh halini artırmada sürdürülebilir bir yapıya sahiptirler. Ancak havacılık açısından temel güvenlik mesajlarının akılda kalıcılığını sağlamak daha önemlidir. O halde ruh halini artırmadan ziyade hatırlanabilirlik düzeyinin artırılması beklenir. Mizah içeren videolar ise bu bağlamda yetersizdir. Ünlü kullanımında da benzer durumun sürdüğü görülmüştür. Birbirini takip eden ilk üç çalışma olan ExEf214Mol, PSB215TM ve EmHuCe215SM içerisinde ünlü kullanımının dikkat çekmede kısa süreli etkili olsa da hatırlanabilirlik düzeyini artırmada yeterli olmadığı görülmüştür. Bu bağlamda temel güvenlik mesajlarının akılda kalıcılığı için alternatif yöntemlere ihtiyaç vardır. Etkileşimli ya da interaktif olarak adlandırılacak ve izleyiciyi aktif kullanıcı haline getiren formatlar ise güvenlik bilincini ve ruh halini artırmada daha pozitif etki yaratma potansiyeli sergilemiştir. Geliştirilebilir içerikler, uyarlanabilir kurgular ve sergilenebilir platformlar geliştirildikçe interaktiflikten yararlanma düzeylerinin daha hızlı artması beklenmektedir.

Makaleler	Araştırmanın Yöntemi	Katılımcı sayısı	Temel Amaç ve Hedefler	Sonuçlar	Öneriler
ExEf214Mol	Farklı türden videoların gruplara izletilmesi ve hatırlama testlerinin uygulanması	61	Farklı sunumlarla verilen güvenlik mesajlarının hatırlanabilirliğini test etmek	Mizahî videolar daha dikkat çekici ancak hatırlanabilirlik sınırlıdır	Hatırlama düzeyini artıracak daha etkileşimli formatların geliştirilmesi
PSB215TM	“	82	Farklı sunumlarla verilen güvenlik mesajlarının bilgiyi hatırlama ve ruh hali üzerindeki etkisini ölçmek	Mizahi videolar pozitif duygu yaratsa da hatırlamada etkisi olumsuz ve düşük	Mizah ve ünlü kullanımının unsurlarının kullanımında ölçülü olunması ve dikkatli bir şekilde kullanılması
EmHuCe215SM	Göz izleme teknolojisi ile izleme seansları ve hatırlama testleri gerçekleştirilmiştir	45	Farklı sunumlarla verilen güvenlik mesajlarının dikkat çekme ve hatırlanabilirlik üzerindeki etkisini ölçmek	Mizahi videolar en çok dikkati çeken ama hatırlanabilirlik düzeyi en vasat derecede	Mizah unsurlarının mesajın ciddiyetini ve etkinliğini bozmayacak kadar ölçülü kullanılması
CompCVIV217CH	Deneyisel gözlem ve uygulama testleri aracılığıyla farklı materyallerin karşılaştırılması (Güvenlik kartı, video, etkileşimli video)	94	Özellikle etkileşimli videoların akılda kalıcılık etkisini incelemek	İnteraktif videolar bilgiyi hatırlama ve uygulamada en etkili yöntemdir.	Mesaj iletiminde interaktif teknolojilere yatırım yapılmasının gerekliliği vurgulanmıştır.
APP218LWH	Anket ve Yapısal Eşitlik Modellemesi (SEM) ile algı ve tutumların güvenlik videolarıyla ilgi bağının keşfedilmesi	630	Güvenlik bilgilendirme videolarının algı ve tutum üzerindeki etkilerini ölçmek	Güvenlik videoları pozitif bir algı oluştursa da davranışsal niyet üzerinde anlamlı bir etkisi yoktur.	Videoların davranışsal etkilerini artıracak motivasyonel unsurların eklenmesi
DistAfRec219SM	Çeldirici unsurların etkileri video izletme ve hatırlama testleri aracılığıyla ölçme	124	Dikkat dağıtıcı unsurların etkisini test etmek	Çeldirici görevler güvenlik mesajlarını hatırlamayı önemli ölçüde azaltır	Uçuş öncesi bilgilendirme süreçlerinde dikkat dağıtıcı süreçlerden ve unsurlardan kaçınılmalıdır.

Tablo 4.6. Kronolojik sıralanmış şekilde altı adet makalenin ayırt edici özellikleri ve karşılaştırılması

Videoların içerik olarak belirli temel uçuş emniyeti mesajlarının olası bir havacılık felaketi sırasında hatırlanabilir bir kurguyla verilmesi, öncelikli olarak arzulanan bir durumdur. Ancak hafızada kalıcı olarak yer alması ve olay anında hatırlanarak uygulamaya konulması istenen temel güvenlik mesajlarının söz konusu videolarda genellikle dikkat çekmeye odaklandığı ve genel toplamda tüm video türlerinin gösterimden sonraki zaman dilimlerinde etkisinin giderek zayıfladığı anlaşılmaktadır. Etkileşimli videoların bu bağlamda akılda kalıcılık düzeyi daha yüksek olmasına karşın uzun süreli uçuşlarda yine etkisini kaybedeceği

anlaşılmaktadır. Ayrıca uçuş güvenlik bilgilendirmeleri sırasında yolcuların başka dikkat dağıtıcı engeller veya görevlerle karşılaşmaları da uçuş güvenlik mesajlarının etkinliğinin yitirilmesine neden olmaktadır. Bu tür çeldiricilerden kaçınılması arzulanmaktadır.

4.4. Uçuş Emniyeti Konulu Çalışmaların Hipodermik İğne Kuramı Bağlamında Değerlendirmesi

Çalışmanın daha önceki bölümlerinde kitle iletişim kuramlarına özet olarak değinilmişti. Uçuş güvenlik videolarının akılda kalıcılığına dair analizler içeren altı kritik çalışma tespit edilmiştir. Bu çalışmalar, içerik itibarıyla uçuş güvenliği mesajlarının akılda kalıcılığına dair sonuçlar verse de iletişim kuramları bağlamında ele alınmaları mümkün olmamıştır. Üstelik buradaki temel problem, ana akım etki kuramlarında araştırmacıların kuramlarını değerlendirirken genel geçer beklentiler halinde kuramlar tanıtıldığı için farklı boyutlarıyla ele alınmamaktadır. Söz konusu altı makalede olduğu gibi etkinin de boyutları bulunmaktadır. Bir insana bağırarak, dikkat çekme anlamında bir etki uyandırır. Ancak bu bağırış sonrası neler gerçekleştiği, bu bağırışın nasıl sürdürüldüğü de önemlidir. Reklâmcılık ve Pazarlama alanlarının da temel konularından olan dikkat çekme, ilgi, akılda kalıcılık, hatırlama, hatırlatma gibi boyutlarıyla bir etkinin ne şekilde geliştiği ve ne şekilde yönetildiği de önemlidir.

Kitle iletişim kuramlarında ana akım yaklaşımların temellerinden Hipodermik İğne Kuramı için de akışta farklı değişkenlerden bahsetmeden topyekün kuramsal değerlendirme yapmak yanıltıcı olabilir. Kitle iletişim kuramlarının ana akım yaklaşımlarda ilk ve en etkili modellerinden biri olarak gösterilen Hipodermik İğne Kuramı, medyanın kitleler üzerindeki etkisinin güçlü, doğrudan ve pasif alıcılar üzerinde etkin olduğunu varsayar. Bu kurama göre medya, mesajlarını bireylerin bilinçaltına “enjeksiyon” yapar gibi aktarır ve kitleler, bu mesajları eleştirel düşünceye tabi tutmadan kabul ederler. Özellikle uçuş emniyeti videoları gibi kritik güvenlik bilgilerini içeren medya içeriklerinde, bu kuramın geçerliliğini değerlendirmek önemlidir. Kuram, ana akım yaklaşımların öncüsü olarak kendi başına bir temel oluşturmakla birlikte anlaşılacağı üzere tarihteki tüm mesajları etkili olarak görmemektedir. Dönemi itibarıyla bazı propaganda uzmanları aracılığıyla ve liderler aracılığıyla yayılan mesajların, kendi toplumlarında geniş kitlelerce kabul edilmiş gibi toplu hareketlere, kitlesel davranışlara sebep olması nedeniyle kuram ün yapmış ve

zamanlama itibariyle kitle iletişim araçlarının teknolojik olarak gelişmiş olduğu bir savaş ve bir propaganda ortamında en temel ve en etkili kitle iletişim kuramlarından biri olarak kabul edilmiştir.

Çalışmada, belirtilen niteliklere uygun altı adet akademik makale, hem kendi içlerinde hem de birbirleriyle karşılaştırılarak değerlendirilmiştir. Şimdi ise önemli olan altı adet makalenin değinmediği ölçüde kitle iletişim kuramları temelinde bir değerlendirme yapmaktır. Altı adet makalenin her birinin kendi içinde ve birbirleriyle karşılaştırılarak değerlendirilmesi neticesinde ortaya çıkan bulguların her birinin tüm kitle iletişim kuramları temelinde kombinasyonunu kurarak araştırmaya dahil etmek ciddi bir zorluk ve uzunluk içerecektir. Sayısız iletişim kuramının kendi içerisinde çok faktörlü ve çok değişkenli neticeler barındıran altı adet makaleyle bir arada değerlendirilmesinin bu denli zor olduğu bir ortamda daha temel varsayımlara sahip, alanın temelini oluşturan ve içerisinde henüz keşfedilmemiş birçok yönüyle aslında halen çeşitli gizemleri olduğu düşünülen bir teori olarak Hipodermik İğne Kuramı çerçevesinde inceleme gerçekleştirilmektedir. Hipodermik İğne Kuramı, medya mesajlarının bireyler üzerindeki doğrudan etkisini öne çıkaran bir teori olarak, özellikle güvenlik ve kriz iletişimi alanlarında önemli bir temel veri sağlar. Bu bağlamda uçuş emniyeti videoları, bireylerin hayatî bilgileri hızlı ve etkili bir şekilde almasını hedefleyen medya içerikleri olarak incelenebilir. Araştırmaya dahil edilen makalelerde dikkat çekme zorlukları ile dikkat dağıtıcı unsurların etkileri daha ön plâna çıkmaktadır.

İncelenen makalelerin ortak özelliği, uçuş emniyeti videolarının yolcular üzerindeki etkisini ve bu videoların nasıl daha etkili hale getirilebileceğini ele almıştır. Her biri, Hipodermik İğne Kuramı'nın “doğrudan ve güçlü etki” varsayımına meydan okuyan veriler sunmaktadır. Mizah ve ünlü kullanımı içeren videolar, mesajların daha dikkat çekici ve hatırlanabilir olmasını sağlamış, ancak bilgi içeriğinin algılanmasında kayıplara neden olmuştur. Kitlelerin pasif olmadıkları da söylenebilir. Zira yolcuların, videoları izleme tercihleri ve dikkat seviyeleri, medya mesajlarını sorguladıklarını ve daha aktif bir şekilde yorumladıklarını göstermiştir. Özellikle medya mesajları stabilden etkileşimli hale hale dönüştükçe katılım daha da aktif hale gelmektedir. Bu da Hipodermik İğne Kuramı'nın güçlü etkiler teorisi bağlamında medya mesajının doğrudan etkileme gücü olmasa da kaynağın türü ve vurgusuna göre etkinin akılda

kalıcılık ve harekete dönüşme başarısı uzun süre korunabilmektedir. Hipodermik İğne Kuramı, medyanın bireyler üzerinde doğrudan etkili olduğunu varsayar. Bu kurama göre medya mesajları, bireylerin bilinçaltına güçlü bir şekilde nüfuz eder ve pasif alıcılar tarafından sorgulanmaksızın kabul edilir. Bu bağlamda, uçuş emniyeti videoları gibi kritik bilgileri içeren medya içeriklerinin, bireylerin güvenlik farkındalığını artırmak için Hipodermik İğne Kuramı'yla nasıl örtüştüğü, tespiti zor, çetrefilli, kompleks ve çok değişkenli bir sorudur.

Hipodermik İğne Kuramı'nın doğrudan etki varsayımına göre mesajlar alıcılara doğrudan ulaşır ve hemen etki yaratırlar. Bu mesajları alan alıcılar mesajı doğrudan almış ve algılamış olurlar ve doğrudan etkilenmiş olurlar. Alıcılar bu etkilenim sürecinde pasifler ve eleştirel bir şekilde değerlendiremezler gibi varsayımlar da kuramın etrafını saran diğer perspektifleri oluşturur. Uçuş emniyeti videoları, söz konusu perspektiflerden değerlendirildiğinde bir etkiden söz edilebilmektedir. Ancak bu etki her zaman doğrudan ve güçlü olmamakla birlikte doğrudanlık ve güçten bağımsız değerlendirildiğinde zaman ve içerik bağlamında da etkinliğinin zamanla azaldığı anlaşılmaktadır. Makalelerden ulaşılan sonuçlara göre yolcuların dikkatini çekmekte zorlanması veya mesajların unutulması gibi sorunlar, kuramsal varsayımların geçerliliğinin sorgulanmasına neden olmaktadır. Daha derinlemesine bir düşünceyle, mizah ve ünlü kullanımı gibi yaratıcı tekniklerin yolcuların dikkatini çekmede başarılı oldukları düşünülebilir. Ancak dikkat çekme ile hatırlanabilirlik veya mesajın kendisine odaklanma düzeyi, istatistiklere aynı oranda yansımamaktadır. Yolcuların dikkatini çekmede büyük başarı sağlayan mizah unsurları, eğlence boyutunu ve ruh halini olumlu etkileyebilirken güvenlik bilgilerinin hatırlanmasını ve olası bir kaza durumunda davranışa dönüştürme becerilerini gölgede bırakabilmektedir. Ünlü kullanımı da benzer biçimde dikkat çekiciliği artırsa da yolcunun ilgisi güvenlik mesajının akılda tutulmasına değil de ünlünün üzerine odaklanırsa mesajın içeriği ve hatırlanma düzeyleri odak dışı kalacaktır. Dikkat dağıtıcı ve çeldirici unsurlar da bu doğrultuda farklı perspektiflerden değerlendirilebilecek önemli değişkenlerdendir. Örneğin kişisel cihazlar ve çevresel dikkat dağıtıcılar, güvenlik bilgilerini algılama ve hatırlama süreçlerini olumsuz etkilemektedir. Hipodermik İğne Kuramı'nın pasif alıcı varsayımına meydan okuyan bu durum, bireylerin medya mesajlarını tamamen içselleştirmediklerini göstermektedir diye düşünülebilir. Ancak burada şöyle bir yanılgı da vardır. Harold Lasswell'in güçlü

etkiler bağlamında değerlendirilen Hipodermik İğne Kuramı'nın ortaya atıldığı dönem, dünya tarihinin en önemli savaşlarının yaşandığı, kayıpların ve buhranın bol yaşandığı bir dönemdir. Dolayısıyla böyle bir dönemde, ayrıca insanların bilgi almaya dair nadir kaynaklarının bulunduğu ve radyo ile gazete dışında pek yaygın bir iletişim mecrasının bulunmadığı bir dönemle günümüz akıllı cihaz teknolojilerinin bilişim, yayıncılık ve telekomünikasyon sektörlerini yakınsar hale getirdiği bir ortamın karşılaştırmasını yapmak adil bir karşılaştırma oluşturmayacaktır. Bu nedenle içerisinde değerlendirilmesi gereken başka değişkenler de vardır.

Hipodermik İğne Kuramı güçlü etkiler bağlamında değerlendirilse de etkiye yönelik algı ve tutumların rolü merak edilebilir. Yolcuların güvenlik videolarına ilişkin algıları, izleme niyetlerini etkileyen önemli bir faktördür. Özellikle genç ve eğitilmiş bireylerin, bu videoları sıkıcı bulduğu ve önemini küçümsediği görülmüştür. Bu durum da Hipodermik İğne Kuramı'nın homojen etki varsayımının sorgulanmasına neden olmaktadır. Ancak önceki paragrafta da belirtildiği üzere Lasswell'in ortaya koyduğu şekliyle kuramın homojenliğinden bahsedilen şey, tüm içeriklere, tüm kaynaklara, tüm vurgulara ve tüm duygulara eşit şekilde gelişen bir algı, beklenti ve tutum oluşması gibi bir beklentide olmak gerçekçi olmayacaktır. O halde genç ve eğitilmiş bireylerin bu videoları sıkıcı bulmalarının hangi düzeylerde değiştiğini görmek gereklidir. Yeni neslin interaktif vurgulara eğilim gösterdikleri araştırma sonuçları dikkate alınırsa homojenliğin kısmen korunduğu da görülebilir. Zira Hipodermik İğne Kuramı'nın ortaya atıldığı dönemde de kitlelerin mesajlara uyma ve uygulama süreçlerinin homojenliğinden bahsetmek söz konusu olmayacaktır. Sürekli tekrarlanan mesajlar, liderlerin meydan konuşmaları, radyo yayınları, bildiriler, gazeteler ve diğer hatırlatıcılar belli aralıklarla kitleleri davranışta bulunmaya, yönlendirmeye gayret etmiş olabilir. Bu değişkenlerin net bir şekilde tüm yönleriyle ölçülerek sonuçlarının ortaya konulduğunu söylemek gerçekçi olmayacaktır. Kaldı ki örneğin yolcuların kemerlerini bağlamalarına yönelik davranışların, karayolları trafiğinde de sık karşılaşılan bir hatırlatıcı olması nedeniyle kurala daha çok uyulduğu gibi bir çıkarım yapılırsa ve burada da Hipodermik İğne Kuramı'nın sonuçlarıyla bağdaştırma yapılırsa çoğu kişinin kemer bağladığı bir istatistik, kuramın başarıyla dinlendiği ve başarılı sonuçlar verdiği izlenimini uyandıracaktır.

Makaleler, Hipodermik İğne Kuramı'nın günümüz medya ortamında her zaman geçerli olmadığını göstermektedir. Ama bu "her zaman geçerli olmama" durumunun tarihsel ve bağlamsal nedenlerle "bazı zamanlarda" geçerli olmasıyla ilgili çıkarım yukarıdaki paragrafla birlikte daha anlaşılabilir bir düzeye ulaşmıştır. Göreceli olarak ele alınan değişkenlerle birlikte Hipodermik İğne Kuramı'nın kendinden önce veya sonra geliştirilen hiçbir iletişim kuramı tarafından geçersiz sayılabileceği öne sürülemeyecektir. Yolcuların, güvenlik videolarını sorgulamadan kabul etmedikleri, dikkat dağıtıcı unsurların burada etkili olduğu anlaşılmaktadır. Savaş döneminde de insanlar yoğun propaganda çalışmaları altında iletişim mesajlarına ister istemez daha duyarlı hale geldikleri için, dikkatlerini dağıtacak etkiler günümüzdeki kadar yoğun olmadığı için bu yönde bir bağdaşım kurulabilir. Aslında genel bulgular, uçuş emniyeti videolarının iletmek istedikleri mesajların yolcular tarafından tam anlamıyla algılanamadığını göstermektedir. Hipodermik İğne Kuramı, mesajın doğrudan ve güçlü bir etki yarattığını varsayarken, bu alandaki araştırmalar, yolcuların medya mesajlarını filtrelediklerini veya bazı durumlarda tamamen göz ardı ettiklerini ortaya koymaktadır.

O halde, genel olarak çalışmalar incelendiğinde mizah ve ünlü kullanımının dikkat çekme açısından başarılı olduğunu, ancak güvenlik mesajlarının hatırlanmasında zayıf kaldığını vurgulamaktadırlar. Mizahi videoların, yolcuların dikkatini çektiği ancak eğlence boyutuna odaklanma yönünde gerçekleşen davranış şeklinin, güvenlik talimatlarının gerektiği gibi hatırlanmasının engellendiği öne sürülebilir. Kişisel elektronik cihazlar ve çevresel dikkat dağıtıcılar, Hipodermik İğne Kuramı'nın öngördüğü doğrudan mesaj etkisinin bir miktar kırılmasına neden olmaktadır. Hipodermik İğne Kuramı, medya mesajlarının homojen bir şekilde tüm alıcıları etkilediğini savunur. Ancak makalelerdeki bulgular, yolcu gruplarının da mesajlara farklı tepkiler verdiğini gösterir. Eğitim seviyesi yüksek bireyler, mesajların gerekliliğini küçümseyebilirken, daha az eğitilmiş bireyler bu tür mesajlara daha açık olabilmektedir. Bu durum, kitle iletişim araçlarının etkisinin alıcıların demografik özelliklerine göre değiştiği düşüncesini uyandırır. Önemli belirteçlerden birisi genç yetişkinlerin uçuş emniyeti videolarını sıkıcı ve tekrarlayıcı buldukları sebebiyle mesajlara karşı ilgisiz kaldıklarının tespit edilmesidir.

İçeriksel bağlamda Hipodermik İğne Kuramı'nın varsayımlarına meydan okuyan bir diğer nokta, mesajların etkinliğini artırmak için kullanılan yenilikçi yöntemlerdir. Etkileşimli teknolojiler, güvenlik videolarının, yolcuların mesajları daha iyi anlamalarına ve hatırlamalarına yardımcı olmaktadır. Örneğin, yolcuların videoları durdurup oynatabilme ve geri alabilme imkânlarının olması, mesajın kavranma düzeyini artırmıştır. Ancak bunu da Hipodermik İğne Kuramı'yla tamamen çelişkili bir yön olarak ileri sürmek zordur. Zira savaş ve propaganda dönemlerinde de insanlar radyodaki propagandaları dinlemek istediklerinde gidip bir radyo cihazı elde ederler, frekansı bulurlar ve dinlemeye başlarlar veya dinlemekten sıkılıp radyo dinlemekten vazgeçebilirler. Ancak buna rağmen medya mesajlarının güçlü etkileri olduğu varsayımı öne sürülür. Üstelik bu her ülke veya her ülke lideri için geçerli değildir. Propaganda bağlamında belli başlı ülkelerin kimi liderlerinin söylemleri önemli etkiler doğurmuştur. Ayrıca propaganda sadece liderler düzeyinde gerçekleşmemiş, diğer teknikler, araçlar ve basın organları da bu propagandaları örtülü ya da açık şekilde sürdürmüşlerdir. Bu yönüyle Hipodermik İğne Kuramı'yla tamamen çeliştiğini söylemek imkânsızdır. Medya, “enjeksiyon” gibi doğrudan bir etki yaratmamakta ancak öğrenme süreci, aktif bir katılım gerektirmektedir. Bu yönleriyle makalelerden elde edilen bulgular ışığında Hipodermik İğne Kuramı'nın Modern Kitle İletişim bağlamında bazı yönlerden geçerliliği korunmaktadır. Ancak çeşitli yönlerden de sorgulanabilir düzeyini korumaktadır. Tamamen yanlışlanamayan ve etkinin boyutunun perspektifler bağlamında değişebildiği bir ortamda Hipodermik İğne Kuramı'nı geçersiz olarak değerlendirmek yanlış olacaktır. Yine ilgili paragraflarda değinildiği gibi çok güçlü bir Hipodermik İğne Kuramı bağlamı kurmak pek mümkün değilse de bakış açıları değiştiğinde kuramın özellikle tarihsel ve mekânsal boyutunda geçerliliğinin korunduğu yönünde iddia edilebilecek pek çok sabit ve değişken sayılabilmektedir. Bazı yolcuların güvenlik mesajlarını sorgulamadan kabul ettiği durumlar, kuramın hala belirli bir bağlamda etkili olduğunu ortaya koymaktadır. Yolcuların medya mesajlarını filtrelemesi, dikkat dağıtıcıların etkisi ve bireylerin aktif alıcı olarak davranması da kuramın pasif kitle varsayımını kısmen çürütmekte ancak yukarıda da vurgulandığı gibi kitlenin aktiflik veya pasiflik düzeylerinin savaş ve propaganda dönemindeki hangi davranış şekillerine, hangi boyutlara ve hangi kitlesel hareketlere göre uyarlandığı ve karşılaştırıldığı yönünde bir beyin fırtınası yapmak gerektiğinde belki psikoloji ve sosyolojinin de net cevaplarını bulmakta zorlanacağı

bir bakış açısı oluşturularak Hipodermik İğne Kuramı'nın daha önce keşfedilmemiş yönleriyle halen geçerliliğini sürdürdüğü de iddia edilebilir. “Duygular, yalın dil, ritm ve zamanlama, beklenmedik tanımlar ve çıkarımlar, etki oluşturmak için sorulmuş sorular, üslup, hız, hikâyeler, çağrışımcı hikâyeler gömülü yapılar içinde yer alır” (Akt. Charmaz, 2015: 222). Tıpkı burada söylendiği gibi, Hipodermik İğne Kuramı üzerinden değerlendirilen uçuş emniyeti videolarının hangi duygulara hitap ettiği, nasıl bir dil yapısıyla etki uyandırdığı, hangi söz ve ses ritmine sahip olduğu, kilit güvenlik mesajlarının nasıl bir zamanlama ve teknikle videonun içine serpiştirildiği, nasıl bir üslupla seslenildiği, video örgüsünün ve hikâyesinin ne üzerine kurulduğu, hangi temanın tercih edildiği gibi unsurlar etki üzerinde belirleyicidir. Ve bunlar henüz yeterince araştırma tarafından ele alınmamış kilit unsurlardır.

5. SONUÇ

Uçuş emniyeti videoları, günümüz iletişim ve ulaşım çağının temel ve sembol bileşenlerinden birisidir. Medya mesajlarının etkileri de gözetilerek yapılan çalışmada, Hipodermik İğne Kuramı'nın geleneksel varsayımlarının modern kitle iletişimi bağlamında tam anlamıyla geçerli olmadığına yönelik önemli veriler ortaya konmuş olsa da belirli koşullar altında kuramın bazı unsurlarıyla geçerliliğini öne sürmek halen mümkündür. Öncelikle kuramın doğrudan ve güçlü etki varsayımıyla birlikte ele alındığında uçuş emniyeti videoları, belirli bir ölçüde dikkat çekebilse de mesajın bireyler üzerinde doğrudan bir etki yaratmadığı görülmektedir. Yolcuların dikkatini dağıtan unsurlar, mesajların etkisini azaltmaktadır.

Araştırmaya konu edilen makaleler, kitle iletişim kuramları bağlamında değerlendirmeye açık olan ve araştırma alanları birbirine oldukça yakınsak makalelerdir. Çoğunlukla da kronolojik olarak birbirinden alıntılar gerçekleştiren makaleler olmaları ve kitle iletişim kuramları bağlamında değerlendirmeye açık olmaları dolayısıyla çalışmanın ana konusu haline gelmişlerdir. Üstelik söz konusu makalelerde iletişim kuramlarıyla veya iletişim alanıyla neredeyse hiçbir bağlantı kurulmamış, daha ziyade havacılık, uçuş güvenliği ve temel güvenlik mesajlarının akılda kalıcılığına odaklanılmıştır. Alanda yapılmış çalışmaların kitle iletişim kuramları bağlamında değerlendirilmemiş olması önemli bir eksikliktir. Bu çalışmayla bu eksiklik literatürel bağlamda tamamlanmıştır. Yaygın bilinen kitle iletişim kuramları da çeşitli yönleriyle değerlendirilmiştir. Bu kuramların her kombinasyonu üzerinden altı adet makalenin ortaya koyduğu her perspektifi değerlendirmek, içinden çıkılamayacak büyüklükte bir araştırma gerektireceği için daha sembolik ve daha temel bir kuram olan Hipodermik İğne Kuramı üzerinden çıkarımların yapılması ve kuramın temellendirilmemiş, gizli kalmış yönlerinin gömülü teori yöntemince açığa çıkarılması bakımından önemli sonuçlar elde edilmiştir.

Hipodermik İğne Kuramı'nın altı adet makale üzerinden özellikle dikkat çekme bağlamında değerlendirmesi önemli bir yer kaplamaktadır. Ünlü ve mizah kullanımının dikkati çekmede önemli bir başarımla sağlanmasına karşılık dikkati sürdürme ve önemli bilgilerin akılda kalıcılığı bağlamında bu başarımın sürdürülememesi zayıflık olarak görülebilir. Aynı zamanda medya mesajlarının yolcular üzerinde farklı etkiler yarattığı ve demografik özelliklerin algıyı önemli

ölçüde şekillendirdiği de öne sürülebilir. Ancak bu yönleriyle de Hipodermik İğne Kuramı'nın homojen kitle varsayımı geçersizleşmektedir. Günümüz medya kullanıcıları, mesajları aktif olarak yorumlayıp eleştirebilmekte ve mesajların tamamını sorgusuz kabul etmemektedir. Yolcuların emniyet videolarına ilgisizliği de bu durumu açıkça göstermektedir.

Çalışmaya konu olan makaleler irdelendiğinde etkileşimli teknolojilerin, mesajların kavranmasını ve hatırlanmasını artırabildiği görülmüştür. Ancak etkileşimli teknolojik unsurların mesajın özünü gölgede bırakacak düzeyde olmaması, dikkat dağıtıcı ve çeldirici düzeye ulaşmaması gerekir. Bu bağlamda yolcuların ölçülü bir şekilde, etkileşimli teknolojiler dolayımı mesajlara maruz bırakılması faydalı olacaktır. Etkileşimli teknolojinin kullanıldığı bir yöntemde, kilit güvenlik mesajlarının, akılda kalıcı yöntemlerle desteklenmesi mümkündür. Örneğin, sadece mizah kullanımı kısa süre için dikkati çekmede ve olumlu ruh halini sağlamada etkili olduğu ancak zamanla dikkatin yitirildiği, kilit güvenlik mesajlarının unutulduğu, hatırlamanın imkânsızlaştığı, ruh halinin nötrleştiği ve tutumun acil durumda davranışlara dönüşmediği gözlenmiştir. O halde öncelikle etkileşimli videolardan yararlanmak suretiyle bu içeriklere ayrıca mizah veya ünlü kullanımları da eklenirse dikkat çekicilik belli bir ölçüde korunabilir. Söz konusu mizah veya ünlü kullanımı bu noktada çok ölçülü olmalı ve temel güvenlik mesajlarının varlığını ve etkinliğini olumsuz yönde etkileyecek kurgulardan kaçınılmalıdır. Abartılı mizah kullanımı veya ünlüyü merkeze koyan ve temel güvenlik mesajlarını ünlünün belli ürünleri kullanma şekli olduğu mesajı çıkarılabilecek verimsiz kurgulardan kaçınılmalıdır.

Uçuş esnasında yolcuların dikkatini toplamak için kişisel cihazların kısıtlanması ve çevresel dikkat dağıtıcıların minimize edilmesi gereklidir. Uçuş emniyeti videoları, kritik güvenlik bilgilerini iletme için hayati bir araçtır. Ancak Hipodermik İğne Kuramı'nın bu bağlamda tam anlamıyla geçerli olmadığını söylemek mümkündür. Modern medya tüketicilerinin aktif birer katılımcı oldukları ve medya mesajlarını eleştirel bir süzgeçten geçirdikleri anlaşılabilmektedir. Bu nedenle, güvenlik videolarının etkisini artırmak için daha yenilikçi ve yolcu odaklı yaklaşımlar geliştirilmelidir. Daha az seyahat deneyimine sahip bireyler veya daha az eğitilmiş yolcular, bu mesajları daha ciddiye alma eğilimindedir. Buna göre mesajlar, Hipodermik İğne Kuramı'yla özdeşleşen şekilde homojen bir etki yaratmamaktadır.

Temel güvenlik mesajlarını sıkça tekrarlanan bir prosedür olarak değerlendiren yolcular güvenlik brifinglerine olan dikkatlerini hızla kayırbilmektedirler. Çeldirici unsurlar da dikkati dağıttığı için güvenlik bilgilendirmelerinin uçuş sürecinin dikkat dağıtabilme özelliğine sahip anlarından biri olan motor çalıştırma gibi süreçlerin olmadığı bir zaman aralığı seçilmelidir.

Etkileşimli içeriklerin daha etkili oldukları anlaşıldığına göre medya mesajlarının bireylerin özel ihtiyaçlarına göre uyarlanması, mesajın etkililiğini artırabilir. Şu ana kadar ortaya konan tüm çalışmalar, genel itibarıyla sağlıklı olduğu varsayılan bireyler üzerinden gerçekleştirilmiştir. Oysa fiziksel veya zihinsel engel durumlarında da etkinliğin artırılması amacıyla bireyselleştirmeden faydalanmak daha da önem taşımaktadır. Üstelik engellilik genellenemeyecek bir yapıdır. Engelin türü, seviyesi, engelli bireyin yaşı, dikkat seviyesi ve ilgi alanları da değişebilmektedir. Sadece otizmli bireylerin televizyon izleme alışkanlıklarına yönelik bir çalışmada bile engelin türü, kişisel farklılıklar, dikkat seviyeleri, algı düzeyleri, tutumlar ve davranışlar çok farklı olabilmektedir (Çelik, 2019). Ancak aynı zamanda Hipodermik İğne Kuramı'nı tam da burada destekleyen başka bir perspektif kurulabilir. Savaş ve propaganda dönemlerinde insanların farklı kişilikleri, türleri, hastalıkları, engelleri, algıları, tutumları, davranışları bulunmamaktadır. O halde bu kadar farklılıkların aynı milletler içinde bulunabildiği bir ortamda çok büyük kitlesel hareketlerin yaşanması ve toplumların hipnotize olmuş gibi pasif bir şekilde hareket ettikleri gözleminin oluşması ve günümüzde de halen bu kitlesel hareketlerden söz edilmesi pasif birey anlayışını bir yandan da desteklemektedir. Ya da Kavimler Göçü gibi süreçlerde en mikro iletişim mekânı ve medyası olan insanın, diğer insanları peşinden sürüklemesinde de yaşanan tarihsel ve coğrafi şartların dilden dile başarıyla aktarılması neticesinde bir nevi propaganda gibi kitleleri belli süreçler içerisinde toplu hareket etmeye itmiştir demek yanlış olmayacaktır. Bu durum günümüze de uyarlanabilir. Uçağa binen yolcuların genellikle kemer bağlama ikazına uydukları gözlemlenebilir. Acil bir durumda kaza sonrası kemerlerini çıkarıp çıkışa yönelmeyi de hatırlayabilirler. Ancak diğer mesajların başarıya ulaşamamasının nedeni temel güvenlik mesajının iletiminde tecrübesel yansıtımların yeterince yapılamamış olması, güvenlik mesajının arkasındaki neden-sonuç ilişkilerinin yeterince anlatılmamış olması veya yeterince etkileşimliliğin sağlanmamış olması olabilir. Sonuçta Harold Lasswell kendi döneminde insanlar, dikkat düzeyleri, algıları, tutumları ve davranışları

itibariyle robot gibi sadece aynı davranışları gerçekleştiren bireyler olarak gözlemlemeyecektir. Kuramın söylem şeklinin benzetme ve yakınsamalar nedeniyle sonraki akademik araştırmalarda kısmen çarpıtılma ya da yanlış anlaşılmalara sebep olabileceği aşikârdır. Muhtemelen Lasswell, genel sonuçları itibariyle büyük kitlesel davranışlar sebebiyle farklı özellikler ve davranışlar ne şekilde olursa olsun dönem içerisinde bu faktörlerin kitlesel savaş, kitlesel propaganda ve kitlesel göç hareketleriyle sonuçlandığına şahit olan bir teorisyen için fazla eleştirel bir bakış açısı sergilendiğini görmemek imkânsızlaşır.

Hipodermik İğne Kuramı'nın bugüne kadar tüm perspektiflerden yeterince ele alınmadığı ve akademik karmaşanın buradan da kaynaklandığı düşünülebilir. Hipodermik İğne Kuramı'nı daha modern iletişim teorileriyle birleştirerek medya mesajlarının etkililiği üzerine daha kapsamlı bir anlayış geliştirilmesi gerektiği de ortadadır. Uçuş emniyeti videoları bağlamında Hipodermik İğne Kuramı'nı tamamen yok saymak imkânsızdır ve faydasızdır. Uçuş emniyeti videoları, kritik güvenlik bilgilerini iletmek için hayatî bir araçtır. Ancak bu araçların etkililiği, medya mesajlarının doğrudan ve sorgusuz bir şekilde kabul edildiği varsayımıyla sınırlı kalmamalıdır. Aynı şekilde Hipodermik İğne Kuramı'nın da bu kadar basit hükümlerle kurulduğu yanılgısına da kapılmamak gerekir. Yolcuların medya mesajlarına verdikleri tepkiler, modern medya ortamında bireylerin aktif ve eleştirel birer katılımcı olduğunu göstermektedir. Bu nedenle, medya mesajlarının tasarımı, Hipodermik İğne Kuramı'nın sınırlamalarını aşacak şekilde yenilikçi, yaratıcı ve katılımcı stratejilere dayanmalıdır. Gelecek araştırmalar, medya mesajlarının etkisini anlamak için teorik ve pratik bir çerçeve sunmaya devam etmelidir. Keskin hükümlerin veya eleştirilerin, sosyal bilimlerde başka hüküm, söylem ve eleştirilerle karşılaştıklarında oluşan belirsizlik ortamının aşılması için hem nicel hem nitel yöntemlerin eşgüdümlü olarak teşvik edilmesi gerekir.

KAYNAKLAR

- Adıgüzel, A., Yılmaz, M. M. ve Uybadın, A. (2022). Türkiye’de İletişim Sosyolojisi Çalışmaları Üzerine Tarihsel Bir İnceleme. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 20 (39), 1-46.
- Adıgüzel, M. B. (2006). *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*. (2. Baskı). Ankara: Türk Hava Kurumu Basımevi.
- Ak, B. (2008). *Sağlık Hizmetlerinde Havacılığın Rolü*. (1. Baskı). Ankara: Türk Hava Kurumu Basımevi.
- Akgül, H. (2022). “X, Y ve Z Kuşağı Bireylerinin Toplumsal Cinsiyet Rollerine İlişkin Tutumlarının İncelenmesi”. *Uluslararası Eğitim Spektrumu Dergisi*, (4), 1. 33.
- Akkaya, B. (2002). *Sivil havacılıkta kaza-kırım incelemeleri, ulusal ve uluslararası mevzuatın değerlendirilmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir.
- Aksoy, E. (2006). *Uçuş emniyetinin sağlanmasında insan unsuru ve bu süreçte mesleki eğitimin önemine ilişkin bir araştırma*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Althusser, L. (1989). *İdeoloji ve Devletin İdeolojik Aygıtları*. (2. Baskı). (Çev. Y. Alp ve M. Özışık). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Anderson, P. (1988). *Antonio Gramsci: Hegemonya Doğu/ Batı Sorunu ve Strateji*. (1. Baskı). (Çev. T. Günersel). İstanbul: Alan Yayıncılık.
- Aristoteles. (2018). *Retorik*. (1. Baskı). (Çev. F. Akderin). İstanbul: Say Yayınları.
- Arsan, E. ve Çoban, S. (2014). *Medya ve İktidar: hegemonya, statüko, direniş*. (1. Baskı). İstanbul: Evrensel Basım Yayın.
- Avşar, Z. ve Demir, V. (2005). *Medyada denetim*. (1. Baskı). Ankara: Piramit Yayıncılık.
- Avşar, Z. ve Kaya, A. E. E. (2013). *Medyanın iffeti*. (1. Baskı). Ankara: Altınpost Yayınevi.
- Aydın, U. (2022). *Havayolu Kargo Taşımacılığı Modellemesi ve Havayolu Kargo Ağının Plânlaması: Türkiye Uygulaması*. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.
- Ayduğ, D. (2022). *Eğitim Bilimleri Araştırmalarında Nitel Bir Yöntem Olarak Gömülü Teorinin Kullanımı*. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22 (Özel Sayı 2), 183-196.
- Aziz, A. ve Dicle, Ü. (2017). *Örgütsel İletişim*. (1. Baskı). İstanbul: Hiperyayın.
- Bahçecioğlu, E. H. (2021). *Retoriğin Temel Unsurları Olan Ethos-Pathos-Logos Perspektifinden İkna Sanatının Kullanılışı: Müge Anlı Örneği*. *Aksaray Üniversitesi İletişim Fakültesi Aksaray İletişim Dergisi*, 3 (1), 16-42.
- Baker, U. (2011). *Beyin Ekran*. (1. Baskı). (Der. E. Berensel). İstanbul: Birikim Yayınları.
- Bakhtin, M. (2001). *Karnavalın Romanı*. (1. Baskı). (Çev. C. Soydemir). (Der. S. Irzık). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Baldini, M. (2000). *İletişim Tarihi*. (1. Baskı). (Çev. Gül Batuş). İstanbul: Avcıol Basım Yayın.
- Balle, F. ve Eymery, G. (1991). *Yeni Medyalar*. (1. Baskı). (Çev. M. S. Şakiroğlu). İstanbul: İletişim Yayınları.

- Başbuğ, B. & Lokmanoğlu, E. (2021). “Sosyal Medya Paylaşımları Üzerinden Kripto Para İncelemesi: Global Bir Dijital Kanaat Önderi Olarak Elon Musk Örneği” *International Social Sciences Studies Journal*, (e-ISSN:2587-1587) Vol:7, Issue:88; pp:4277- 4295
- Batur, Z. (2019). Gökyüzü Savaşçıları: Dünya - Türk Havacılık Tarihi. (1. Baskı). İstanbul: Kastaş Yayınevi.
- Bayrakcı, S. ve Küçükvardar, M. (2019). Yeni Medya Ekolojisi ve İletişim Sarmalı Modeli. *Düşünce ve Toplum Sosyal Bilimler Dergisi*. 1, 50-67.
- Bazargan, M. (2012). Havayolu Operasyonları ve Plânlaması. (2. Baskıdan Çev. İ. Orhan). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Benjamin, W. (2015). Teknik Olarak Yeniden-Üretilbilirlik Çağında Sanat Yapıtı Hakkında. (1. Baskı). (Çev. G. Sarı). İstanbul: Zeplin Kitabevi.
- Bircan, U. (2015). Roland Barthes ve Göstergebilim. *Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*. 26 (2), 17-41.
- Bulduklu, Y. (2019). Eleştirel Çalışmalarda Nitel Araştırma Yöntemi Olarak Gömülü Teori. *Kritik İletişim Çalışmaları Dergisi*, 1 (1), 1-14.
- Bulduklu, Y. ve Karaçor, S. (2019). Kitle İletişim Kuramları. (1. Baskı). Konya: Çizgi Kitabevi.
- Cangöz, İ. (1999). Kitle İletişim Kuramlarında Etki Sorunsalı ve Bir İzleyici Araştırması, Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Charmaz, K. (2015). Gömülü (Grounded) Teori Yapılandırması: Nitel Analiz Uygulama Rehberi. (2. Baskı). (Çev. R. Hoş). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Chittaro, L. (2017). A Comparative Study of Aviation Safety Briefing Media: Card, Video and Video with Interactive Controls. *Transportation Research*, 85, 415 – 428.
- Creswell, J. W. (2015). Nitel Araştırma Yöntemleri: Beş Yaklaşımına Göre Nitel Araştırma ve Araştırma Deseni. (3. Baskı). (Çev. Edit. M. Bütün ve S. B. Demir). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Cüceloğlu, D. (2000). “Varoluş Mücadelesi”., N. Sezik (Editör). *Değişim Kuşağındakiler*. (1. Baskı). İstanbul: Hayat Yayıncılık.
- Cüceloğlu, D. (2020). İnsan ve Davranışı. (36. Baskı). İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Çelebioğlu, H. Ç. (2019). Kabin memurlarında görülen presenteeism ile işe adanmışlık ve işini kaybetme korkusu arasındaki ilişki. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Altınbaş Üniversitesi, İstanbul*.
- Çelik, A. (2019). Otizmlili Çocukların TV İzleme Alışkanlıklarının Ebeveyn ve Uzman Görüşüne Göre Betimlenmesi. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara*.
- Çodur, G. (2017). Siyasal Reklâmcılık Retoriği: 2014 Cumhurbaşkanlığı Seçimlerinde Sosyal Medyada Yayımlanan Reklâmların İçerik Analizi. *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul*.
- Dalyalı, F. Ü. (2022). Althusser ve Gramsci Açısından İdeoloji ve İdeolojinin Bir Taşıyıcısı Olarak Yeni Medya. *International Journal of Social Sciences*, 6 (1), 86 – 98.
- Demir, O. (2016). Türk Havacılığında Vecihi Hürkuş ve Önemi, *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir*.
- Dervişoğlu, F. M. (2011). Nuri Demirağ: Türkiye’nin Havacılık Efsanesi. (4. Baskı). İstanbul: Ötüken Yayınları.

- Dodak, H. (2013). Uçuş emniyeti açısından yolcuların alkol kullanımı. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Durkheim, E. (2004). Sosyolojik Yöntemin Kuralları. (1. Baskı). (Çev. C. Saraçoğlu). İstanbul: Bordo Siyah Klâsik Yayınlar.
- Erdem, Z. (2018). Ekip kaynak yönetiminde kabin ekiplerinin iletişim, ekip çalışması ve stresle başa çıkma tutumları ile kişilik yapıları etkileşimi: Kabin ekipleri üzerinde bir çalışma. Doktora Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Erdoğan, İ. ve Alemdar, K. (1990). İletişim ve Toplum. (1. Baskı). Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Erzurum, F. (2022). Kullanımlar ve Doyumlar Kuramı. (1. Baskı). Ö. Özer (Editör). Anaakım Medya Kuramları. (1. Baskı). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Fırtına, H. İ. (2009). Karikatür, Fotoğraf, Haber ve Röportajlarla Havacılık. (1. Baskı). Ankara: THK Kültür Yayınları.
- Fiske, J. (2003). İletişim Çalışmalarına Giriş. (2. Baskı). (Çev. S. İrvan). Ankara: Bilim ve Sanat.
- Foucault, M. (1992). Hapishanenin Doğuşu. (1. Baskı). (Çev. M. A. Kılıçbay). Ankara: İmge Kitabevi.
- Genç, A. (2013). Hava Kargo Operasyonlarının Etkin Yönetimi İçin Bir Model. Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gerbner, G. (2005). Kitle İletişim Kuramları. (1. Baskı). (Der. E. Mutlu). Ankara: Ütopya Yayınevi.
- Glaser, B. G. and Strauss, A. L. (2006). The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research. (Eserin orijinali 1967’de yayımlandı). USA, New Jersey: Aldine Transaction.
- Gök, K. (2015). Türk Sivil Havacılık Tarihine Damga Vuran Uçak Kazaları. (1. Baskı). İstanbul: Altın Bilek Yayınları, 21 - 29.
- Güçlü, İ. (2019). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri: Teknik-Yaklaşım-Uygulama. (1. Baskı). Ankara: Nobel Yayınları.
- Güllüoğlu, Ö. (2011). Örgütsel İletişim: İletişim Doyumu ve Kurumsal Bağlılık. (1. Baskı). Konya: Eğitim Kitabevi.
- Güneş, D. ve Erdem, R. (2022). Nitel Araştırmaların Analizi: Meta-Sentez. Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 22 (Özel Sayı 2), 81-98.
- Güngör, N. (2018). İletişim/ Kuramlar ve Yaklaşımlar. (4. Baskı). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Güzel, C. (2016). Çizgisel İletişim Modeli Bağlamında Âşık Tarzı Kültür Geleneği. Journal of Turkish Language and Literature, 2 (1), 175-188.
- Habermas, J. (2015). Kamusalın Yapısal Dönüşümü Hakkında. (15. Baskı). (Çev. T. Bora ve M. Sancar). İstanbul: İletişim Yayıncılık.
- Hallin, D. C. (2005). Kitle İletişim Kuramları. (1. Baskı). (Der. E. Mutlu). Ankara: Ütopya Yayınevi.
- Işık, M. (2005). Kitle İletişim Teorilerine Giriş. (2. Baskı). Konya: Eğitim Kitabevi.
- İnternet: Anadolu Ajansı (2020). Turkish Cargo, THY’nin yolcu uçakları ile de taşıma yapıyor. Web: <https://www.aa.com.tr/tr/sirkethaberleri/ulasim/turkish-cargo-thy-nin-yolcu-ucaklari-ile-de-kargo-tasimasi-yapiyor/656418> adresinden 21.10.2021 tarihinde alınmıştır.

- İnternet: Anadolu Ajansı. (2018). THY'den legolu reklam filmi. <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/thyden-legolu-reklam-filmi/1220783> adresinden 21.10.2021 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: Durmuş, S. ve Gür, Ş. Ö. (Ocak 2017). Mimarlığın Metinsel Temelinde Retorik İnşa: Usûl-i Mi'marî Osmanî. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Journal of The Faculty of Architecture, Sayı 34 (1), 113. Web: <http://jfa.arch.metu.edu.tr/archive/0258-5316/articles/metujfa2016212.pdf> adresinden 6 Ocak 2020'de alınmıştır.
- İnternet: Flightradar24 Web: www.flightradar24.com adresinden 2 Ocak 2020'de alınmıştır.
- İnternet: Flyive. (2024). Kabin Ekibi 'Crew Cross Check' Nedir? | Uçuş Emniyeti. <https://flyive.com/ansiklopedi/havayolu/kabin-ekibi-crew-cross-check-nedir-ucus-emniyeti> adresinden 21.10.2021 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: Molesworth, B. R. (2014). Examining the effectiveness of pre-flight cabin safety announcements in commercial aviation. The International Journal of Aviation Psychology, 24(4), 300-314. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10508414.2014.949511?role=tab&tab=permissions&scroll=top#d1e222> adresinden 21.10.2021 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: Cebeci, U. (2015). Nereden Çıktı Bu “Brace” Pozisyonu?. Web: <https://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/ugur-cebeci/nereden-cikti-bu-brace-pozisyonu-40014204> adresinden 10.07.2023 Temmuz tarihinde alınmıştır.
- İnternet: Nergiz, A. (2014). Borajet'in ATR 72'lerini Kim Kiraladı? Web: <https://www.havayolu101.com/2014/10/27/borajetin-atr-72lerini-kim-kiraladi/> adresinden 11.11.2021 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: IMDB. (2024). Bir Trenin La Ciotat Garına Varışı. Web: https://www.imdb.com/title/tt0000012/?ref_=tt_mv_close adresinden 10.12.2024 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: OPB (2024). Trump Receives a Paris Welcome full of presidential pomp from France's Macron. Web: <https://www.opb.org/article/2024/12/07/trump-receives-a-paris-welcome-full-of-presidential-pomp-from-france-s-macron/> adresinden 11.12.2024 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: CBS News. (2014). Air New Zealand safety video salutes final “Hobbit” film. Web: www.cbsnews.com/video/air-new-zealand-safety-video-salutes-final-hobbit-film/ adresinden 11.10.2024 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: Green, P. (2020). Pay attention to save yourself Web: www.flightsafetyaustralia.com/2020/05/pay-attention-to-save-yourself/ adresinden 11.12.2024 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: Haberair (2019). Thy'den yeni uçuş emniyet videosu. Web: www.haberair.com/yazdir.asp?haberid=56765 adresinden 11.10.2024 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: Habertürk (2016). İnternet fenomeni Zach King THY reklâmında. Web: <https://www.haberturk.com/video/eglence/izle/internet-fenomeni-zach-king-thy-reklaminda/208894> adresinden 10.12.2024 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: HaberMax (2024). Corendon Airlines'dan Anadolu Efes Spor Kulübü ile birlikte eğlenceli uçak içi emniyet talimatları filmi. Web: <https://habermax.net/corendon-airlinesdan-anadolu-efes-spor-kulubu-ile-birlikte-eglenceli-ucak-ici-emniyet-talimatlari-filmi.html> adresinden 10.12.2024 tarihinde alınmıştır.

- İnternet: Apron24. (2015). Pegasus'tan yeni güvenlik filmi. Web: <https://www.apron24.com/manset/pegasustan-yeni-guvenlik-filmi/> adresinden 10.12.2024 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: Boardinginfo. (2024). Valizler uçak altına nasıl yükleniyor? Web: <https://boardinginfo.com/valizler-ucak-altina-nasil-yukleniyor/> adresinden 10.11.2024 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: Levant Antika. (2024). Vecihi Hürkuş Nuri Demirağ'ın yerli olarak ürettiği Nu.D.36 eğitim uçağında bir sefer öncesinde Nuri Demirağ'ın uçak hangarı önünde. Web: <https://www.levant.com.tr/urun/2786161/vecihi-hurkus-nuri-demirag-in-yerli-olarak-urettigi-nu-d-36-egitim-ucaginda-bir> adresinden 11.12.2024 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: Anadolu Ajansı. (2020). Turkish Cargo pandemi döneminde rekor seviyede büyüdü. Web: <https://www.aa.com.tr/tr/isdunyasi/ulastirma/turkish-cargo-pandemi-doneminde-rekor-seviyede-buyudu/659532> adresinden 05.10.2024 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: RadioFreeEurope Radio Liberty. (2019). The Kid that crashed a plane. Web: <https://www.rferl.org/a/the-kid-that-crashed-a-plane/29859093.html> adresinden 05.03.2024 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: Hava Haber. (2022). Microsoft Flight Simulator, 10 milyon kullanıcıya ulaştığını açıkladı. Web: <https://havahaber.com/microsoft-flight-simulator-10-milyon-kullaniciya-ulastigini-acikladi/> adresinden 21.02.2024 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: Google Earth Blog. (2014). Using the Google Earth Flight Simulator. Web: <https://www.earthblog.com/blog/archives/2014/04/using-google-earth-flight-simulator.html> adresinden 11.10.2023 tarihinde alınmıştır.
- İnternet: Infinite Flight. (2023). Infinite Flight now provides Flightradar24 with 3D view aircraft models? Web: <https://community.infiniteflight.com/t/infinite-flight-now-provides-flightradar24-with-3d-view-aircraft-models/834777> adresinden 10.02.2024 tarihinde alınmıştır.
- İplikçi, H. G. (2015). İletişimde Temel Modeller ve Kitle İletişim Modelleri. Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi, 7 (2).
- İrvan, S. (2014). Medya Kültür Siyaset. (3. Baskı). Ankara: Pharmakon Yayınevi.
- Janson, T. (2012). Dillerin Tarihi. (1. Baskı). (Çev. M. Doğan). İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi.
- Jia, J. (2019). Analysis and Research on Operating Mode of Voice Platform Based on Knowledge Payment. Open Journal of Social Sciences, 7, 397-404.
- Kansu, Y., Şensöz, S. ve Öztuna, Y. (1971). Havacılık Tarihinde Türkler-1, (1. Baskı). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 91.
- Karaca, E. (2010). Uçak kaza ve olaylarının veri madenciliği yöntemiyle analiz edilmesi. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hava Harp Okulu Komutanlığı Havacılık ve Uzay Teknolojileri Enstitüsü, İstanbul.
- Karacabey, F. (2022). Nitel Veri Toplama Teknikleri. Şen, S. ve Yıldırım, İ. (Editörler). (3. Baskı). Ankara: Nobel Yayınları.
- Karahan, L. G. ve Akduman, G. (2019). Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri İçin Nezaket ve Protokol Kuralları. (1. Baskı). İstanbul: Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Yayınları, 15, 21 - 34.
- Karaman, E. (2017). Roland Barthes ve Charles Sanders Peirce'in Göstergebilimsel Yaklaşımlarının Karşılaştırılması. İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi, 34, 25-36.

- Kılıç, D., Polat, G. ve Şengür, F. (2021). Havayolu işletmelerinin Covid-19 pandemi sürecindeki yönetsel tepkileri üzerine bir araştırma. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, (17), 2. 353-377.
- Kılınç, S. U. (2010). Avrupa Birliği - Eurocontrol sivil havacılık düzenlemeleri ve Türkiye'ye olası etkileri. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul.
- Kuhn, T. (2019). Bilimsel Devrimlerin Yapısı. (10. Baskı). İstanbul: Kırmızı Yayınları, 71.
- Kurter, A. (2006). Türk Hava Kuvvetleri Tarihi - 2. (2. Baskı). İstanbul: Türk Hava Kuvvetleri, Hava Müzesi Komutanlığı.
- La Mettrie, J. O. D. (2022). Makine İnsan. (Çev. A. Avcan, E. Erkan) (1. Baskı). İstanbul: Fol Yayınları.
- Lee, C., Wang, S. W., Hsu, M. K., Jan, S. (2018). Air passenger's perception toward pre-flight safety briefing videos: Does it matter?. *Journal of Air Transport Management*, 72, 20-31.
- Levi- Strauss, C. (2012). Yapısal Antropoloji. (1. Baskı). (Çev. A. Kahiloğulları). Ankara: İmge Kitabevi.
- Madak, S. (2019). Türk sivil havacılık sektöründeki yolcuların davranış analizi ve yolcu memnuniyeti ile sadakat ilişkisi. Doktora Tezi, İstanbul Aydın Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, İstanbul.
- Madden, T. J. ve Weinberger, M. G. (1984). Humor in Advertising: A Practitioner View. *Journal of Advertising Research*. 24 (4), 23 – 30.
- Mattelart, A. ve Mattelart, M. (2006). İletişim Kuramları Tarihi. (3. Baskı). (Çev. M. Zıllıoğlu). İstanbul: İletişim Yayınları.
- May, T. (2016). Şiddetsiz Direniş. (1. Baskı). (Çev. C. Kayaş). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- McQuail, D. ve Windahl, S. (1997). Kitle İletişim Modelleri. (1. Baskı). (Çev. K. Yumlu). Ankara: İmge Kitabevi.
- Molesworth, B. R. C. (2014). Examining the Effectiveness of Pre-flight Cabin Safety Announcements in Commercial Aviation. *The International Journal of Aviation Psychology*, 24 (4), 300 – 314.
- Molesworth, B. R. C., Seneviratne, D., Wilcock, C. (2019). Communicating Safety Information: Investigating How Distractors Affect The Recall Of Key Safety Information In Pre-Flight Safety Briefings. *Applied Ergonomics*, 81, 102899.
- Oskay, Ü. (2011). İletişimin ABC'si. (1. Baskı). İstanbul: Der Yayınevi.
- Öymen, O. (2014). Bir Propaganda Silahı Olarak Basın. (1. Baskı). İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Öz, T. (2020). Performans değerlendirme uygulamaları ve çalışma koşullarının kabin görevlileri emniyetli davranışı üzerindeki etkileri. Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Özçetin, B. (2020). Kitle İletişim Kuramları. (5. Baskı). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Özen, S. (1996). Kentlileşme Sürecinde Ailede Kuşaklararası İlişkiler: İzmir – Bornova (Merkez): Çamdibi ve Altındağ'da Karşılaştırmalı Bir Araştırma. (1. Baskı). İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Özsu, M. (1999). Hava araçlarındaki kazalara hata ağacı analizi yöntemi uygulanarak kaza nedenlerinin belirlenmesi. Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Öztürk, S. (2013). Filmlerle İletişim ve Yabancılaşma. İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi, 44, 143 – 175.

- Platon. (2006). Gorgias ya da Retorik Üstüne. (1. Baskı). (Çev. M. Rifat, S. Rifat). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Polat, S. ve Ay, O. (2016). Meta-Sentez: Kavramsal Bir Çözümleme. Eğitimde Nitel Araştırmalar Dergisi – Journal of Qualitative Research in Education, 4 (1), 52-64.
- Resmî Gazete (2016). Sivil havacılık genel müdürlüğü amatör havacılık faaliyetleri yönetmeliği. Web: <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/yonetmelikler/SHY-6C.pdf> adresinden 25.08.2021 tarihinde alınmıştır.
- Sartre, J. (2020). Varoluşçuluk. (30. Baskı). (Çev. A. Bezirci). İstanbul: Say Yayınları.
- Seneviratne, D. and Molesworth, B. R. C. (2015). “Employing humour and celebrities to manipulate passenger’s attention to pre-flight safety briefing videos in commercial aviation”. Safety Science, 75.
- Serter, G. (2013). Şikago Okulu Kent Kuramı: Kentsel Ekolojik Kuram. Planning, 23 (2), 67-76.
- Severin, W. J. ve Tankard, J. W. (2021). İletişim Teorileri: Kökenleri, Yöntemleri ve Kitle İletişim Araçlarında Kullanımları. (1. Baskı). (Çev. A. A. Bir ve K. Z. Meral). İstanbul: The Kitap.
- Sim, S. ve Van Loon, B. (2010). Eleştirel Teori: Aydınlanmadan Postmodernizme Eleştirel Düşünce İçin Çizgibilim. (1. Baskı). (Çev. A. E. Pilgir ve E. Arıcılar). İstanbul: NTV Yayınları.
- Sobotka, S. P., Keat, P. G., Schnabel, C., Wiesenfelder, M. (1960). Kullanılmış ticari uçakların 1959-1965 fiyatları. (1. Baskı). (Çev. M. Aksan). İstanbul: İstanbul Sivil Havacılık Enstitüsü.
- Sönmezoğlu, O. (2019). Yolcuların havayolu tercihinde demografik özelliklerin etkisi: Türkiye çıkışlı yurtdışı seferlerinin yolcularıyla bir anket. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Sproule, A. (1996). Wright Kardeşler. (1. Baskı). (Çev. A. Toker). Ankara: İlkaynak Kültür ve Sanat.
- Süngü, E. S. (2017). Turkish Food Culture As A Strategic Means In Turkey’s National Publicity: An Analysis Of Turkish Airlines’ Skyline Magazine. Doktora Tezi, Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Şahin, M. D., Söylemez, E. Y., Koç, Y. D. (2016). “Planlanmış davranış teorisi çerçevesinde aile işletmelerinde kurumsallaşma sürecinin irdelenmesi”. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Afro-Avrasya Özel Sayısı, 453.
- Tehrani, M. and Molesworth, B. R. C. (2015). Pre-flight safety briefings, mood and information retention. Applied Ergonomics, 51, 377-382.
- Terzioğlu, M. (2007). Uçak kazalarının nedeni olarak insan hatalarını azaltmada ekip kaynak yönetimi. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Tolan, B. (1983). Toplum Bilimlerine Giriş. (3. Baskı). Ankara: Savaş Yayınevi.
- Tomlinson, J. (1999). Kültürel Emperyalizm: Eleştirel Bir Giriş. (1. Baskı). (Çev. E. Zeybekoğlu). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Tosun, E. K., Ay, S. ve Keser, H. Y. (2017). Sanal Etkileşimde Soyut Üretimin Bir Değeri Olarak Yeni Nesil Şöhretler. Paradoks Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi. 13 (2), 15-40.
- Türer, C. (2003). Charles Peirce’ün Pragmatik Felsefesi. (1. Baskı). İstanbul: Üniversite Kitabevi.

- Uslu, S. (2011). Havacılık ve Hava Trafik Kontrol. (1. Baskı). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Yalın, A. (2023). Farklılaşma ve Marka Sadakati Stratejisi Olarak Abonelik İş Modeli ‘Hepsiburada Premium’ Örneği. İletişim Çalışmaları Dergisi, 9 (1), 1-20.
- Yıldırım, A. ve Şimşek, H. (2021). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri. (12. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık
- Yurdakul, H. (2018). Kitle İletişimde Haber ve Etki: Liberal ve Eleştirel Yaklaşımlar. Nosyon: Uluslararası Toplum ve Kültür Çalışmaları Dergisi, 1, 62 – 77.



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : Çelik, Alp Eren

Uyruğu : T.C.

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi/ Radyo TV ve Sinema Anabilim Dalı	2019

Yabancı Dil

İngilizce, Almanca



