

**T.C.
MANİSA CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
REKREASYON ANABİLİM DALI
REKREASYON PROGRAMI**

**YELKENKANAT (DELTAKANAT) PİLOTLARININ OPTİMAL
PERFORMANS DUYGU DURUMU VE BOŞ ZAMAN SIKILMA
ALGISI ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ**



Özgür TEZ

**Danışman
Doç. Dr. Pınar GÜZEL**

Manisa 2018

**T.C.
MANİSA CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
REKREASYON ANABİLİM DALI
REKREASYON PROGRAMI**

**YELKENKANAT (DELTAKANAT) PİLOTLARININ OPTİMAL
PERFORMANS DUYGU DURUMU VE BOŞ ZAMAN SIKILMA
ALGISI ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ**

Özgür TEZ

Danışman

Doç. Dr. Pınar GÜZEL

MANİSA-2018

	T.C. MANISA CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	Doküman Kodu	FRYL-031
	YÜKSEK LİSANS EĞİTİMİ FORMLARI	Yayınlanma Tarihi	26/03/2018
		Revizyon No/Tarih	2/23/03/2018
		Sayfa	1/1
Tez Savunma Sınavı Tutanağı			

TEZ SAVUNMA SINAV TUTANAĞI

Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 28.06.2018 tarih ve 232/Ek-8 sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Manisa Celal Bayar Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği'nin 9. Maddesi gereğince Enstitümüz Rekreatyon Anabilim Dalı Rekreatyon Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi Özgür TEZ'in "Yelken Kanat (Deltakanat)Pilotlarının Optimal Performans Duygu Durumu ve Boş Zaman Sıkılma Algısı Arasındaki İlişkinin İncelenmesi" konulu tezi incelenmiş ve aday 01.08.2018 tarihinde saat 11:00'da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra 120.. dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından jüri üyelerine sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI olduğuna ☒ OY BİRLİĞİ ☒
DÜZELTME yapılmasına * ☐ OY ÇOKLUĞU ☐
RED edilmesine ** ☐ ile karar verilmiştir.

ÜYE
Doç.Dr. Abdul Aziz
GÜNŞİRMİS

BAŞKAN
Doç.Dr. Pınar GÜZEL

ÜYE
Doç.Dr. Kemal GÖRKE

Evet Havır

Tez, burs, ödül veya Teşvik programına (Tüba, Fullbright vb.) aday olabilir.

☐ ☐

Tez, mutlaka basılmalıdır.

☒ ☐

Tez, mevcut haliyle basılmalıdır.

☐ ☐

Tez, gözden geçirildikten sonra basılmalıdır.

☐ ☐

Tez, basımı gereksizdir.

☐ ☐

* Bu halde adaya 3 ay süre verilir. İkinci tez savunma sınavında da başarısız olan öğrencinin Enstitü ile ilişkisi kesilir.

** Bu halde adayın Enstitü ile ilişkisi kesilir.

Hazırlayan
Enstitü Sekreteri

Onaylayan
Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “Yelkenkanat (Deltakanat) Pilotlarının Optimal Performans Duygu Durumu ve Boş Zaman Sıkılma Algısı Arasındaki İlişkinin İncelenmesi” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilen eserlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../2018

Adı Soyadı

Özgür TEZ

İmza

ÖZET

Bu araştırmanın amacı, yelkenkanat pilotlarının boş zamanda sıkılma algıları ve optimal performans duygu durumu arasındaki ilişkinin incelenmesidir.

Araştırmanın örneklemini farklı kategorilerde (başlangıç, orta seviye, pilot, deneyimli, eğitmen) 314 (kadın 59 $\bar{X}$ =26.47 ss= 4.12 yaş; erkek 255 $\bar{X}$ = 30.98 ss= 6.80) yelkenkanat pilotu oluşturmaktadır.

Araştırmada kullanılan veri toplama aracı 3 bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde bireyin demografik özelliklerini tanımlamaya yönelik kişisel bilgilerin bulunduğu sorulara, ikinci bölümde Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ve üçüncü bölümde ise Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) kullanılmıştır.

Verilerin değerlendirilmesinde, tanımlayıcı istatistiklerle birlikte Mann Whitney U, Kruskal Wallis H ve Post-hoc Bonferonni testleri kullanılmıştır. Serbest zamanda sıkılma algısı ve optimal performans duygu durumu arasındaki ilişkinin belirlenmesinde Spearman Brown Korelasyon testi kullanılmıştır.

Yapılan analizler sonucunda, yelkenkanat pilotlarının cinsiyet, katılım düzeyi, katılım sıklığı, yaş, eğitim durumu, gelir düzeyi, pilotluk seviyesi, bağlı olunan kurum değişkenlerine göre sürekli etkinlik tecrübe ölçeği açısından ($p<.05$); cinsiyet, katılım düzeyi, katılım sıklığı, yaş, eğitim durumu, gelir düzeyi, pilotluk seviyesi, bağlı olunan kurum değişkenlerine göre boş zamanda sıkılma algıları açısından anlamlı farklılıkların olduğu tespit edilmiştir ($p<.05$).

Yelkenkanat pilotlarının serbest zamanda sıkılma algısı ve optimal performans duygu durumu arasındaki ilişki için yapılan korelasyon analizi sonucuna göre, pozitif ve düşük yönde bir ilişkinin olduğu tespit edilmiştir (ölçek ortalama r: .219, sıkılma r: .233, $p<.05$; doyum r: -.122, $p<.05$).

Anahtar kelimeler: Serbest zaman, macera rekreasyonu, boş zamanda sıkılma algısı, optimal performans duygu durumu, yelkenkanat.

ABSTRACT

The purpose of this research was to investigate relationships between leisure boredom and dispositional flow in hang gliding pilots.

Sample group of the research consist of 314 (female 59 $\bar{X}=26.47$ sd= 4.12 years; male 255 $\bar{X}= 30.98$ sd= 6.80) hang-gliding pilots from different categories (beginning, intermediate, pilot, experienced, instructor).

Data collection tool for the research has 3 parts. In the first part, there are some personal questions supplied for defining the demographic characteristics of individuals. In the second part, The Leisure Boredom Scale (BZSA) and In the last part, The Dispositional Flow Scale Sort Form (DFS-2) is used.

To evaluate the results, Mann Whitney U with descriptive statistics, Kruskal Wallis and Post-hoc Bonferonni tests are used. On the other hand, for determining the correlation between leisure boredom and dispositional flow, the Spearman-Brown Correlation Test is used.

As a result of analysis significant differences were in terms of flow experience according to gender, age, live pilot and income, participant level and frequency, educational status, institutional variables ($p<.05$); significant differences were in terms of leisure boredom according to gender, age, live pilot and income, participant level and frequency, educational status, institutional variables ($p<.05$).

According to correlation analysis, it is determined that there is a weak positive correlation between leisure boredom levels and flow experience (scale average $r: .219$, embarrassment $r: .233$, $p<.05$; satisfaction $r: -.122$, $p<.05$).

Keywords: Leisure, adventure recreation, leisure boredom, dispositional flow, hang-gliding.

TEŞEKKÜR

Lisansüstü eğitimim ve tez çalışmam süresince destek ve yardımlarını esirgemeyen tez danışmanım Sayın Doç.Dr. Pınar GÜZEL'e; literatür ve istatistik analizler konusunda katkı ve önerilerde bulunan değerli jüri üyelerim Sayın Doç.Dr. Hamdi Alper GÜNGÖRMÜŞ ve Sayın Doç.Dr. Kemal GÖRAL'a; her zaman yanımda olan aileme, dostlarıma ve hayatımın her aşamasında yanımda olan değerli eşim Özge YAVAŞ TEZ'e fedakârlıkları ve anlayışları için teşekkür ederim.

Özgür TEZ

MANİSA, 2018



İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
İÇİNDEKİLER	vi
TABLolar LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLER VE GRAFİKLER LİSTESİ.....	xiv
EKLER LİSTESİ	xv

BİRİNCİ BÖLÜM

1. GİRİŞ	1
1.1. Araştırmanın Amacı	2
1.2. Araştırmanın Önemi.....	3
1.3. Araştırma Problemi	3
1.4. Alt Problemler.....	3
1.5. Alt Problemlere İlişkin Hipotezler	3
1.6. Sınırlılıklar	4
1.7. Sayıtlar	4

İKİNCİ BÖLÜM

2. GENEL BİLGİLER	5
2.1. Serbest Zaman.....	5
2.2. Rekreasyon.....	6
2.2.1. Doğal Alan Rekreasyonu.....	7
2.2.2. Macera Rekreasyonu	9
2.2.3. Doğa Sporları Etkinlikleri	10
2.3. Optimal Performans Duygu Durumu Kavramı	12
2.4. Optimal Performans Duygu Durumu Modeli (Akış/Flow State).....	13
2.5. Akış Oluşumu İçin Gerekli Olan Faktörler.....	14
2.6. Akışı Önleyen ve Kesintiye Uğratan Faktörler.....	16
2.7. Sıkılma ve Can Sıkıntısı Kavramı.....	16
2.7.1. Boş Zaman ve Sıkılma.....	17

2.8. Havacılığın Tarihçesi	18
2.8.1. Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)’nin Kuruluşu, Önemi ve Amaçları.....	18
2.8.2. Havacılık Efsaneleri	19
2.8.2.1. Türk Tarihinde İlk Uçuş Deneyimi.....	20
2.8.3. Hava Sporları.....	20
2.8.3.1. Yelkenkanat	21

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. YÖNTEM.....	23
3.1. Araştırma grubu	23
3.2. Veri Toplama Araçları	23
3.3. Kişisel Bilgi Formu.....	23
3.4. Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ).....	24
3.5. Optimal Performans Duygu Durum Ölçeği- Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2).....	24
3.6. Verilerin Toplanması	24
3.7. Verilerin Analizi	25

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. BULGULAR.....	27
4.1. Yelkenkanat Pilotlarının Demografik Özelliklere İlişkin Bulgular	27
4.2. Araştırmadaki Farklılıklara İlişkin Hipotez Testleri.....	29
4.2.1. Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Demografik Özellikler Bakımından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular.....	29
4.2.2. Yelkenkanat Pilotların Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Demografik Özellikler Bakımından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular.....	35
4.3. Araştırmadaki İlişkilere Yönelik Hipotez Testleri.....	46
4.3.1. Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ile Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Arasındaki İlişkinin İncelenmesine Yönelik Bulgular.....	46

BEŞİNCİ BÖLÜM

5. TARTIŞMA	48
-------------------	----

ALTINCI BÖLÜM

6. SONUÇLAR ve ÖNERİLER.....	54
6.1. Sonuçlar	54
6.2. Öneriler	56

YEDİNCİ BÖLÜM

7. KAYNAKLAR ve EKLER.....	58
7.1. Kaynaklar	58
7.2. Ekler	69

KISALTMALAR LİSTESİ

ORRRC : Açık Alan Rekreasyon Kaynakları İnceleme Komisyonu

THK : Türk Hava Kurumu

THSF : Türk Hava Sporları Federasyonu

GOSBF : Gelişmekte Olan Spor Branşları Federasyonu

ETÖ-2 : Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2

SETÖ-2 : Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2

BZSAÖ : Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği

TABLÖLER LİSTESİ

Tablo 1: Açık Alan Rekreasyonuna İlişkin Tanımlamalar

Tablo 2: Doğada Gerçekleştirilen Sportif Etkinlikler

Tablo 3: Akış Oluşumu İçin Gerekli Olan Faktörler

Tablo 4: Akışı Önleyen ve Kesintiye Uğratan Faktörler

Tablo 5: Yelkenkanat Sporuna İlişkin Uygun Ortam ve Koşullar

Tablo 6: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Normal Dağılım Test Sonuçları

Tablo 7: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Normal Dağılım Test Sonuçları

Tablo 8: Araştırmaya Katılan Yelkenkanat Pilotlarının Demografik Özellikleri

Tablo 9: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Cinsiyet Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Mann Whitney U Test Sonuçları)

Tablo 10: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Katılım Düzeyi Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Mann Whitney U Test Sonuçları)

Tablo 11: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Katılım Sıklığı Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Mann Whitney U Test Sonuçları)

Tablo 12: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Yaş Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Tablo 13: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

Tablo 14: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Eğitim Durumu Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Tablo 15: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

Tablo 16: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Gelir Düzeyi Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Tablo 17: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

Tablo 18: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Pilotluk Seviyesi Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Tablo 19: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

Tablo 20: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Bağlı Olunan Kurum Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Tablo 21: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

Tablo 22: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Cinsiyet Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Mann Whitney U Test Sonuçları)

Tablo 23: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Katılım Düzeyi Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Mann Whitney U Test Sonuçları)

Tablo 24: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Katılım Sıklığı Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Mann Whitney U Test Sonuçları)

Tablo 25: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Yaş Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Tablo 26: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ve Ölçeğe İlişkin “sıkılma” İle “doyum” Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

Tablo 27: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Eğitim Durumu Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Tablo 28: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)’ne İlişkin “sıkılma” Alt Boyut Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

Tablo 29: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ortalama Puanlarının Gelir Düzeyi Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Tablo 30: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ve Ölçeğe İlişkin “sıkılma” İle “doyum” Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

Tablo 31: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Pilotluk Seviyesi Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Tablo 32: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ve Ölçeğe İlişkin “sıkılma” Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

Tablo 33: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Puanlarının Bağlı Olunan Kurum Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Tablo 34: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)’ne İlişkin “doyum” Puan Ortalamaları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

Tablo 35: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği ile Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği Arasındaki İlişkinin Ölçek Ortalama Puanları Açısından İncelenmesi (Spearman Brown Korelasyon Analizi Sonuçları)

Tablo 36: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) “sıkılma” ve “doyum” Alt Boyutları ile Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Arasındaki İlişkinin Ölçek Ortalama Puanları Açısından İncelenmesi (Spearman Brown Korelasyon Analizi Sonuçları)

Tablo 37: Alt Problemlere İlişkin Hipotezlerin Kabul ve Red Durumları



ŞEKİLLER VE GRAFİKLER LİSTESİ

Şekil 1: Macera Dörtgeni (Adventure Quadrants)

Şekil 2: Optimal Performans Duygu Durumu



EKLER LİSTESİ

EK 1: Etik Kurul Onay Formu

EK 2: Kişisel Bilgi Formu

EK 3: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)

EK 4: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2)



BİRİNCİ BÖLÜM

1. GİRİŞ

Geçmişten günümüze değin bireylerin yaşama ilişkin zorunlu yapması gereken görevlerin dışında, kendisi için taşıdığı bir anlam olan ve bireyin insiyatifi doğrultusunda özgürce tercihte bulunarak belirlediği bir süreç olarak atfedilen serbest zaman kavramı (Mirzeoğlu ve diğ., 2006: 272), Torkildsen'e (2005) göre bireyin ne yapmak istediği ya da ne olmak istediğini seçebilme özgürlüğünü ifade etmektedir (Aktaran: Yüncü ve diğ., 2103: 7).

Serbest zaman; sosyalleşme, yaşamı hareketlendirme, yani bilgi ve beceriler öğrenme ve bireye duygusal, maddi, manevi ve bilişsel yardım sağlama, içsel motivasyon için uyaran arama, kendini gerçekleştirme, başarma, meydan okuma, rekabet vb. birçok şeylerin yanı sıra “zaman öldürme” ve can sıkıntısından kaçınma”yı içerebilmektedir (Ayverdi ve Kara, 2015: 3). Bu açıdan bakıldığında serbest zamanın rekreasyon kavramını da içinde barındırdığı söylenebilir. Dolayısıyla rekreasyon; serbest zamana sahip bireylerin, bu zaman dilimi içerisinde tercih edebilecekleri aktiviteleri kapsamaktadır.

İnsanların daha yükseklere sıçramak, zirveye ulaşmak amacıyla gerçekleştirdiği rekreatif etkinlikler bireye tatmin duygusu yaşatırken bu durum “ıkarus kompleksi” denilen özel bir psikik bozukluk ile bağdaştırılmıştır. Bahsi geçen bu bozukluk yerçekiminden kurtulma isteği olarak açıklanmaktadır. Bu istek bireyleri bir nevi macera ve risk içeren aktivitelere doğru yönlendirmektedir. Akış durumuna geçen birey sahip olduğu becerileri ve yeteneklerinin daha çok farkında olur. Ancak çoğu insan sağlığının ve fiziksel zindeliğinin farkında olsa dahi bedeninin ona sunmuş olduğu eşsiz zevk potansiyelini kullanamamaktadır. Oysa ki insan bedeninin yapabileceği herşeyin zevk verme potansiyeli vardır ve birey sahip olduğu kapasitesini görmezden gelerek sınırlı bir şekilde kullanırsa “akış” denilen yaşantı deneyimini de kullanmamış olur (Yaşın, 2016: 52; Csikszentmihalyi, M. 2005: 89-114).

Mihalyi tarafından ortaya atılan akış (flow) kuramında; yaşantının kuramsal açıdan önemli olan iki boyutu vardır: zorluklar ve becerilerdir. Bireyin algıladığı zorluklar, sahip olduğu beceriler ile aynı oranda ise birey akış kanalında olacaktır. Bireyin becerileri karşılaşılan zorluk derecesinden yüksek ise can sıkıntısı durumu meydana gelir, eğer bu durum tam tersi ise, yani karşılaşılan zorluklar oldukça fazla, becerileri de bu zorlukları karşılayamayacak kadar az ise ortaya bir kaygı durumu hakim olacaktır. Burada birey tekrar akış kanalına girmek isteyecektir. Dolayısıyla karşılaşılan zorluk derecesine oranla becerilerini geliştirmeye başlayıp daha karmaşık bir yaşantı alanına sahip olacaktır. Böylece zevk alma güdüsü onu yeniden akış kanalına sokacaktır (Csikszentmihalyi, M. 2005: 89-114).

Bireyin dahil olduğu etkinlik süresince hissettiklerini tanımlamaya çalışan akış kuramı baz alınarak, Türkiye’de yelkenkanat sporu ile uğraşan bireylerin diğer sportif havacılık branşlarına oranla katılımcı kitlesinin daha az olduğu dikkat çekmektedir. Psikoloji alanı içerisinde yer alan akış kavramının macera sporları kapsamındaki yelkenkanat sporu içerisinde de var olabileceği ihtimalimin gözardı edilmemesi ve yelkenkanat pilotlarının boş zaman sıkılma algılarının bu spora yönelmelerinde etki unsuru olabileceği düşüncesiyle ilgili kavramların akış kuramı açısından irdelenmesi gerektiği görüşüne varılmıştır. Ayrıca optimal performans duygu durumu, boş zaman sıkılma algısı, ciddi serbest zamanın ne olduğu, kuramsal yaklaşımlar, ilişkili değişkenler ve literatürdeki yelkenkanat sporuna ilişkin eksikliğin giderilip, yapılacak çalışmalara ışık tutabileceği ve teşvik edici olacağı düşünülmektedir. Bu noktadan hareketle araştırmada, yelkenkanat pilotlarının boş zaman sıkılma algıları ve optimal performans duygu durumlarının arasındaki ilişkinin incelenmesi amaçlanmaktadır.

1.1. Araştırmanın Amacı

Yelkenkanat pilotlarının boş zamanda sıkılma algıları ve optimal performans duygu durumlarının arasındaki ilişkinin incelenmesidir. Bu doğrultuda araştırmada ayrıca optimal performans duygu durumu, boş zamanda sıkılma algısı ile ilgili kavramlar ve kuramsal yaklaşımlar ile bu iki kavrama ilişkin değişkenlerin incelenmesi literatürdeki yelkenkanat sporuna ilişkin eksikliği giderebileceği ve ileride yapılacak çalışmalara ışık tutabileceği düşünülmektedir.

1.2. Araştırmanın Önemi

Dünya’da gerçekleştirilen en önemli hava sporlarından biri olan yelkenkanat sporu Türkiye’de Gelişmekte Olan Hava Sporları Branşları Federasyonu (GOSBF) bünyesinde yer alan branşlar arasındadır. Bireylerin serbest zaman aktivitesi olarak gerçekleştirdiği bu spor dalına karşın Türkiye’ de henüz yeterince bir farkındalık oluşmamıştır. Günümüzde hala bir sektör yapılanması aşamasında olan yelkenkanat sporuna ilişkin literatürde yeterince çalışmaya rastlanılmamıştır. Bu bakımdan düşünüldüğünde yapılması planlanan çalışmanın hem hava sporlarına hem de ilgili branşta literatüre katkı sağlaması beklenmektedir. Ayrıca araştırmadan elde edilecek bulguların Gelişmekte Olan Spor Branşları Federasyonu (GOSBF) bünyesinde yer alan yelkenkanat branşına ve sektör yapılanmasına da katkı sağlayabileceği düşünülmektedir.

1.3. Araştırma Problemi

Yelkenkanat (Deltakanat) pilotlarının boş zamanda sıkılma algıları ile optimal performans duygu durumu arasında ilişki var mıdır?

1.4. Alt Problemler

1. Yelkenkanat (Deltakanat) pilotlarının boş zamanda sıkılma algılarına göre demografik özelliklerine ilişkin fark var mıdır?
2. Yelkenkanat (Deltakanat) pilotlarının optimal performans duygu durumlarına göre demografik özelliklerine ilişkin fark var mıdır?
3. Yelkenkanat (Deltakanat) pilotlarının boş zamanda sıkılma algıları ile optimal performans duygu durumu arasında ilişki var mıdır?

1.5. Alt Problemlere İlişkin Hipotezler

Hipotez 1 (H1): Yelkenkanat (Deltakanat) pilotlarının boş zamanda sıkılma algılarına göre demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır.

Hipotez 2 (H2): Yelkenkanat (Deltakanat) pilotlarının optimal performans duygularına göre demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır.

Hipotez 3 (H3): Yelkenkanat (Deltakanat) pilotlarının boş zamanda sıkılma algıları ile optimal performans duygularının durumu arasında ilişki vardır.

1.6. Sınırlılıklar

1- Bu araştırma hava sporları kapsamında Yelkenkanat (Deltakanat) pilotları ile sınırlıdır.

2- Araştırmanın veri toplama süreci Eylül 2016 - Nisan 2017 tarihlerini kapsamaktadır.

1.7. Sayıtlar

1. Katılımcıların ölçek sorularına içtenlikle ve gerçeği yansıtarak cevap verdikleri varsayılmıştır.
2. Mevcut araştırmada “boş zaman ” kavramı; “serbest zaman” kavramı ile eş değer olarak kullanılmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

2. GENEL BİLGİLER

2.1. Serbest Zaman

Latince “licere” Fransızca “loisir” anlamlarına gelen “serbest zaman” kavramı günümüzde İngilizce kökenli “leisure” kelimesinden türetilmiştir. Latince de “izinli olmak, özgür olmak” anlamında kullanılan serbest zaman kavramı aslında “insanların seçim özgürlüğü altında yapmak veya olmak istediklerini ifade eden bir kavramdır (Torkildsen, 2005: 46).

Geçmişten günümüze kadar literatürde serbest zaman ile ilgili birçok tanıma rastlanmaktadır. Serbest zamanın kişiye özgü olması tek bir tanımının yapılmasını zorlaştırmaktadır (Mannel, 1999:235). Genel anlamda serbest zaman kavramı, günlük 24 saat içerisinde bireyin tercihlerine bağlı olarak, harcayabileceği bölümler şeklinde tanımlanabilmektedir (Broadhurst, 2001:3).

Tezcan (1994:9) serbest zamanı, iş dışında harcanılan zaman olarak ifade ederek bireyin kendisi veya başkaları için gönüllü olarak kendi seçim ve arzuları doğrultusunda özgürce katılımda bulunduğu aktivitelere yönelebileceği zaman dilimleri olarak tanımlamıştır. Benzer veya aynı anlamda kullanılan serbest zaman (leisure), özgür zaman (free time) ve serbest zaman değerlendirme (recreation) kavramları birbirinden farklılaşmaktadır. Bu kavramların literatürde sıklıkla birbirinin yerine kullanılması anlam karışıklığı yaratmaktadır. “Free time“ olarak adlandırılan özgür zaman, bireylerin zorunlulukları dışında kendisi için herhangi bir etkinliğe yönelmediği zaman dilimleri olarak değerlendirirken; “leisure” yani serbest zaman, aynı şekilde bireylerin zorunlulukları dışında bireyin kendini gerçekleştirmek için özgürce ve bağımsız olarak seçimde bulunduğu aktivitelere yöneldiği zaman dilimlerini kapsamaktadır.

Bu noktada rekreasyon ise; bireyin serbest zaman dilimleri içerisinde seçim özgürlüğünün bulunduğu aktivitelerin gerçekleştirildiği zamanlardır ve bir nevi serbest zaman kavramının uygulamadaki karşılığı olarak değerlendirilebilir (Bucher and Bucher, 1974:264).

Bucher and Bucher'ın görüşüne paralel olarak Karaküçük'de (1999:29) serbest zaman ve rekreasyon kavramlarının ortak payda da ele alınmaması gerektiğini ifade ederek serbest zamanın bireylerin zorunluluklar dışında kalan zaman dilimleri ile ilgili olduğunu, rekreasyonun ise bu zaman dilimleri içerisinde gerçekleştirilen etkinlikleri ifade etmiştir.

Garzia, her insanın özgür zamanı olabileceğini ancak serbest zamanı olmadığını dile getirerek serbest zaman ve özgür zaman arasındaki farkı ortaya koymuştur (Karaküçük, 1999: 29).

Literatürde serbest zaman kavramına ilişkin birçok tanım ve sınıflamanın yapıldığı görülmektedir. Ancak bu tanımlamaların belki de en dikkat çekici noktası bireylerin sahip oldukları zaman dilimlerini birtakım fırsatlara dönüştürmesidir. Bu doğrultuda mevcut araştırmada serbest zamanın önemi ise yelkenkanat pilotlarının kendi istekleri doğrultusunda özgürce seçimde bulunduğu bu spora ilişkin zaman planlamasını yaparak kendi motivasyon kaynaklarını belirlemeleri pilotlara olumlu etkiler yaratabileceği öngörülmektedir.

2.2. Rekreasyon

Serbest zaman kavramının içerisinde yer alan ve birçok yazar tarafından birbirinin yerine kullanılarak anlam bulanıklığı yaratılan bir kavram olan rekreasyon; latince “recreatio” kelimesinden türetilmiştir. Anlam bakımından yenilenme, yeniden yaratılma, bedenin ve ruhun restore edilmesi anlamına gelmektedir ve klasik yaklaşımda kullanılan “yeniden yaratma” birşeyi yapmakla yükümlü olduğu zorunlulukları dışındaki etkinliklerden sonra bireyin bedeninin ve ruhunun dinlenerek yenilendiği gönüllü olarak katılımda bulunduğu etkinlikler olarak kullanılmaktadır (Kraus, 1985: 32).

Jensen (1998), rekreasyonu bireylerin arzu ve isteklerinin tatmini için özgürce seçimde bulunduğu etkinlik ve deneyimler olarak tanımlarken; Neumeyer (1958), zorunluluklar dışında kalan serbest zaman dilimleri içerisinde yer alan bireysel ve kollektif bir uğraş olarak değerlendirmiştir.

Kraus ve Bates'e (1975) göre rekreasyon sadece bir aktivite değil aynı zamanda bir deneyim olduğunu; bu aktivite ve deneyiminde özgürce ve seçilerek gönüllülük esasına dayandırılarak gerçekleştirildiğini ifade etmiştir (Aktaran: Torkildsen, 2005:57). Lu ve Hu'ya (2005: 117) göre rekreasyon, bireyin istekleri doğrultusunda özgürce tercihte bulunarak aktif veya pasif olarak katılım gösterdikleri etkinlikler olarak tanımlanmıştır.

Yukarıda yapılan tüm tanımlamalar göz önüne alındığında ortak paydada rekreasyonun özünde “seçim özgürlüğü, istek, tatmin, deneyim, yenilenme, rahatlama, dinlenme, bireysel ve kollektif bir uğraş, gönüllülük esasına dayandırılarak gerçekleştirilen aktiviteler olduğu görülmektedir. Dolayısıyla bu kavramların doğa ve macera rekreasyonu içerisinde yer alabileceği göz ardı edilmemelidir. Bu sebeple yelkenkanat sporunun doğa ve macera rekreasyonu program yelpazesi içerisinde yer alması sebebi ile doğa ve macera rekreasyonuna ilişkin kavramların incelenmesi de araştırma açısından fayda sağlayacaktır.

2.2.1. Doğal Alan Rekreasyonu

Doğal alan rekreasyonu; doğa yürüyüşü, kampçılık, balıkçılık, kano, kayak, at biniciliği, golf, su kayağı, motor ve hava sporları gibi içerisinde çeşitli etkinlikler yoluyla bireylerin doğal çevre ile etkileşimde bulunmalarını sağlayan etkinlikler olarak ifade edilmektedir (Cordes ve İbrahim, 1999: 35).

Doğal (açık) alan rekreasyonuna ilişkin literatürde farklı tanımlar yapılsa da ilk tanımlama “Açık Alan İnceleme Komisyonu (ORRRC)” tarafından 1962 yılında yapılmıştır. İnceleme komisyonun raporuna göre açık alan rekreasyonunun anlam bakımından geniş bir etkinlik yelpazesini kapsadığı ve bu bakımdan beyzbol, futbol, çeşitli konserler ve yaz aylarında periyodik olarak gerçekleştirilen vb. aktiviteleri kapsadığı ifade edilmiştir (Yavaş, 2017: 20). Literatür incelendiğinde açık alan rekreasyonuna ilişkin birçok tanımlama yapılmıştır. Bu tanımlamalar aşağıdaki tabloda kronolojik sıralamaya göre özetlenmiştir;

Tablo 1: Açık Alan Rekreasyonuna İlişkin Tanımlamalar (Kaplan, 2012: 12)

1960 yılında Carlson, açık alan rekreasyonunu; keyif almanın yanısıra belli bir bilgi gerektiren açık ve kapalı alanlarda doğal kaynakların değerinin ve öneminin farkında olunarak gerçekleştirilen serbest zaman aktiviteleri olarak tanımlanmıştır.
1966 yılında Clawson ve Knetsch, açık alan rekreasyonunu; açık alanlarda gerçekleştirilen aktiviteler olarak tanımlamıştır.
1979 yılında Curtis açık alan rekreasyonunu; ormanlar, vadiler, dağlar, göller gibi el değmemiş doğal kaynakların olduğu yabanil ve ilkel bir ortamda gerçekleştirilen etkinlikler olarak tanımlamıştır.
1982 yılında Douglass açık alan rekreasyonunu; orman mühendisliği, çevre bilimi, fizik gibi birçok disiplinin birlikteliğini içeren bir rekreasyon türü olarak tanımlamıştır.
1993 yılında İbrahim ve Cordes açık alan rekreasyonunu; katılımcı ve doğa arasında etkileşim unsuru olan ve bireylerin fiziksel, ruhsal, sağlık ve sosyal çıkarları doğrultusunda gerçekleştirdikleri etkinlikler olarak tanımlanmıştır.
1996 yılında Leitner açık alan rekreasyonunu; bedenlen, ruhen ve sosyal olarak yenilenmesini sağlayan ve doğal çevre ile etkileşim içerisinde olarak gerçekleştirdikleri aktiviteler olarak tanımlamıştır.

Yirminci yüzyılın sonlarına doğru doğanın ve doğanın ayrılmaz bir parçası olan insanın olumsuz çevre koşullarından etkilenmesi ile birlikte ruh ve beden dengesi bozulmaya başlamıştır. İnsanlar doğayı ve kendi yaşamlarını tehdit eden faktörlerden kurtulmanın yollarını ararken herşeyden uzaklaşarak kendisi ve doğa ile başbaşa kalmak adına sessizliğe ve doğaya karşı yaklaşmıştır. Bu da insanların doğa ile etkileşim içerisinde olabilecekleri rekreasyonel aktivitelerin gerçekleştirilmesine zemin hazırlar (Aslan ve Aktaş, 1994: 10-11).

Bütün bunların yanısıra bireyleri açık alan rekreasyonuna katılım istekleri hala gizemini koruduğu bilinmektedir. Bireyleri bu tür etkinliklere motive eden kaynaklar üzerinde çalışan birçok araştırmacı bulunmaktadır. Illinois Üniversitesinde bu konuda yapılan bir çalışmada motiv kaynaklarının doğa sevgisi, herşeyden uzaklaşma, aktivite yapma isteği, sosyalleşme, kendini keşfetme, yeni şeyler keşfetme, yeni insanlarla tanışma, ait olma ve tanınma, sosyal güç ve sorumluluk duygusu,

m¼cadele, yardımlaşma, başarıma arzusu, rekabet, sıkılmadan kurtulma, zaman öldürme gibi birçok faktör bulunmuştur (İbrahim ve Cordes, 2002: 70). Illinois Üniversitesi'nde gerçekleştirilen araştırma sonuçlarından yola çıkıldığında bireyleri açık alan rekreasyonuna katılımda birçok faktörün bulunduğunu ve bu faktörlerin de birer motivasyon kaynağı olduğu gör÷lmektedir. Bu da doğal alanları ziyaret etmenin ve bilinmeyenlerin keşfedilmesinin nedenleri arasında gör÷lmektedir.

Açık alan rekreasyonu aktiviteleri içerisinde yer alan doğa sporları önemli bir yere sahiptir ve katılımcılar için tercih ettikleri etkinlik kapsamında belirli risk seviyeleri içerir. Bu tür etkinliklere katılımda katılımcılar pozitif fayda elde ederken doğanın bize sunmuş olduğu güzelliklerden faydalanarak fırsatları motivasyonel olarak değerlendirme olanağı yaratırlar (Plummer, 2009: 127).

2.2.2. Macera Rekreasyonu

Macera rekreasyonu, algılanan ve gerçekleşen tehlike unsurlarını içerisinde barındıran, genellikle doğal bir çevrede gerçekleştirilen, sonuçların kesin olmadığı ve bu sonuçların katılımcılar tarafından etkilendiğı rekreasyonel aktiviteler olarak adlandırılmıştır (Ewert ve Hollenhorst, 1995:21).

Bireylerin beklenti ve arzuları farklı olduğu gibi macera deneyimi içerisinde de farklılaşmaktadır. Düşük risk içeren bir etkinlik bazı katılımcılar için macera olarak değerlendirilirken bazıları için durum farklılaşır. Aynı şekilde yüksek risk içerikli bir etkinlikte bazı katılımcılar için macera olarak adlandırılırken bazı katılımcılar için bu durum potansiyel bir tehlike olarak gör÷lebilir. Bireyin geçmiş deneyimleri ve kişilik özellikleri bu süreci algılaması açısından etkindir (Weber, 2001:367-368, Page vd, 2005:383).

Her macera etkinliğı azda olsa risk unsurunu içerisinde barındırır ve bu macera katılımcıları için güçlü bir motivasyon unsuru olarak gör÷lmektedir. Bir macera etkinliğı bireyin seçim özgürlüğünü, içsel ödülleri, risk ve belirsizlik unsurlarını barındırırken; macera katılımcıları için riskin önemi tartışılmaz bir motivasyonel kaynaktır. Macera katılımcıları için riskin olmaması onların tatmin seviyesinin düşmesine ve maceraya katılım motivasyonunda azalmasına sebep olacaktır (Morgan ve Fluker, 2006: 155; Kane ve Tucker, 2004: 220; Weber, 2001: 363).

Macera etkinlikleri Addison (1999) tarafından yüksek macera, macera rekabeti, rekreasyon ve serbest zaman olmak üzere dört kategoride incelenmiştir. Bu kategorilerin hepsinde meydan okuma ve özgürlük dereceleri sınıflandırılmıştır. Serbest zaman en düşük seviyede meydan okumayı ve özgürlük derecesini gösterirken; yüksek macera en yüksek seviyede mücadeleyi ve özgürlüğü göstermektedir (Aktaran: Morgan ve Fluker, 2006:155).

Şekil 1: Macera Dörtgeni (Adventure Quadrants) (Aktaran: Swarbrooke vd, 2003:32)



2.2.3. Doğa Sporları Etkinlikleri

Doğa sporları; el değmemiş doğal bir çevrede hiçbir motor ve hayvan gücü olmadan doğanın varolan potansiyel zorluk ve risklerine karşı bireyin sahip olduğu bilgi, beceri ve geçmiş deneyimlerini kullanarak doğaya karşı mücadele etme ve yaşamını sürdürme girişimlerine yönelik etkinlikler olarak tanımlanmıştır (Demirhan (2003:246-272),

Dünyada doğa sporlarına duyulan ilgi giderek artmakla beraber insanların bu tür riskli aktivitelere katılım isteğinin nedenleri bilim insanlarının ilgisini çekmiştir. Bu konuda yapılan birçok çalışmanın sonuçları değerlendirildiğinde genel olarak bireyleri bu tür etkinliklere yönlendiren nedenler arasında, etkinlikten sağlanan

faydalar ön plana çıkmaktadır. Ayrıca bireylerin etkinliklere katılım gerekçelerinin kişilik özellikleri ve içinde bulunduğu durum ile ilişkili olduğu ifade edilmiştir (Ercan ve Şar, 2004:219).

Doğada gerçekleştirilen sportif etkinlikler üç kategoriye ayrılarak sınıflandırılmıştır;

Tablo 2: Doğada Gerçekleştirilen Sportif Etkinlikler (Bentley ve diğerleri, 2001:31-48)

Etkinlik Kategorisi	Etkinlik Adı
Havada Gerçekleştirilen Sporlar	Balon, Yelkenkanat, Yamaç Paraşütü, Planör, Bungy Jumping, Gökyüzü Dalışı, Serbest Paraşüt,
Karada Gerçekleştirilen Sporlar	Yamaç Kayağı, Trekking, Bisiklet, Oryantiring, Dağcılık, Kaya Tırmanışı, Avcılık, Binicilik, Kros Kayağı, Kayaklı Yürüyüş, Buzul Yürüyüşü, İpli İniş
Suda Gerçekleştirilen Sporlar	Serbest veya Derin Dalış, Rafting, Kano, Su Kayağı, Rüzgar Sörfü, Yelken, Mağaracılık, Nehir ve Deniz Kayağı, Nehir Sörfü-Nehir Kızağı, Balıkçılık

Doğa sporları içerisindeki “havada gerçekleştirilen sporlar” kapsamında yer alan “yelkenkanat”; belirli bir teknik ve uçmaya yarayan birtakım hava araçları kullanılarak gökyüzünde belirli bir rota üzerinde veya serbest olarak uçmaya dayanan spor dallarından birisidir. Yelkenkanat pilotları tarafından yüksek risk içerikli macera ve heyecan unsurlarını içinde barındıran aktiviteler olarak yer

almaktadır. Doğa sporları açısından önem arz eden, yüksek risk içerikli bu spor dalını gerçekleştiren yelkenkanat pilotlarının katılımlarına ilişkin motivasyon kaynaklarının farklı değişkenler açısından değerlendirilmesi yararlı olacağı düşünülmektedir.

2.3. Optimal Performans Duygu Durumu Kavramı

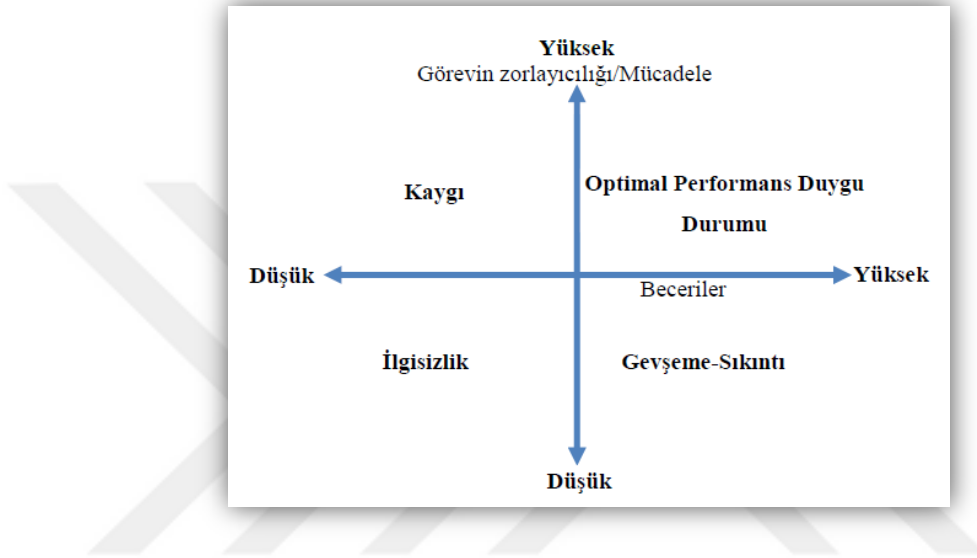
İlk olarak 1975 yılında Czikszenmihaly tarafından “Beyond Boredom and Anxiety” kitabında bireyleri serbest zaman etkinliğine katılım nedenlerini bulmak amacıyla ortaya çıkarılan optimal performans duygu durumu kavramı basit anlamda bir iş veya etkinliğe odaklanma, ilgilenme ve bu iş ya da etkinlikten alınan haz duygusu olarak tanımlanmaktadır (Kivikanvas, 2006; Moneta, 2004: 115-121).

Czikszenmihaly (1990), kavrama ilişkin anlam derinliğine inerek optimal performans duygu durumunu; bireyin yapmış olduğu iş ya da etkinlik süresince ilgisini görev olarak gördüğü işe ya da yapmış olduğu etkinliğe vermesi ve görevin zorluk derecesi ile göreve ilişkin yeterliliklerini bu zorluk seviyesinin üzerinde hissetmesi ile oluşan içsel haz olarak tanımlamıştır (Jackson ve Eklund, 2004: 172). Moneta (2004: 115-121) optimal performans duygu durumunu, bireyin iş veya etkinliği görev olarak algıladığını ve görevle kendini özdeşleştirdiğini ifade ederek; bireyin bu görevde dikkat ve kontrolünü tamamen göreve odaklaması sonucu görev yeterliliğini kendinde hissetmesinden duyduğu haz olarak tanımlanmıştır. Asakowa (2004: 186)’ya göre bu durum bireyin gerçekleştirmiş olduğu etkinlik süresince etkinliğin zorluk seviyesine göre birey kendi yeterliliklerini gerçekleştirdiği etkinliğin üstesinden gelebilecek düzeyde hissetmesi sonucu ortaya çıkan zihinsel bir durum, içsel tatmin, zevk olarak tanımlamıştır. Burada dikkat çeken önemli bir nokta bireyler içinde bulunduğu iş veya etkinlikten zevk, içsel tatmin, haz alırlar. Ancak burada bireye bu duyguları yaşatan şey iş ya da etkinliğin kontrolünü elinde tutmak değil iş veya etkinlik süresince durumu denetleyebilme duygusudur. Bunu bir örnekle açıklamak daha doğru olacaktır. Kaya tırmanıcılarını ele alalım. Bu kişiler etkinliğin getirmiş olduğu bir takım öznel ve nesnel risklerle karşı karşıya kalabilirler. Burada nesnel riskler; aniden ortaya çıkan bir fırtına, çığ, kayanın düşmesi ve beceri, disiplin, azim, kişisel hazırlıklar olarak tanımlanırken; öznel riskler nesnel risklere karşı tedbir almak ve ortadan kaldırmak için çaba göstermektir (Czikszenmihaly, 1990: 73).

2.4. Optimal Performans Duygu Durumu Modeli (Akış/Flow State)

Optimal performans duygu durumunun oluşumunu netleştirmek amacı ile Mihaly tarafından önerilen ve ortaya konulan model aşağıda sunulmuştur:

Şekil 2: Optimal Performans Duygu Durumu (Jackson ve Eklund, 2004:4)



Modelde, optimal performans duygu durumu; bireyin yüksek zorluk ve mücadele gerektiren iş ya da etkinliklerin üstesinden gelebileceği ve kontrolü denetleyebileceği beceri ve yeterliliklere sahip olması durumunda oluşurken; bu beceri ve yeterlilikler iş veya etkinliğin getirmiş olduğu zorluk seviyesinin altında kaldığında birey kendini yetersiz hisseder ve bu durum bireyde kaygı yaratır. Bireyin sahip olduğu beceri ve yeterlilikler görevin gerekliliklerine göre daha yüksek olması durumunda kişide bıkkınlık denilen sıkılma ortamı oluşur. Eğer bireyin beceri ve yetenekleri düşük ve görevin zorluk seviyesi düşük ve mücadele içermiyor ise bu durumda da birey göreve ilişkin ilgisizlik duyguları yaşar (Jackson ve Eklund, 2004; Fossmo, 2006).

Yukarıda yer alan ifadeleri özetlersek; model dört ayrı durum ile sonuçlanmaktadır. Bu durumlar:

1. Yüksek düzeyde zorluk ve mücadele ile yüksek düzeyde beceriler bireyin optimal performans duygu durumuna (akış/flow) ulaşmasını sağlar.

2. Düşük düzeyde zorluk ve mücadele ile yüksek düzeyde beceriler bireyde bıkkınlık ve can sıkıntısı ortamı oluşturur.
3. Düşük düzeyde zorluk ve mücadele ile düşük düzeyde beceriler bireye ilgisizlik duygularını yaşatır.
4. Yüksek düzeyde zorluk ve mücadele ile düşük düzeyde beceriler bireyde kaygı yaratır (Csikszentmihalyi, 1990a).

Yüksek düzeyde mücadele ve zor görevler ile beceri düzeyinin yüksekliğinin birbirine denkliği bireyde optimal performans duygu durumunun oluşması için gereklidir. Bireyde optimal performans duygu durumu oluştuğunda, iş veya etkinlik süresince göreve odaklandığı için zamanın nasıl geçtiğini algılayamaz ve bu da bireyde içsel hazzın yaşanmasını sağlar (Csikszentmihalyi, 1990b).

2.5. Akış Oluşumu İçin Gerekli Olan Faktörler

Sportif aktivite ortamlarında bireylerin akış durumuna geçmeleri için birtakım faktörlerin ön plana aktığı görülmüştür. Bu faktörler aşağıda tablo halinde sunulmuştur:

Tablo 3: Akış Oluşumu İçin Gerekli Olan Faktörler (Jackson, 1992: 161-180; 1995: 138-166)

1-Motivasyon Akış için önemli olan faktörlerden birisidir. Zorluk ve beceri arasındaki dengenin birey tarafından denetlenebilir olması, bireyi en iyi şekilde motive ederken aynı zamanda akışa geçmesini sağlar.
2- Performans Öncesi Optimal Uyarılmışlık Rahatlamak, duygu durum kontrolü, dinginlik ve güven duygusu, endişe ve paniği kontrol etmek, akış için aktiviteden keyif almak gibi olumlu düşünceler bireyleri performans öncesi optimal uyarılmışlık düzeyine ulaştırır.
3- Uygun Odaklanmayı Devam Ettirmek (Göreve Odaklanmak) Bireyin aktivite içerisinde iken sadece göreve (aktiviteye) odaklanarak gerçekleştirdiği aktiviteye ilişkin hareketler, geçişler ve duygu aktarımları ile bütünleşmesi uygun odaklanmayı devam ettirmek anlamına gelmektedir. Akış deneyimi için en çok üzerinde durulan faktördür.

4- Akış İçin Planlama, Ön Rekabetçi, Rekabetçi Planlar ve Hazırlık

Aktivite öncesinde aktivite için tüm hazırlıkların gerçekleştirilmesi, ortaya çıkabilecek bütün olumsuz durum ve aksaklıklar için tedbir almak ve üstesinden gelebilme açısından önemlidir. Bu bakımdan performans öncesi hazırlık aşamasına dikkat edilmesi ve performansa ilişkin tüm evrelerin takip edilmesi son derece önemlidir.

5- Optimal Fiziksel Hazırlık ve Hazır Hissetme Durumu

Aktivite öncesi bireyin fiziksel ve ruhsal olarak aktiviteye hazırlanması performans açısından ve performansa bağlı olarak akış oluşumu için gereklidir. Bu bakımdan bireyin performans ile ilgili yeterli bilgi ve beceri düzeyini arttırması, gerekli eğitimlerin alınması, sıkı bir plan ve çalışmanın gerçekleştirilmesi, bedenin ve ruhun dinlendirilmesi ve bunun yanı sıra beslenmeye dikkat edilmesi akış durumu pekiştireçleri olarak görülmektedir.

6- Optimal Çevresel ve Durumsal Koşullar

Bireyleri akış durumu için içsel olarak kendilerini göreve odaklasalar da bazen çevresel ve durumsal koşullar akış oluşumunu etkilemektedir. Bu bakımdan aktivitenin gerçekleştirileceği ortam, ortamın özellikleri, çevresel koşullar, dışsal uyaranlar ve olumlu geri bildirimler de akış oluşumunun gerçekleştirilmesi açısından etkindir.

7- Güven ve Ruhsal/ Zihinsel Tutum

Bireyin aktivite öncesi ve aktivite sırasında becerileri, teknik ve yeterlilikleri konusunda kendine güven duyarak olumlu duygular beslemesi ve aktiviteden keyif alması akış durumunu geçmesi açısından önemlidir.

8- Takım Oyunu ve Etkileşim

Bireysel akış durumu ile takım halinde akış durumuna geçmek farklı bir durumdur. Takım halinde akış durumu için aktivite içerisinde her bireyin takım arkadaşları ile etkileşim içerisinde olarak karşılıklı güven ve uyum oluşturmaları gerekmektedir.

9- Performans İle İlgili İyi Hissetmek

Bireyler gerçekleştirdiği aktiviteler ile ilgili aktivite süresince vücudunun hareket bütünlüğü, akıcılık gibi unsurları en doğru şekilde yaptığını hissetmesi durumu bireyin akışa girmesinde etkindir.

2.6. Akışı Önleyen ve Kesintiye Uğratan Faktörler

Akışı önleyen ve kesintiye uğratan faktörlerin bilinmesi bireylerin neden akışa girmediğinin bilinmesi açısından önemlidir. Bu faktörler aşağıda tablolştırılarak sunulmuştur:

Tablo 4: Akışı Önleyen ve Kesintiye Uğratan Faktörler (Weinberg ve Gould, 2011: 153).

<u>Fiziksel ve Ruhsal Hazırlığın Uygunsuzluğu, Tamamlanamaması</u> yaralanma, yorgunluk, beslenememe-yetersiz beslenme
<u>Olumsuz Çevresel ve Durumsal Koşullar</u> stres, dışsal uyaranlar, olumsuz geri bildirimler, kontrol edilemeyen ortamlar, olumsuz hakem kararları
<u>Güven Eksikliği ve Olumsuz Psikolojik Durum</u> şüphe, olumsuz düşünce, psikolojik durumun kontrol edilememesi, kendine baskı
<u>Aktiviteye Odaklanamama</u> çok fazla düşünme, diğer kişilerin yaptıkları konusunda endişe duyma ve hayal kırıklığına uğrama, konsatrasyon kaybı
<u>Hazırlık Evresinin Tamamlanamaması</u> yetersiz hazırlık, dikkat dağınıklığı, plansızlık
<u>Amotivasyonsuzluk</u> düşük uyarılma, hedefsizlik, motivasyon durumunun olmaması
<u>Yetersiz Uyarılma</u> aşırı rahatlama ve rahatlayamama hissi
<u>Takım İçerisinde Etkileşimsizlik, Olumsuz Durumlar</u> düşük performans, takıma ait olmama duygusu, olumsuz iletişim
<u>Kötü Performans</u> planlanan şeylerde aksaklık, zayıf teknik ve hatalar

2.7. Sıkılma ve Can Sıkıntısı Kavramı

Sıkılma Latince “enodiare” yaşamdan bıkmak, sıkılma; Antik Yunan’da “acedia” bezmek ve İngilizce “boredom” can sıkıntısı olarak benzer manalara gelen kavram ilk defa 1764 yılında yazılı olarak İngilizcede kullanılmıştır. Günümüzde ise sıkılma kavramı tek düze bir yaşam, monotonluk kapsamı altında incelenmeye başlanmıştır (Martin, Sadlo ve Stewe, 2006: 193-211).

Barbalet (1999: 633) sıkılmayı; bireyin içinde bulunduğu durumu diğer durumlar gibi algılayarak duruma karşı kayıtsız kalma ya da durumu kabullenme, aşırı uyarılma, sinirlilik ve kendini huzursuz hissetme hali olarak tanımlarken, Mikulas ve Vodanovich (1993: 3-12) tarafından sıkılma; düşük ve yetersiz uyarılma

bir nevi tatminsizlik durumu olarak tanımlanmıştır. Vodanovich (2003: 573) farklı bir yaklaşım ile sıkılmayı bir tür kişilik özelliği ile bağdaştırarak bireyin içerisinde bulunduğu durum ile ilgili duygu hali, durumsallık ya da bir özellik olarak tanımlamıştır.

Genel olarak bakıldığında, serbest zaman etkinliklerine katılım yaşam kalitesi ve yaşam doyumunu etkilemektedir (Jennen ve Uhlebuck, 2004). Ancak rahatsızlık verici bir duygu durumu olarak adlandırılan can sıkıntısı etkinliğe ilişkin uyarılma seviyesi veya etkinliğe yüklenen anlam ile ilişkilidir. Yani bireyin katıldığı etkinlik onun beklentilerini karşılamıyor, etkinliğe yüklenen anlam düşük ve tatminsizlik durumu yaşıyorsa o etkinlik can sıkıntısı durumu ile sonuçlanır (Harris, 200; Iso-Ahola ve Weissinger, 1990).

Caldwell ve Smith (2006); can sıkıntısını boş zaman ile ilişkilendirmiştir ve bireylerin optimal performans duygu durumuna ulaştığı yani akışa geçtikleri etkinliklerden yoksun kaldıklarında ya da etkinlik içerisinde akış haline geçemediklerinde boş zaman can sıkıntısı ortaya çıkabileceğini ifade etmişlerdir.

2.7.1. Boş Zaman ve Sıkılma

Sıkılma kavramı ile ilgili literatürde serbest zaman ile ilgilenen araştırmacı sayısının çok fazla olduğu görülmektedir. Araştırmacıların bu konunun üzerinde önemle durması serbest zaman aktivitelerine katılımı tehdit eden bir faktör olarak görülmesinden kaynaklandığı düşünülmektedir (Kılbaş ve Köktaş, 2001: 23).

Sıkılma ve serbest zaman arasındaki ilişki ilk defa Neulinger (1974: 5) tarafından ortaya atılmış ve bu konuda serbest zaman etkinliklerinin gerçekleştirildiği süre içerisinde sıkılma diye birşey söz konusu olamayacağını bireyin sıkıntı sürecine girmeye başladığı andan itibaren serbest zamanın anlamını kaybedeceğini ifade etmiştir.

Literatürde serbest zaman sıkılma algısına ilişkin çeşitli tanımlamalara rastlanmaktadır. Watt ve Vodanovich (1999: 303-314) tarafından serbest zamanda sıkılma; bireylerin yapmakla yükümlü olduğu zorunlulukları dışındaki zaman dilimlerini kullanmada yaşanan zorluklar şeklinde açıklanmaya çalışılırken; Iso-Ahola ve Weissinger (1990: 1-17) bu duruma ilişkin serbest zamanda sıkılma algısı; serbest zaman içerisinde gerçekleştirilen deneyimlere karşı aktivitenin

yetersizliğinden kaynaklanan düşük uyarılmışlık seviyesi, tatmin olmama hali olarak algılanan öznel bir durum olarak tanımlanmıştır. Diğer bir ifade ile aslında bu durum; bireyin ilgisini çekebileceği bir deneyim yaşayamaması sonucu ortaya çıkan tatminsizlik durumudur (Shaw ve diğerleri, 1996: 274-292).

2.8. Havacılığın Tarihçesi

Türkiye’de havacılığın tarihçesi Türk Tayyare Cemiyeti ile başlamaktadır. Bu bakımdan Türk Tayyare Cemiyeti’nin kuruluş amacı ve önemi üzerinde durulması araştırma açısından önem arz etmektedir.

2.8.1. Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu)’nin Kuruluşu, Önemi ve Amaçları

16 Şubat 1925 yılında bizzat Mustafa Kemal Paşa’nın emri ile Türk Tayyare Cemiyeti olarak kurulan ancak 1935 yılında ismi değiştirilen yani şimdiki adıyla Türk Hava Kurumu olarak bilinen, Türkiye için havacılık adına önemli bir adım olan kurumdur. Kurumun kurucu üyelerini Pilot Şakir Hazım ve Vecihi Hürkuş ile Hasan İskender Bey oluşturmaktadır. Mustafa Kemal Paşa, “İstikbal Göklerde” sözünü de Türk Tayyare Cemiyeti yani Türk Hava Kurumu’nun açılış töreninde söylemiştir ve aslında bu sözü ile Türk gençlerine hedef göstermiştir. Yani Atatürk bu sözyle Türklerin kendi üretimi uçaklarla Türk topraklarının korunduğu gibi gökyüzünde Türk gençlerince korunmasını arzu etmiştir (Yalçın, 2012: 268-286).



Kuruluş amacı; Türkiye’de havacılığın gelişerek kendi uçak üretiminin yapılmasını sağlamak düşüncesinden hareketle kurulmuştur. Atatürk tarafından tespit edilen diğer amaçlar; Havacılığın askeri, siyasal, ekonomik olmak üzere tüm alanlarda önemini vurgulamak, havacılığın sivil, askeri ve turistik amaçlı her yönüyle gelişmesini sağlamak, havacılığa ilişkin gerekli araçları bizzat kendi üretimimizle

hazırlamak, havacılık alanına istihdam ettirmek üzere personel yetiştirmek, Türk gençliğinin gökyüzünde uçmasına vesile olmaktır. Bugün Türk Hava Kurumu Türk

gençliğine havacılığı sevdirmeye ve hava sporları ile yakından ilgilenmesi için çeşitli kurslar düzenlen ve Türk Hava Kurumu Üniversitesi ile genç havacıların yetişmesini sağlayan Türkiye Cumhuriyeti'nin kurmuş olduğu ilk ve köklü kurumlardan birisidir (Adıgüzel ve diğer.,2006: 23; Zeren, 1985: 138).

2.8.2. Havacılık Efsaneleri

Tarihte bilinen başta Türkler olmak üzere birçok millet tarafından havacılık alanında bilime katkı yapılmıştır. Bunlar arasında en çok bilinenler Yunanların Giritli mimar Deodalus ve oğlu İkarus'un efsanesidir. Sözü edilen efsane havacılık tarihinde de unutulmazlar arasında yer almaktadır (Yalçın, 2016: 184). Tarihte efsane şu şekilde aktarılmaktadır. Antik Yunan'ın önemli noktalarından birisi olan Girit için iki kardeş mücadele etmektedir. Bu mücadelede Tanrı Poseidon Minos'a yardım eder ve Minos bu yardımla Girit Kralı olur ancak Kral Poseidon'u arkasından vuracak bir davranış sergiler. Bu durum karşısında Poseidon sessiz kalmaz ve Minos'un karısını bir boğaya aşık eder. Bu aşkın meyvesi olarak da yarı boğa yarı insan şeklinde Minotaurus adında bir yaratık dünyaya gelir. Kral bu yaratıktan kurtulmak için Giritli mimar Deodalus'a bir çıkmaz bir labirent inşa etmesini söyler ve bu labirente Minotaurus'u hapseder. Her sene halktan 5 erkek ve kadın Minotaurus için kurban edilir. Halk bu duruma son vermek ister ve halktan biri olan Theseus Girit'e gelir Deodalus Theseus'a yardım eder ve gizlice labirente girerek Minotaurus'u öldürür. Diğer taraftan kralın kızı gönlünü Theseus'a kaptırır. Ancak kral kızını vermek istemez. Bu durum karşısında Theseus kralın kızını kaçıtır. Öfkeden deliye dönen kral bütün olanların Deodalus yüzünden olduğunu düşünerek Deodalus ve oğlu İkarus'u bu labirente kapatır. Labirenti inşa eden Deodalus üstün zekası ile buradan kurtulma yolları arar. Labirentte uçan kuşlardan düşen kanatları bir kenarda biriktirir ve daha sonra bu kanatları erimiş balmumu ile yapıştırarak oğlu ve kendi için kanat yapar. Oğluna uçuş için gerekli teknik ve taktik bilgi ve eğitimleri verdikten sonra son olarak oğlu İkarus'a: "eğer alçaktan uçarsan kanatların nemlenir ve uçamazsın, eğer çok yüksekte uçarsan güneş balmumunu eritir ve yine uçamazsın. Bu yüzden dikkatli yükselmelisin" diye uyarır. Artık uçuş için hazırlanırlar ve Ege Denizi'ni geçmek özgürlükleri için gökyüzünde havalanırlar. Deodalus özgürlüğüne kavuşarak karşıya geçmeye başarır. Ama oğlu İkarus uçmanın vermiş olduğu haz ile hırsla kapılarak en yükseğe uçmaya Güneşe yaklaşmaya çalışır. Güneş ısı ile balmumunu eritir ve İkarus hızla denize düşerek boğulur. İkarus'un bu hazin hikayesi doğayı

yenme ve ebeveynlerden bağımsız hareket etme, kendi rotasını çizme arzusu olarak tarihe geçmiş bir mittir (Gürel ve Mutur, 2007: 548).

Bu efsane Olimpiyat Oyunlarının sloganının ilk sözcüğü olan “Altius” yani daha yüksek sözcüğü; yerden yükselerek yerçekiminden kurtulmak anlamındadır. İnsanoğlunun da en büyük hayali olan yerden yükselmek, Güneş’e ulaşmak İkarus efsanesi ile bağdaştırılabilir. Ancak bu efsane aslında bir ders niteliğindedir ve aynı zamanda İkarus kompleksi adında psikişik bir bozukluktur. İkarus kompleksi, bireylerin tutkuları ve zevklerinin esiri olarak yerçekiminden kurtulma isteğidir. Bu istek aşırı boyutta olduğunda sapkınlığa yol açmaktadır ve istenmeyen sonuçlarla sonuçlanmaktadır (Czikszentmihalyi, 2005: 114).

2.8.2.1. Türk Tarihinde İlk Uçuş Deneyimi

Türk tarihinde ise ilk uçuş araştırması “İmam Cevheri” ile başlamaktadır. İmam Cevheri, fen ilmi ile uğraşarak büyük kuşların kanatlarını çırpmadan yükselerek gökyüzünde süzöldüklerini keşfetmiştir. Bu keşfi kendisinin deneyeceğini, Nişabur’da bir caminin damına çıkarak dile getiren Cevheri bu sözlerinden sonra vücuduna iplerle bağladığı iki büyük satıh aracılığı ile kendini boşluğa bırakmış ve satıhların kopmasıyla Cevheri şiddetle yere çarparak olduğu yerde ölmüştür. Bu olayla İmam Cevheri tarihte bilinen ilk Türk hava şehidi olarak bilinmektedir (Verel, 1985: 29).

2.8.3. Hava Sporları

Hava sporları günümüzde gittikçe önem kazanan macera etkinlikleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Temelinde bireyin gökyüzünde kalmasını sağlayacak teknik malzemeleri kullanarak ve havada oluşan termal akımlar neticesinde bireyin serbest veya belli bir rota üzerinde gökyüzünde hareket etmesine dayanmaktadır. Havalanmaya ve gökyüzünde seyredebilme özelliğine sahip yelkenkanat, yamaç paraşütü, planör gibi çeşitli hava sporlarının gerçekleştirilmesine yardımcı olan araçların hepsi hava araçları olarak adlandırılmaktadır. Ülkemizde gerçekleştirilen çok hafif hava araçları;

- Yamaç paraşütü
- Yelkenkanat (delta kanat)
- Planör şeklinde sıralanmaktadır (Diker ve dğr., 2016: 89-90).

2.8.3.1. Yelkenkanat

Yelkenkanat ile ilgili literatür incelendiğinde Richard (2002:1-5) bu hava sporuna ait ilk araç geliştirme girişimlerinin 1940'lara kadar dayandığını ve ilk yelkenkanat yaratıcısının 1948 yılında Dr. Farancis Rogallo olduğunu ifade ederek çalışmada yelkenkanat ile ilgili teknik detaylara yer vermiştir. Yelkenkanatın yaratıcısı Dr. Ragallo bu tasarımı, oldukça kolay parçalara ayrılıp birleştirilebilen, alüminyum çubuklardan oluşturulan iskelet üzerine gerilen kumaşlardan icat etmiştir. Dr. Ragallo'nun icadından bu yana günümüzde yelkenkanat daha teknik ve güvenlik önlemleri ön planda tutularak detaylandırılarak yapılmaktadır. Yelkenkanat pilotu uçuş deneyimi için hazırlık aşamasında yedek paraşütü, varyometre, hız saati, gprs gibi aletler ile güvenlik önlemlerini alır. Pilot vücudunu sağa ve sola doğru yönlendirerek yelkenkanadın ağırlık merkezini değiştirmiş olur ve bu şekilde kanadın kumandasını sağlayarak istediği yönde hareket eder. Toplam ağırlığı 25 ile 30 kg., kanat açıklığı 10 metrekare ve alanı 15 metrekare olan ve uçuşun olmadığı zamanda fazla yer kaplamaması açısından 4 ile 2 metre kadar küçülerek katlanabilme özelliğine sahip olan yelkenkanat motorsuz çok hafif bir hava aracı olarak sınıflandırılmaktadır.

Dağıstanlı (2008:432) yelkenkanadı, termal hava akımlarını kullanarak havada kalabilme özelliğine sahip, yapısı itibari ile daha hafif olan karbon fiber iskelete sahip delta şeklinde olan sportif hava aracı olarak tanımlamaktadır.

Hava araçları ile gerçekleştirilen maceraya dayalı hava sporları içerisinde yer alan bu spora ilişkin uygun ortam ve koşullar da tabloda sunulmuştur:

Tablo 5: Yelkenkanat Sporuna İlişkin Uygun Ortam ve Koşullar (Diker ve diğer., 2016: 89-90).

Hava Sporları Aracı	Türkiye'de Yapıldığı Bölgeler	Uçuş Dönemleri	Gereksinimler
Yelkenkanat; Tepeden koşmak suretiyle ya da yerden vinç çekişi ile havalanabilen, pilotun kendi ağırlığını sağa ve sola hareket ettirmesi ile yönlendirilen ve yine pilotun ayak enerjisini kullanarak inişini	Ege Bölgesi: Pamukkale, DENİZLİ Fethiye, MUĞLA İç Anadolu Bölgesi: Gölbaşı, Ayaş, ANKARA Talas, KAYSERİ İnönü, ESKİŞEHİR	Nisan-Ekim Ayları Arası	Kalkış için bölgeye hâkim ve iyi rüzgar alan bir tepe, iniş için engelsiz düzlük bir alan

gerçekleştiren iskelet bir yapıya sahip, elde veya omuzda kolayca taşınabilen hava aracıdır.	Batı Karadeniz: Abant, BOLU		
--	---------------------------------------	--	--



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. YÖNTEM

Bu bölümde araştırma grubu, veri toplama araçları, veri toplanması ve verilerin analizi için kullanılan istatistiksel yöntemler sırası ile verilmiştir.

3.1. Araştırma grubu

Araştırma evrenini Türkiye'deki yelkenkanat sporu ile uğraşan katılımcılar oluştururken; örneklemini ise bu evren içerisinde olasılıklı örnekleme tekniklerinden basit tesadüfi örnekleme yöntemiyle seçilen farklı pilotluk seviyesine sahip yelkenkanat pilotları oluşturmaktır. Bu doğrultuda araştırma 314 (kadın 59 $\bar{X}$ =26.47 ss= 4.12 yaş; erkek 255 $\bar{X}$ = 30.98 ss= 6.80) yelkenkanat başlangıç, orta seviye, pilot, deneyimli pilot ve eğitmen pilot üzerinde gerçekleştirilmiştir.

Araştırmaya ağırlıklı olarak Ege Bölgesi'nde (Pamukkale, DENİZLİ; Fethiye, MUĞLA), İç Anadolu Bölgesi'nde (Gölbaşı, Ayaş, ANKARA; Talas, KAYSERİ; İnönü, ESKİŞEHİR) ve Batı Karadeniz Bölgesi'nde (Abant, BOLU) yelkenkanat sporu ile uğraşan pilotlar katılım göstermiştir.

3.2. Veri Toplama Araçları

Araştırmada kullanılacak veri toplama araçları 3 bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, katılımcılarının demografik bilgilerini tanımlamaya yönelik oluşturulacak kişisel bilgi formu, ikinci bölümde ise araştırmanın amacına yönelik uygulanan; “Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)” ve “Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2)” oluşturmaktadır.

3.3. Kişisel Bilgi Formu

Araştırmada araştırmacı tarafından hazırlanan yelkenkanat pilotlarının cinsiyet, yaş, eğitim durumu, gelir düzeyi, pilotluk seviyesi, etkinliğe katılım sıklığı ve etkinliğe katılım tercihleri gibi demografik bilgilerini tespit etmek amacıyla yöneltilmiş sorular bulunmaktadır (Ek:2)

3.4. Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)

Bireylerin serbest zamanlarındaki sıkıntı algılamalarına ilişkin bireysel farklılıkları ölçmek amacıyla Iso-Ahola ve Weissinger (1990) tarafından geliştirilen 16 maddelik Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSA)’nin Türkçe yetişkinler için adaptasyon çalışması Kara, Gürbüz ve Öncü (2014) tarafından yapılmıştır ve ölçek 10 maddeye indirilmiştir. Ölçeğe ilişkin maddeler “sıkılma (1,2,6,7,10)” ve “doyum (3,4,5,8,9)” olmak üzere 2 alt boyuttan oluşmaktadır. “sıkılma” alt boyutu bireyin serbest zaman aktivitelerine karşı olumsuz duygu durumunu yansıtırken; “doyum” alt boyutu bireyin serbest zaman aktivitelerini algılamadaki olumlu içsel durumu yansıtmaktadır. 5’li likert tipi bir ölçek olup ölçek skalası “kesinlikle katılmıyorum (1).....tamamen katılıyorum (5)” olacak şekilde maddeler puanlandırılmıştır. Mevcut araştırmada analizlere geçilmeden önce ölçeğin iç tutarlılık katsayısı hesaplanmış ve ölçek ortalama toplam .73, olarak bulunurken; “sıkılma” alt boyutu için .72, “doyum” alt boyutu için .62 olarak bulunmuştur (Ek:3).

3.5. Optimal Performans Duygu Durum Ölçeği - Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2)

Jackson, Martin ve Eklund (2008) tarafından geliştirilen ve Türkçe adaptasyon çalışması Çağlar, Sarı, Aşçı, Eklund ve Jackson (2015) tarafından gerçekleştirilmiştir. Ölçek iki kısımdan oluşmaktadır. Birincisi ETÖ-2 (Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2) ve ikincisi SETÖ-2 (Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği)’dir. ETÖ-2; etkinliğe katılım sırasında yaşanan duygular veya düşünceler ile ilgilidir. Araştırmada “Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2)” kullanılmıştır ve SETÖ-2; etkinlik sırasında genel olarak yaşanan duygular ve edinilen düşünceler ile ilgilidir. Ölçek tek alt boyutlu bir yapıda olup 9 maddeden oluşmaktadır. Ölçek 5’li likert tipi bir ölçek olup ölçek skalası “hiçbir zaman (1).....her zaman (5)” olacak şekilde puanlandırılmıştır. Araştırmada ölçek iç tutarlılık katsayısını yeniden hesaplanmış ve toplam ölçek .65 olarak bulunmuştur (Ek:4).

3.6. Verilerin Toplanması

Araştırmada; “Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)” ve “ Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2)” katılımcılara gönüllülük ilkesine göre

uygulatılmıştır. Bu doğrultuda katılımcılara ölçekle ilgili bilgi verilmiş ve daha sonra katılmak isteyen pilotlara “Gönüllü Onam Formu” doldurtulmuştur. Ayrıca araştırmada hedef kitleye ulaşmak amacıyla ölçek formları elektronik ortama aktarılmış ve yelkenkanat sporuna ilişkin forum, grup üzerinden ölçek formları uygulanmıştır. Veri toplama süreci sonunda toplam 320 katılımcıya ulaşılmıştır. Elde edilen veriler değerlendirilerek eksik veya hatalı girilen anket formları tespit edilerek değerlendirmeye alınmamıştır. Böylece hatasız olarak doldurulan 314 yelkenkanat pilotunun doldurmuş olduğu formlar değerlendirilmek veri girişi yapılmıştır.

3.7. Verilerin Analizi

Verilerin analiz işlemine geçilmeden önce toplanan veriler incelenmiş eksik veya hatalı olanlar değerlendirilmeye alınmamıştır. Toplanan verilerden eksiksiz ve hatasız olduğu belirlenen 314 (kadın 59 $\bar{X}=26.47$ ss= 4.12 yaş; erkek 255 $\bar{X}=30.98$ ss= 6.80) yelkenkanat başlangıç, orta seviye, pilot, deneyimli pilot ve eğitmen pilotun doldurmuş olduğu verilerin istatistiksel analizleri için IBM SPSS Statistic 20 paket programı kullanılmıştır. Araştırma problemine ilişkin hipotez testlerinin seçiminde öncelikle verilerin parametrik varsayımları karşılayıp karşılamadığına ilişkin (normallik ve homojenlik) testler gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda gerçekleştirilen analizlere ilişkin tablo aşağıda sunulmuştur.

Tablo 6: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Normal Dağılım Test Sonuçları

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk			Skewness		Kurtosis	
	İstatistik Değeri	df	Sig.	İstatistik Değeri	df	Sig.	İstatistik Değeri	Std. hata	İstatistik Değeri	Std. hata
BOŞ ZAMANDA SIKILMA ALGISI ÖLÇEĞİ (BZSÖ)	.098	314	.00	.960	314	.00	.506	.138	-.00	.274

Tablo 7: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Normal Dağılım Test Sonuçları

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk			Skewness		Kurtosis	
	İstatistik Değeri	df	Sig.	İstatistik Değeri	df	Sig.	İstatistik Değeri	Std. hata	İstatistik Değeri	Std. hata
SÜREKLİ ETKİNLİK TECRÜBE ÖLÇEĞİ-2 (SETÖ-2)	.086	314	.00	.973	314	.00	-.115	.138	-.597	.274

Sosyal bilimler alanında özellikle verilerin normalliğine ilişkin sadece Kolmogorov-Smirnov ve Shapiro-Wilk test sonuçlarının incelenmesinin doğru olmadığı Skewness (çarpıklık) ve Kurtosis (basıklık) değerlerinin incelenmesinden sonra uygun test yönteminin seçilmesinin daha sağlıklı olacağı ifade edilmiştir (Tabachnick ve Fidell, 2013:80). Araştırmada ölçeklere ait dağılımın normallik varsayımlarına ilişkin tablolar incelendiğinde “Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği” için (Kolmogorov-Smirnov=.098, $p<.05$) bulunurken; tabloya göre çarpıklık ve basıklık değerleri kendi standart hatalarına bölümü sonucunda (skewness= 3.666; kurtosis= 0.018) olarak hesaplanmıştır. Aynı şekilde “Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği” için (Kolmogorov-Smirnov=.086, $p<.05$) bulunurken; tabloya göre çarpıklık ve basıklık değerleri kendi standart hatalarına bölümü sonucunda (skewness= -0.833; kurtosis= -2.178) olarak hesaplanmıştır. Bu koşullar dikkate alınarak araştırmaya ilişkin çarpıklık ve basıklık değerlerinin Tabachnick ve Fidell (2013) belirttiği normal dağılım kabul edilebilirlik sınır değerleri (-1.5 ile +1.5) içerisinde yer almaması ve Kolmogorov-Smirnov analiz sonuçlarının da normal dağılıma uygunluk koşullarını ($p>.05$) karşılamadığı görüşüne varılmıştır. Bu nedenle verilerin analizinde non-parametrik testlerden cinsiyet, katılım düzeyi, katılım sıklığı gibi iki kategorik değişkenler için “Mann-Whitney U” ;yaş, eğitim durumu, gelir düzeyi, pilotluk seviyesi, bağlı olunan kurum ve kuruluş gibi ikiden fazla kategorik değişken için farklılıkların incelenmesinde “Kruskal-Wallis H” ve gruplar arasında farklılıkların belirlenmesinde posthoc istatistikleri arasında yer alan Bonferonni testinden yararlanılmıştır. Son olarak ölçekler ve alt boyutlar arasındaki ilişkiyi belirlemek için “Spearman Korelasyon” analizi yapılmıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. BULGULAR

Bu bölümde araştırmada kullanılan Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği Kısa Formu-(SETÖ-2) ile Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği'ne ilişkin toplanan verilerin istatistiksel analizleri sonucu elde edilen bulgulara yer verilmiştir.

Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği ve Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği'ne ilişkin hipotez test sonuçlarına geçilmeden önce araştırmaya katılan 314 yelkenkanat pilotunun demografik özelliklerine ilişkin yüzde ve frekans dağılımları Tablo-1'de sunulmuştur.

4.1. Yelkenkanat Pilotlarının Demografik Özelliklere İlişkin Bulgular

314 yelkenkanat pilotunun demografik özelliklerine ilişkin bilgiler aşağıda sunulmuştur.

Tablo 8: Araştırmaya Katılan Yelkenkanat Pilotlarının Demografik Özellikleri

	N	%
Cinsiyet		
Kadın	59	18.8
Erkek	255	81.2
Yaş		
25 yaş ve/veya altı	89	28.3
26-35 yaş arası	170	54.1
36 yaş ve üzeri	55	17.5
Eğitim Durumu		
Ortaöğretim	31	9.9
Lisans	260	82.8
Lisansüstü	23	7.3
Gelir Düzeyi		
0-999 TL arası	65	20.7
1000-1999 TL arası	96	30.6
2000-2999 TL arası	81	25.8
3000 TL ve üzeri	72	22.9
Pilotluk Seviyesi		
Yelkenkanat Başlangıç Pilotu	131	41.7
Yelkenkanat Orta Seviye Pilot	15	4.8
Yelkenkanat Pilotu	146	46.5
Yelkenkanat Deneyimli Pilot	8	2.5
Yelkenkanat Eğitmen Pilot	14	4.5
Etkinliğe Katılım Sıklığı		
Haftada 3 veya daha az	207	65.9
Haftada 4 veya daha fazla	107	34.1
Etkinliğe Katılım Düzeyi		
Yarışmacı	223	71.0
Rekreatif	91	29.0

Etkinliğin Gerçekleştirilmesinde Bağlı Olunan Kurum ve Kuruluş		
Türk Hava Kurumu	245	78.0
Havacılık Federasyonu	25	8.0
Havacılık Toplulukları ve Diğer	44	14.0
Toplam	314	100

Tablo-8 incelendiğinde araştırmaya katılan 314 yelkenkanat pilotunun, 59 kadın ($\bar{X}=26.47$ ss= 4.12), geriye kalan 255 erkek ($\bar{X}= 30.98$ ss= 6.80) olduğu saptanmıştır. Bu değerler erkek yelkenkanat pilotlarının kadın yelkenkanat pilotlarına göre daha ağırlıkta olduğu sonucunu vermektedir. Yelkenkanat pilotların eğitim durumlarına göre 31 kişi (% 9.9) kişi ortaöğretim, 260 kişi (% 82.8) lisans ve 23 kişi (%7.3) lisansüstü düzeyde eğitim durumuna sahip olduğu görülmektedir. Bu durum değerlendirildiğinde yelkenkanat pilotlarının büyük çoğunluğunun 260 kişi (% 82.8) lisans düzeyinde eğitim durumuna sahip olduğu lisansüstü seviyesinde eğitim durumuna sahip olanların en az katılımcı sayısını oluşturduğu 23 kişi (% 7.3) görülmektedir.

Katılımcıların yaş aralıkları 20-57 arasında değişen (59 kadın $\bar{X}=26.47$ ss= 4.12, 255 erkek $\bar{X}= 30.98$ ss= 6.80) olmak üzere toplamda 314 yelkenkanat pilotu oluşturmaktadır. Yaş aralıkları tabloya göre değerlendirildiğinde 25 yaş ve/veya altı 89 (% 28.3) kişi; 26-35 yaş arası 170 (% 54.1) kişi; 36 yaş ve üzeri 55 (% 17.5) kişi; olarak değiştiği görülmektedir. Bu doğrultuda katılımın en çok olduğu yaş aralığı 26-35 yaş arası olduğu görülmektedir. 36 yaş ve üzeri yaş aralığındaki kişilerin diğer yaş aralıklarına göre daha düşük olduğu görülmektedir.

Pilotların gelir düzeyleri incelendiğinde 65 (%20.7)'nin 0-999 TL arası gelir düzeyine sahip olduğu; 96 (%30.6)'sının 1000-1999 TL arası gelir düzeyine sahip olduğu; 81 (%25.8)'inin 2000-2999 TL arası gelir düzeyine sahip olduğu ve 72 (%22.9)'sinin 3000 TL ve üzeri gelir düzeyine sahip olduğu görülmektedir. En fazla gelir düzeyine 72 (%22.9) yelkenkanat pilotunun sahip olduğu ve en az gelir düzeyine 65 (%20.7) yelkenkanat pilotunun sahip olduğu görülmektedir.

Yelkenkanat pilotlarının pilotluk seviyeleri değerlendirildiğinde 131 (%41.7)'inin başlangıç pilotu olduğu; 15 (%4.8)'inin orta seviye pilot olduğu; 146 (%46.5)'sının pilot olduğu; 8 (%2.5)'inin deneyimli pilot olduğu ve 14 (%4.5)'ünün eğitimci pilot olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılım gösteren toplam 314 yelkenkanat pilotundan 264 (% 84.1)'ünün haftada 3 veya daha az olmak üzere etkinliğe katılım gösterdiği; 50 (% 15.9) pilotun ise haftada 4 veya daha fazla etkinliğe katılım gösterdiği görülmektedir.

Pilotların etkinliğe katılım amaçları incelendiğinde en çok yarışmacı 223 (% 71.0) olarak katılım gösterdikleri görülmektedir. Ayrıca etkinliğe en çok 245 (% 78.0) Türk Hava Kurumu aracılığı ile katılım gösterirken; bu sırayı 44 (% 14.0) havacılık toplulukları ve diğer ve 25 (%8.0) havacılık federasyonları izlemektedir.

4.2. Araştırmadaki Farklılıklara İlişkin Hipotez Testleri

314 yelkenkanat pilotundan elde edilen veriler doğrultusunda katılımcıların demografik özelliklerine bağlı olarak kurulan hipotezlere ilişkin farklılıkların incelenmesinde Mann Whitney U, Kruskal Wallis H ve gruplar arasındaki farklılıkların hangi gruplar arasında olduğunun belirlenmesinde SPSS programının ileri sürümlerinde gerçekleştirilebilen Post-hoc istatistikleri arasında yer alan özel çoklu Bonferonni düzeltmeli testten yararlanılmıştır.

4.2.1. Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Demografik Özellikler Bakımından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular

Bu bölümde Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2)'ye ilişkin kurulan hipoteze yönelik Mann Whitney U, Kruskal Wallis ve Post-hoc istatistiklerinden Bonferroni test sonuçları tablolar halinde verilmiştir.

Tablo 9: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Cinsiyet Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Mann Whitney U Test Sonuçları)

Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Toplam	Cinsiyet (N)		Sıra ort.	Sıra top.	U	p
	kadın	59	113.92	6721.00	4951.000	.00
	erkek	255	167.58	42734.00		

Tablo-9'deki Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanlarının cinsiyet değişkenine göre Mann Whitney U sonuçları incelendiğinde kadın ve erkek yelkenkanat pilotları arasında anlamlı fark olduğu ($U= 4951.000$ $p<.05$) bulunmuştur.

Tablo 10: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Katılım Düzeyi Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Mann Whitney U Test Sonuçları)

Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Toplam	Katılım Düzeyi	(N)	Sıra ort.	Sıra top.	U	p
	Yarışmacı	223	142.08	31683.00	6707.000	.00
	Rekreatif	91	195.30	17772.00		

Tablo-10'daki Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanlarının katılım düzeyi değişkenine göre Mann Whitney U sonuçları incelendiğinde yarışmacı ve rekreatif amaçlı etkinliğe katılan yelkenkanat pilotları arasında anlamlı fark olduğu ($U= 6707.000$ $p<.05$) bulunmuştur.

Tablo 11: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Katılım Sıklığı Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Mann Whitney U Test Sonuçları)

Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Toplam	Katılım Sıklığı	(N)	Sıra ort.	Sıra top.	U	p
	Haftada 3 veya daha az	207	146.38	30300.00	8772.000	.00
	Haftada 4 veya daha fazla	107	179.02	19155.00		

Tablo-11'deki Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanlarının katılım sıklığı değişkenine göre Mann Whitney U sonuçları incelendiğinde haftada 3 veya daha az ve haftada 4 veya daha fazla etkinliğe katılan yelkenkanat pilotları arasında anlamlı fark olduğu ($U=8772.000$ $p<.05$) bulunmuştur.

Tablo 12: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Yaş Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Toplam	Yaş Aralığı	N	Sıra ort.	sd	X ²	p
	25 yaş ve altı	89	145.21	2	8.018	.01
	26-35 yaş arası	170	154.16			
	36-yaş ve üzeri	55	187.69			

Tablo-12’da görülebileceği gibi araştırmada yer alan yelkenkanat pilotlarının yaş aralıklarına göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanları arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar bulunmuştur (X^2 sd=2, n=314) = 8.018, $p < .05$).

Yaş aralıklarının hangi gruplar arasında farklılaştığını bulmak amacıyla Post-hoc istatistiklerinden özel çoklu Bonferroni düzeltmeli testi kullanılmıştır ($p < 0,05$)

Tablo 13: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

YAŞ	Test İstatistiği	Standart Hata	Std. Test İstatistiği	Sig.	Adj. Sig
25 yaş ve altı ile 36 yaş ve üzeri	-42.477	15.497	-2.741	.00	.00

$p < .05$

Buna göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanları açısından 25 yaş ve altı ($\bar{X}$ =145.21) yelkenkanat pilotlarının 36 yaş ve üzeri ($\bar{X}$ =187.69) yelkenkanat pilotları arasında anlamlı farklılıklar bulunmuştur.

Tablo 14: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Eğitim Durumu Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Toplam	Eğitim Durumu	(N)	Sıra ort.	sd	X^2	p
	Ortaöğretim	31	200.05	2	9.214	.01
	Lisans	260	150.83			
	Lisansüstü	23	175.59			

Tablo-14’e göre araştırmada yer alan yelkenkanat pilotlarının eğitim durumu değişkenine göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanları arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar bulunmuştur (X^2 sd=2, n=314) = 9.214, $p < .05$).

Eğitim durumlarının hangi gruplar arasında farklılaştığını bulmak amacıyla Post-hoc istatistikleri arasında yer alan özel çoklu Bonferonni düzeltmeli testten yararlanılmıştır ($p < 0.05$).

Tablo 15: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

EĞİTİM DURUMU	Test İstatistiği	Standart Hata	Std. Test İstatistiği	Sig.	Adj. Sig
Lisans ile Ortaöğretim	49.221	17.168	2.867	.00	.01

$p < .05$

Buna göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanları açısından lisans ($\bar{X}=150.83$) düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile ortaöğretim ($\bar{X}=200.05$) düzeyindeki yelkenkanat pilotları arasında farklılıklar bulunmuştur.

Tablo 16: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Gelir Düzeyi Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Toplam	Gelir Düzeyi	N	Sıra ort.	sd	X^2	p
	0-999 TL	65	111.22	3	25.982	.00
	1000-1999 TL	96	161.02			
	2000-2999 TL	81	187.03			
	3000 TL ve Üzeri	72	161.37			

Tablo-16’de görülebileceği gibi araştırmada yer alan yelkenkanat pilotlarının gelir düzeyi değişkenine göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanları arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar bulunmuştur (X^2 sd=3, n=314) = 25.982, $p < .05$).

Gelir düzeyinin hangi gruplar arasında farklılaştığını bulmak amacıyla Post-hoc istatistikleri arasında yer alan özel çoklu Bonferonni düzeltmeli testten yararlanılmıştır ($p < 0.05$).

Tablo 17: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

GELİR DÜZEYİ	Test İstatistiği	Standart Hata	Std. Test İstatistiği	Sig.	Adj. Sig
0-999 TL ile 1000-1999 TL	-49.793	14.513	-3.431	.00	.00
0-999 TL ile 3000 TL ve üzeri	-50.145	15.459	-3.244	.00	.00
0-999 TL ile 2000-2999 TL	-75.808	15.046	-5.038	.00	.00

$p < .05$

Buna göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanları açısından 0-999 TL ($\bar{X}=111.22$) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile 1000-1999 TL ($\bar{X}=161.02$) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları arasında; 0-999 TL ($\bar{X}=111.22$) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile 3000TL ve üzeri ($\bar{X}=161.37$) düzeydeki yelkenkanat pilotları arasında ve 0-999 TL ($\bar{X}=111.22$) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile 2000-2999 TL ($\bar{X}=187.03$) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları arasında farklılıklar bulunmuştur.

Tablo 18: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Pilotluk Seviyesi Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Toplam	Pilotluk Seviyesi	N	Sıra ort.	sd	X^2	p
	Yelkenkanat Başlangıç Pilotu	131	139.37	4	56.116	.00
	Yelkenkanat Orta Seviye Pilot	15	22.70			
	Yelkenkanat Pilotu	146	187.48			
	Yelkenkanat Deneyimli Pilot	8	128.44			
	Yelkenkanat Eğitmen Pilot	14	175.54			

Tablo-18’de görülebileceği gibi araştırmada yer alan yelkenkanat pilotlarının pilotluk seviyesi değişkenine göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanları arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar bulunmuştur (X^2 sd=4, n=314) = 56.116, $p < .05$).

Pilotluk seviyesinin hangi gruplar arasında farklılaştığını bulmak amacıyla Post-hoc istatistikleri arasında yer alan özel çoklu Bonferonni düzeltmeli testten yararlanılmıştır ($p < 0.05$).

Tablo 19: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

PİLOTLUK SEVİYESİ	Test İstatistiği	Standart Hata	Std. Test İstatistiği	Sig.	Adj. Sig
Yelkenkanat Orta Seviye Pilot ile Yelkenkanat Başlangıç Pilotu	116.674	24.628	4.737	.00	.00
Yelkenkanat Orta Seviye Pilot ile Yelkenkanat Eğitimci Pilot	-152.836	33.576	-4.552	.00	.00
Yelkenkanat Orta Seviye Pilot ile Yelkenkanat Pilotu	-164.776	24.498	-6.726	.00	.00
Yelkenkanat Başlangıç Pilotu ile Yelkenkanat Pilotu	-48.102	10.873	-4.424	.00	.00

$p < .05$

Buna göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanları arasında yelkenkanat orta seviye pilot ($\bar{X} = 22.70$) ile yelkenkanat başlangıç pilotu ($\bar{X} = 139.37$) arasında; yelkenkanat orta seviye pilot ($\bar{X} = 22.70$) ile yelkenkanat eğitimci pilot ($\bar{X} = 175.54$) arasında;

yelkenkanat orta seviye pilot ($\bar{X} = 22.70$) ile yelkenkanat pilotu ($\bar{X} = 187.48$) arasında; yelkenkanat başlangıç pilotu ($\bar{X} = 139.37$) seviyesindeki pilotlar ile yelkenkanat pilotu ($\bar{X} = 187.48$) arasında farklılıklar bulunmuştur.

Tablo 20: Yelkenkanat Pilotlarının Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanlarının Bağlı Olunan Kurum Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Toplam	Bağlı Olunan Kurum	N	Sıra ort.	sd	X^2	p
	Türk Hava Kurumu	245	161.64	2	10.720	.00
	Havacılık Federasyonu	25	184.54			
	Havacılık Toplulukları ve Diğer	44	119.06			

Tablo-20’de görülebileceği gibi araştırmada yer alan yelkenkanat pilotlarının bağlı olunan kurum değişkenine göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanları arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar bulunmuştur (X^2 sd=2, n=314) = 10.720, $p < .05$).

Bağlı olunan kurumların hangi gruplar arasında farklılaştığını bulmak amacıyla Post-hoc istatistikleri arasında yer alan özel çoklu Bonferonni düzeltmeli testten yararlanılmıştır ($p < 0.05$).

Tablo 21: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

BAĞLI OLUNAN KURUM	Test İstatistiği	Standart Hata	Std. Test İstatistiği	Sig.	Adj. Sig
Havacılık Toplulukları ve Diğer ile Türk Hava Kurumu	42.588	14.794	2.879	.00	.01
Havacılık Toplulukları ve Diğer ile Havacılık Federasyonu	65.483	22.629	2.894	.00	.00

$p < .05$

Buna göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanları arasında havacılık toplulukları ve diğer (havacılık kulüpleri ve bireysel) ($\bar{X}$ =119.06) ile Türk Hava Kurumu ($\bar{X}$ =161.64) aracılığı ile etkinliğe katılan pilotlar arasında; havacılık toplulukları ve diğer (havacılık kulüpleri ve bireysel) ($\bar{X}$ =119.06) ile havacılık federasyonu ($\bar{X}$ =184.54) aracılığı ile etkinliğe katılan pilotlar arasında farklılıklar bulunmuştur.

4.2.2. Yelkenkanat Pilotların Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Demografik Özellikler Bakımından Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular

Bu bölümde Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)’ne ilişkin kurulan hipoteze yönelik Mann Whitney U ve Kruskal Wallis ve Post-hoc istatistikleri arasında yer alan özel çoklu Bonferonni düzeltmeli test sonuçları tablolar halinde verilmiştir.

Tablo 22: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Cinsiyet Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Mann Whitney U Test Sonuçları)

Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)	Cinsiyet	N	Sıra ort.	Sıra top.	U	p
	kadın	59	133.92	7901.50	6131.500	.02
	erkek	255	162.95	41553.50		
Sıkılma Alt Boyut	kadın	59	143.96	8493.50	6723.500	.20
	erkek	255	160.63	40961.50		
Doyum Alt Boyut	kadın	59	177.81	10491.00	6324.000	.055
	erkek	255	152.80	38964.00		

Tablo-22'deki Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanlarının cinsiyet değişkenine göre Mann Whitney U sonuçları incelendiğinde kadın ve erkek yelkenkanat pilotları arasında anlamlı fark olduğu ($U= 6131.500$ $p<.05$) bulunmuştur. Ölçeğe ilişkin “sıkılma” ve “doyum” alt boyut puan ortalamalarının cinsiyet değişkeni açısından sonuçlar değerlendirildiğinde ise “sıkılma” ve “doyum” alt boyutunun her ikisinde de istatistiksel olarak anlamlı fark bulunamamıştır (sıkılma $U= 6723.500$ $p>.05$; doyum $U= 6324.000$ $p>.05$)

Tablo 23: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Katılım Düzeyi Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Mann Whitney U Test Sonuçları)

Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)	Katılım Düzeyi	N	Sıra ort.	Sıra top.	U	p
	Yarışmacı	223	141.46	31546.50	6570.500	.00
	Rekreatif	91	196.80	17908.50		
Sıkılma Alt Boyut	Yarışmacı	223	153.39	34205.50	9229.500	.20
	Rekreatif	91	167.58	15249.50		
Doyum Alt Boyut	Yarışmacı	223	180.97	40356.50	4912.500	.00
	Rekreatif	91	99.98	9098.50		

Tablo-23'deki Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanlarının katılım düzeyi değişkenine göre Mann Whitney U sonuçları incelendiğinde yarışmacı ve rekreatif amaçlı etkinliğe katılan yelkenkanat pilotları arasında anlamlı fark olduğu ($U= 6570.500$ $p<.05$) bulunmuştur. Ölçeğe ilişkin “sıkılma” ve “doyum” alt boyut puan ortalamalarının katılım düzeyi değişkeni açısından sonuçlar değerlendirildiğinde ise “sıkılma” alt boyutunda farklılık ($U= 9229.500$ $p>.05$) görülmemekle birlikte “doyum” alt boyutunda istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu ($U= 4912.500$ $p<.05$) bulunmuştur.

Tablo 24: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Katılım Sıklığı Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Mann Whitney U Test Sonuçları)

Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)	Katılım Sıklığı	N	Sıra ort.	Sıra top.	U	p
	Haftada 3 veya daha az	207	138.85	28742.00	7214.000	.00
	Haftada 4 veya daha fazla	107	193.58	20713.00		
Sıkılma Alt Boyut	Haftada 3 veya daha az	207	142.14	29423.00	7895.000	.00
	Haftada 4 veya daha fazla	107	187.21	20032.00		
Doyum Alt Boyut	Haftada 3 veya daha az	207	173.12	35835.00	7842.000	.00
	Haftada 4 veya daha fazla	107	127.29	13620.00		

Tablo-24'deki Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanlarının katılım sıklığı değişkenine göre Mann Whitney U sonuçları incelendiğinde haftada 3 veya daha az ve haftada 4 veya daha fazla etkinliğe katılan yelkenkanat pilotları arasında anlamlı fark olduğu ($U = 7214.000$ $p < .05$) bulunmuştur. Ölçeğe ilişkin “sıkılma” ve “doyum” alt boyut puan ortalamalarının katılım sıklığı değişkeni açısından sonuçlar değerlendirildiğinde ise “sıkılma” alt boyutunda ($U = 7895.000$ $p < .05$) ve “doyum” alt boyutunda ($U = 7842.000$ $p < .05$) istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu bulunmuştur.

Tablo 25: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Yaş Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)	Yaş Aralığı	N	Sıra ort.	sd	X²	p
	25 yaş ve altı	89	118.56	2	52.090	.00
	26-35 yaş arası	170	154.38			
	36 yaş ve üzeri	55	230.15			
Sıkılma Alt Boyut	25 yaş ve altı	89	132.99	2	25.380	.00
	26-35 yaş arası	170	153.46			
	36 yaş ve üzeri	55	209.66			

Doyum Alt Boyut	25 yaş ve altı	89	185.22	2	43.840	.00
	26-35 yaş arası	170	165.91			
	36 yaş ve üzeri	55	86.64			

Tablo-25’de görülebileceği gibi araştırmada yer alan yelkenkanat pilotlarının yaş değişkenine göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanları arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar bulunmuştur [(X² sd=2, n=314) = 52.090, p < .05].

Ölçeğe ilişkin “sıkılma” ve “doyum” alt boyut puan ortalamalarının yaş değişkeni açısından sonuçlar değerlendirildiğinde ise “sıkılma” alt boyutunda [(X² sd=2, n=314) = 25.380, p < .05] ve “doyum” alt boyutunda [(X² sd=2, n=314) = 43.840, p < .05] istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu bulunmuştur.

Gruplar arasındaki farklılığın hangi gruplar arasında farklılaştığını bulmak amacıyla Post-hoc istatistikleri arasında yer alan özel çoklu Bonferonni düzeltmeli testten yararlanılmıştır (p<0.05).

Tablo 26: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ve Ölçeğe İlişkin “sıkılma” İle “doyum” Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

	YAŞ	Test İstatistiği	Standart Hata	Std. Test İstatistiği	Sig.	Adj. Sig
Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)	25 yaş ve altı ile 26-35 yaş arası	-35.818	11.845	-3.024	.00	.00
	25 yaş ve altı ile 36 yaş ve üzeri	-111.593	15.528	-7.187	.00	.00
	26-35 yaş arası ile 36 yaş ve üzeri	-75.775	14.044	-5.396	.00	.00
Sıkılma Alt Boyut	25 yaş ve altı ile 36 yaş ve üzeri	-76.675	15.449	-4.963	.00	.00
	26-35 yaş arası ile 36 yaş ve üzeri	-56.208	13.973	-4.023	.00	.00

Doyum Alt Boyut	25 yaş ve altı ile 36 yaş ve üzeri	98.588	15.470	6.373	.00	.00
	26-35 yaş arası ile 36 yaş ve üzeri	79.275	13.991	5.666	.00	.00

p<.05

Buna göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanları açısından 25 yaş ve altı ($\bar{X}$ =118.56) yelkenkanat pilotları ile 26-35 yaş arası ($\bar{X}$ =154.38) yelkenkanat pilotları arasında; 25 yaş ve altı ($\bar{X}$ =118.56) yelkenkanat pilotları ile 36 yaş ve üzeri ($\bar{X}$ =230.15) yelkenkanat pilotları arasında; 26-35 yaş arası ($\bar{X}$ =154.38) yelkenkanat pilotları ile 36 yaş ve üzeri ($\bar{X}$ =230.15) yelkenkanat pilotları arasında da anlamlı farklılıklar bulunmuştur. Benzer şekilde “sıkılma” alt boyutları açısından farklılıklar incelendiğinde 25 yaş ve altı ($\bar{X}$ =132.99) yelkenkanat pilotları ile 36 yaş ve üzeri ($\bar{X}$ =209.66) yelkenkanat pilotları arasında; 26-35 yaş arası ($\bar{X}$ =153.46) yelkenkanat pilotları ile 36 yaş ve üzeri ($\bar{X}$ =209.66) yelkenkanat pilotları arasında da anlamlı farklılıklar bulunurken “doyum” alt boyutunda 25 yaş ve altı ($\bar{X}$ =185.22) yelkenkanat pilotları ile 36 yaş ve üzeri ($\bar{X}$ =86.64) yelkenkanat pilotları arasında; 26-35 yaş arası ($\bar{X}$ =165.91) yelkenkanat pilotları ile 36 yaş ve üzeri ($\bar{X}$ =86.64) yelkenkanat pilotları arasında da anlamlı farklılıklar bulunmuştur.

Tablo 27: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Eğitim Durumu Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

	Eğitim Durumu	N	Sıra ort.	sd	X²	p
Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)	Ortaöğretim	31	175.13	2	4.844	.08
	Lisans	260	152.56			
	Lisansüstü	23	189.61			
Sıkılma Alt Boyut	Ortaöğretim	31	175.68	2	10.087	.00
	Lisans	260	150.82			
	Lisansüstü	23	208.57			
Doyum Alt Boyut	Ortaöğretim	31	150.69	2	.340	.84
	Lisans	260	158.85			
	Lisansüstü	23	151.39			

Tablo-27’de görülebileceği gibi araştırmada yer alan yelkenkanat pilotlarının eğitim durumu değişkenine göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanları arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda istatistiksel olarak anlamlı fark bulunamamıştır [(X² sd=2, n=314) = 4.844, p > .05].

Ölçeğe ilişkin “sıkılma” ve “doyum” alt boyut puan ortalamalarının eğitim durumu değişkeni açısından sonuçlar değerlendirildiğinde ise “doyum” alt boyutunda farklılık (U= .340 p >.05) görülmemekle birlikte “sıkılma” alt boyutunda istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu (U= 10.087 p<.05) bulunmuştur.

Gruplar arasındaki farklılığın hangi gruplar arasında farklılaştığını bulmak amacıyla Post-hoc istatistikleri arasında yer alan özel çoklu Bonferonni düzeltmeli testden yararlanılmıştır (p<0.05).

Tablo 28: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)’ne İlişkin “sıkılma” Alt Boyut Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

	EĞİTİM DURUMU	Test İstatistiği	Standart Hata	Std. Test İstatistiği	Sig.	Adj. Sig.
Sıkılma Alt Boyut	Lisans ile Lisansüstü	-57.750	19.594	-2.94	.00	.00

p<.05

Buna göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)’ne ilişkin “sıkılma” alt boyut puan ortalamaları açısından lisans ($\bar{X}$ =150.82) düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile lisansüstü ($\bar{X}$ =208.57) düzeyindeki yelkenkanat pilotları arasında farklılıklar bulunmuştur.

Tablo 29: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ortalama Puanlarının Gelir Düzeyi Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

	Gelir Düzeyi	N	Sıra ort.	sd	X ²	p
Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)	0-999 TL	65	104.22	3	47.251	.00
	1000-1999 TL	96	141.99			
	2000-2999 TL	81	179.28			
	3000 TL ve Üzeri	72	201.78			

Sıkılma Alt Boyut	0-999 TL	65	126.45	3	13.958	.00
	1000-1999 TL	96	151.75			
	2000-2999 TL	81	179.24			
	3000 TL ve Üzeri	72	168.74			
Doyum Alt Boyut	0-999 TL	65	203.07	3	51.819	.00
	1000-1999 TL	96	174.71			
	2000-2999 TL	81	153.64			
	3000 TL ve Üzeri	72	97.76			

Tablo-29’da görülebileceği gibi araştırmada yer alan yelkenkanat pilotlarının gelir düzeyi değişkenine göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanları arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar bulunmuştur [(X² sd=3, n=314) = 47.251, p < .05].

Ölçeğe ilişkin “sıkılma” ve “doyum” alt boyut puan ortalamalarının gelir düzeyi değişkeni açısından sonuçlar değerlendirildiğinde ise “sıkılma” alt boyutunda [(X² sd=3, n=314) = 13.958, p < .05] ve “doyum” alt boyutunda [(X² sd=3, n=314) = 51.819, p < .05] istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu bulunmuştur.

Gruplar arasındaki farklılığın hangi gruplar arasında farklılaştığını bulmak amacıyla Post-hoc istatistikleri arasında yer alan özel çoklu Bonferonni düzeltmeli testden yararlanılmıştır (p<.05).

Tablo 30: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ve Ölçeğe İlişkin “sıkılma” İle “doyum” Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

	GELİR DÜZEYİ	Test İstatistiği	Standart Hata	Std. Test İstatistiği	Sig.	Adj. Sig
Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)	0-999 TL ile 2000-2999 TL	-75.062	15.076	-4.979	.00	.00
	0-999 TL ile 3000 TL ve üzeri	-97.569	15.489	-6.299	.00	.00
	1000-1999 TL ile 2000-2999 TL	-37.288	13.659	-2.730	.00	.03
	1000-1999 TL ile 3000 TL ve Üzeri	-59.795	14.114	-4.237	.00	.00
Sıkılma Alt Boyut	0-999 TL ile 3000 TL ve Üzeri	-42.297	15.411	-2.745	.00	.03
	0-999 TL ile 2000-	-52.795	14.999	-3.520	.00	.00

	2999 TL					
Doyum Alt Boyut	2000-2999 TL ile 3000 TL ve Üzeri	55.872	14.609	3.825	.00	.00
	1000-1999 TL ile 3000 TL ve Üzeri	76.944	14.061	5.472	.00	.00
	0-999 TL ile 3000 TL ve Üzeri	105.305	15.432	6.824	.00	.00
	0-999 TL ile 2000-2999 TL	49.433	15.019	3.291	.00	.00

p<.05

Buna göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanları açısından 0-999 TL ($\bar{X}$ =104.22) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile 2000-2999 TL ($\bar{X}$ =179.28) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları arasında; 0-999 TL ($\bar{X}$ =104.22) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile 3000 TL ve üzeri ($\bar{X}$ =201.78) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları arasında; 1000-1999 TL ($\bar{X}$ =141.99) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile 2000-2999 TL ($\bar{X}$ =179.28) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları arasında; 1000-1999 TL ($\bar{X}$ =141.99) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile 3000TL ve üzeri ($\bar{X}$ =201.78) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları arasında farklılıklar bulunmuştur.

Benzer şekilde “sıkılma” alt boyutları açısından farklılıklar incelendiğinde 0-999 TL ($\bar{X}$ =126.45) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile 3000TL ve üzeri ($\bar{X}$ =168.74) düzeydeki yelkenkanat pilotları arasında; 0-999 TL ($\bar{X}$ =126.45) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile 2000-2999 TL ($\bar{X}$ =179.24) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları arasında da anlamlı farklılıklar bulunurken “doyum” alt boyutunda 2000-2999 TL ($\bar{X}$ =153.64) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile 3000 TL ve üzeri ($\bar{X}$ =97.76) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları arasında; 1000-1999 TL ($\bar{X}$ =174.71) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile 3000TL ve üzeri ($\bar{X}$ =97.76) düzeydeki yelkenkanat pilotları arasında; 0-999 TL ($\bar{X}$ =136.07) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile 3000TL ve üzeri ($\bar{X}$ =97.76) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları arasında 0-999 TL ($\bar{X}$ =164.36) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ile

2000-2999 TL ($\bar{X}$ =153.64) gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları arasında farklılıklar bulunmuştur.

Tablo 31: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Ortalama Puanlarının Pilotluk Seviyesi Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

	Pilotluk Seviyesi	N	Sıra ort.	sd	X ²	p
Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)	Yelkenkanat Başlangıç Pilotu	131	125.05	4	34.806	.00
	Yelkenkanat Orta Seviye Pilot	15	153.80			
	Yelkenkanat Pilotu	146	177.42			
	Yelkenkanat Deneyimli Pilot	8	216.69			
	Yelkenkanat Eğitimci Pilot	14	223.57			
Sıkılma Alt Boyut	Yelkenkanat Başlangıç Pilotu	131	147.28	4	9.511	.050
	Yelkenkanat Orta Seviye Pilot	15	132.17			
	Yelkenkanat Pilotu	146	166.07			
	Yelkenkanat Deneyimli Pilot	8	127.44			
	Yelkenkanat Eğitimci Pilot	14	208.14			
Doyum Alt Boyut	Yelkenkanat Başlangıç Pilotu	131	199.74	4	58.576	.00
	Yelkenkanat Orta Seviye Pilot	15	140.57			
	Yelkenkanat Pilotu	146	133.66			
	Yelkenkanat Deneyimli Pilot	8	50.00			
	Yelkenkanat Eğitimci Pilot	14	90.43			

Tablo-31’de görülebileceği gibi araştırmada yer alan yelkenkanat pilotlarının pilotluk seviyesi değişkenine göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanları arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar bulunmuştur [(X² sd=4, n=314) = 34.806, p < .05].

Ölçeğe ilişkin “sıkılma” ve “doyum” alt boyut puan ortalamalarının gelir düzeyi değişkeni açısından sonuçlar değerlendirildiğinde ise “sıkılma” alt boyutunda [(X² sd=4, n=314) = 9.511, p > .05] fark görülmemekle birlikte “doyum” alt boyutunda [(X² sd=4, n=314) = 58.576, p < .05] istatistiksel olarak anlamlı fark olduğu bulunmuştur.

Gruplar arasındaki farklılığın hangi gruplar arasında farklılaştığını bulmak amacıyla Post-hoc istatistikleri arasında yer alan özel çoklu Bonferonni düzeltmeli testten yararlanılmıştır (p<0.05).

Tablo 32: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ve Ölçeğe İlişkin “sıkılma” Ortalama Puanları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

	PILOTLUK SEVİYESİ	Test İstatistiği	Standart Hata	Std. Test İstatistiği	Sig.	Adj. Sig.
Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)	Yelkenkanat Başlangıç Pilotu ile Yelkenkanat Pilotu	-52.375	10.895	-4.807	.00	.00
	Yelkenkanat Pilotu ile Yelkenkanat Eğitimci Pilot	-98.526	25.455	-3.871	.00	.00
Doyum Alt Boyut	Yelkenkanat Başlangıç Pilotu ile Yelkenkanat Deneyimli Pilot	149.744	32.847	4.559	.00	.00
	Yelkenkanat Başlangıç Pilotu ile Yelkenkanat Eğitimci Pilot	109.316	25.361	4.310	.00	.00
	Yelkenkanat Başlangıç Pilotu ile Yelkenkanat Pilotu	66.087	10.854	6.089	.00	.00

p<.05

Buna göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanları açısından yelkenkanat başlangıç pilotu ($\bar{X}$ =125.05) ile yelkenkanat pilotu ($\bar{X}$ =177.42) arasında; yelkenkanat pilotu ($\bar{X}$ =177.42) ile yelkenkanat eğitimci pilot ($\bar{X}$ =223.57) arasında farklılıklar bulunmuştur. Benzer şekilde “doyum” alt boyutları açısından farklılıklar incelendiğinde yelkenkanat başlangıç pilotu ($\bar{X}$ =199.74) ile yelkenkanat deneyimli pilot ($\bar{X}$ =50.00) arasında; yelkenkanat başlangıç pilotu ($\bar{X}$ =199.74) ile yelkenkanat eğitimci pilot ($\bar{X}$ =90.43) arasında; yelkenkanat başlangıç pilotu ($\bar{X}$ =112.87) ile yelkenkanat pilotu ($\bar{X}$ =133.66) arasında farklılıklar bulunmuştur.

Tablo 33: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Puanlarının Bağlı Olunan Kurum Değişkeni Bakımından Karşılaştırılması (Kruskal Wallis H Sonuçları)

Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği	Bağlı Olunan Kurum	N	Sıra ort.	sd	X²	p
	Türk Hava Kurumu	245	156.32	2	2.321	.31
	Havacılık Federasyonu	25	182.80			
	Havacılık Toplulukları	44	149.69			

	ve Diğer					
Sıkılma Alt Boyut	Türk Hava Kurumu	245	160.17	2	1.003	.60
	Havacılık Federasyonu	25	150.32			
	Havacılık Toplulukları ve Diğer	44	146.73			
Doyum Alt Boyut	Türk Hava Kurumu	245	159.89	2	7.045	.03
	Havacılık Federasyonu	25	112.96			
	Havacılık Toplulukları ve Diğer	44	169.48			

Tablo-33’de görülebileceği gibi araştırmada yer alan yelkenkanat pilotlarının bağlı olunan kurum değişkenine göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanları arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan Kruskal Wallis testi sonucunda “Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)” ile “sıkılma” alt boyutunda istatistiksel olarak farklılıklar bulunmamıştır [BZSAÖ (X^2 sd=2, n=314) = 2.321; SIKILMA (X^2 sd=2, n=314) = 1.003 p > .05].

Ölçeğe ilişkin “doyum” alt boyut puan ortalamalarının bağlı olunan kurum değişkeni açısından sonuçlar değerlendirildiğinde ise istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur [(X^2 sd=2, n=314) = 7.045, p < .05]

Bağlı olunan kurumların hangi gruplar arasında farklılaştığını bulmak amacıyla Post-hoc istatistikleri arasında yer alan özel çoklu Bonferonni düzeltmeli testten yararlanılmıştır (p<0.05).

Tablo 34: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)’ne İlişkin “doyum” Puan Ortalamaları Arasındaki Farka İlişkin Çoklu Bonferonni Düzeltmeli Test

	BAĞLI OLUNAN KURUM	Test İstatistiği	Standart Hata	Std. Test İstatistiği	Sig.	Adj. Sig
Doyum Alt Boyut	Türk Hava Kurumu ile Havacılık Federasyonu	46.934	18.937	2.478	.01	.04
	Havacılık Federasyonu ile Havacılık Toplulukları ve Diğer	-56.517	22.589	-2.502	.01	.03

p<.05

Buna göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) “doyum” alt boyutları açısından Kruskal Wallis test sonuçlarına göre Türk Hava Kurumu ($\bar{X}$ =159.89)

aracılığı ile etkinliğe katılan pilotlar ile havacılık federasyonu ($\bar{X}=112.96$) aracılığı ile etkinliğe katılan pilotlar arasında; havacılık federasyonu ($\bar{X}=112.96$) aracılığı ile etkinliğe katılan pilotlar ile havacılık toplulukları ve diğer ($\bar{X} =169.48$) aracılığı ile etkinliğe katılan pilotlar arasında farklılık bulunmuştur.

4.3. Araştırmadaki İlişkilere Yönelik Hipotez Testleri

314 yelkenkanat pilotu katılımcısından elde edilen veriler doğrultusunda kurulan hipotezlerde ilişkiler için “Spearman Brown Korelasyon” “analizi yapılmıştır.

4.3.1. Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ile Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Arasındaki İlişkinin İncelenmesine Yönelik Bulgular

Yelkenkanat pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ile Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) arasındaki ilişkinin incelenmesine yönelik gerçekleştirilen Spearman Brown Korelasyon Analiz sonuçları aşağıda sunulmuştur:

Tablo 35: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği ile Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği Arasındaki İlişkinin Ölçek Ortalama Puanları Açısından İncelenmesi (Spearman Brown Korelasyon Analizi Sonuçları)

		1	2
1- Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2)	r	1	.219**
	p		.00
2- Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)	r	.219**	1
	p	.00	

** p< .05

Tablo-35 incelendiğinde araştırmaya katılan yelkenkanat pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ile Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) arasında istatistiksel olarak pozitif yönde düşük düzeyde anlamlı ilişki varlığı bulunmuştur (r= .219, p<.05).

Tablo 36: Yelkenkanat Pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) “sıkılma” ve “doyum” Alt Boyutları ile Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) Arasındaki İlişkinin Ölçek Ortalama Puanları Açısından İncelenmesi (Spearman Brown Korelasyon Analizi Sonuçları)

		1	2	3
1- Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2)	r	1	.233**	-.122**
	p		.00	.03
2- Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Sıkılma Alt Boyut	r	.233**	1	-.323**
	p	.00		.00
3- Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) Doyum Alt Boyut	r	-.122*	-.323**	1
	p	.03	.00	

*p< .05 **p<.01

Tablo-36 incelendiğinde araştırmaya katılan yelkenkanat pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) “sıkılma” ve “doyum” alt boyutları ile Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) arasında “sıkılma” alt boyutunda istatistiksel olarak pozitif yönde düşük düzeyde anlamlı ilişki varlığı bulunurken; “doyum” alt boyutunda negatif yönde düşük düzeyde ilişki bulunmuştur (sıkılma $r = .233$, $p < .05$; doyum $r = -.122$, $p < .05$).

BEŞİNCİ BÖLÜM

5. TARTIŞMA

Bu bölümde araştırmada kurulan hipotezlerin kabul/red durum tablosu ve literatürde yer alan benzer araştırma bulgularına ilişkin tartışmaya yer verilmiştir. Aşağıda kurulan hipotezlere yönelik kabul/red durumları tablo şeklinde sunulmuştur:

Tablo 37: Alt Problemlere İlişkin Hipotezlerin Kabul ve Red Durumları

	Araştırma Hipotezleri	Kabul	Red
H ₁	Yelkenkanat (Deltakanat) pilotlarının boş zamanda sıkılma algılarına göre demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır.	+	
H ₂	Yelkenkanat (Deltakanat) pilotlarının optimal performans duygu durumlarına göre demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır.	+	
H ₃	Yelkenkanat (Deltakanat) pilotlarının boş zamanda sıkılma algıları ile optimal performans duygu durumu arasında ilişki vardır.	+	

Yukarıda tablo halinde sunulan araştırmadaki hipotezler kapsamında literatür taraması yapılmıştır. Bu doğrultuda;

Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanlarının cinsiyet değişkeni açısından farklılıkların incelenmesi için gerçekleştirilen Mann Whitney U sonuçlarına göre erkek yelkenkanat pilotlarının puan ortalamaları kadın yelkenkanat pilotlarının puan ortalamalarından daha yüksek çıkmıştır. Murcia ve diğer. (2008) SOPDDÖ-2 ölçeği ile gerçekleştirdiği çalışmalarında erkeklerin “kontrol duygusu” alt boyutunda kadınlardan daha fazla ortalama puana sahip olduğu ifade edilmiştir. Murcia ve diğer. (2009) tarafından sürekli optimal performans duygu durumu (SOPDDÖ-2) ölçeği ile yaptıkları farklı bir çalışmada da erkeklerin kadınlardan daha yüksek sürekli optimal performans duygu durumunu yaşadıkları belirtilmiştir. Welch (2008) erkeklerin kadınlardan daha yüksek optimal performans duygu durumunu yaşadıklarını ifade ederken; benzer şekilde Sicilia, Moreno, Rojas (2008) çalışmasında erkeklerin kadınlara göre optimal performans duygu durumu puanlarının daha yüksek olduğu bulgusuna ulaşılmıştır. Farklı bir bakış açısı ile Russell (2001) çalışmasında etkinlik çeşidi ve cinsiyet farkı gözetmeden bireylerin optimal performans duygu durumlarına ilişkin benzer deneyimler yaşadıkları ifade edilmiştir. Ayrıca, optimal performans duygu durumunun cinsiyet değişkenine göre

kadın ve erkek katılımcılar arasında farklılık olmadığını belirten çalışmalar da bulunmaktadır. Örneğin; Erkmen, Zengin ve Aşçı (2010) cinsiyete göre optimal performans duygu durumunun farklılık göstermediği bulurken; Stavrou (2008), Murcia, Gimeno, ve Coll (2008) ve Russell (2001) cinsiyet değişkenine göre kadın ve erkeklerin optimal performans duygu durumlarında farklılaşma olmadığı bulgusuna ulaşılmıştır. Benzer şekilde Jackson ve diğer. (2001); Koehn (2007); Russell (2001) ve Murcia ve diğer. (2009) tarafından gerçekleştirilen çalışmalarda kadın ve erkekler arasında farklılık bulunmadığı tespit edilmiştir.

Sürekli Etkimlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanlarının katılım düzeyi değişkeni açısından farklılıkların incelenmesi için gerçekleştirilen Mann Whitney U sonuçlarına göre rekreatif amaçlı etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarının yarışmacı amaçlı etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarına göre puan ortalamaları daha yüksektir. Sürekli Etkimlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanlarının katılım sıklığı değişkeni açısından farklılıkların incelenmesi için gerçekleştirilen Mann Whitney U sonuçlarına göre haftada 3 veya daha az etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarının haftada 4 veya daha fazla etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarına göre puan ortalamaları daha düşük olarak tespit edilmiştir. Grove ve Lewis (1996) yaptıkları çalışmada altı hafta boyunca haftada iki kez yapılan egzersizin optimal performans duygu durumunun arttığını belirtmişlerdir. 6 aydan daha fazla süredir egzersiz yapan katılımcıların 6 aydan daha az süredir egzersiz yapan katılımcılara göre optimal performans duygu durumunu önemli derecede etkilediğini bildirmişlerdir.

Sürekli Etkimlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanlarının farklı değişkenler açısından farklılıkların incelenmesi için gerçekleştirilen Kruskal Wallis H ve gruplar arasındaki farklılıkların hangi gruplar arasında olduğunu belirlemede SPSS programının ileri sürümlerinde gerçekleştirilebilen Post-hoc istatistikleri arasında yer alan özel çoklu Bonferonni düzeltmeli test sonuçlarına göre; “yaş” değişkeni açısından 36 yaş ve üzeri yelkenkanat pilotlarının 26-35 yaş arası ve 25 yaş ve altı yelkenkanat pilotlarına göre puan ortalamaları daha yüksektir. “Eğitim durumu” değişkenine göre ortaöğretim düzeyindeki yelkenkanat pilotlarının lisansüstü ve lisans düzeyindeki yelkenkanat pilotlarına göre puan ortalamaları daha yüksek olarak tespit edilmiştir. Lepper ve diğer. (2005) ile Csikszentmihalyi ve

Nakamura (1989) çalışmalarında eğitim düzeyi ile akış deneyiminin ters orantılı olduğu bulgusuna ulaşarak eğitim düzeyinin arttıkça akış deneyiminin azaltacağını ifade etmişlerdir. Benzer şekilde Nichols ve diğerleri (2003) tarafından yapılan çalışmada da sınıf düzeyi artması akış deneyimini azaltacağı yönünde sonuçlar ortaya konulmuştur. “Gelir düzeyi” değişkenine göre 2000-2999 TL gelir düzeyine sahip yelkenkanat pilotlarının 3000 TL ve üzeri, 1000-1999 TL ve 0-999 TL gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotlarına göre puan ortalamaları daha yüksektir. “Pilotluk seviyesi” değişkenine göre en yüksek puan ortalamasına sahip yelkenkanat pilotu seviyesindekiler olarak tespit edilmiştir. “Bağlı olunan kurum değişkeni”ne göre Havacılık Federasyonu aracılığı ile etkinliğe katılan pilotların Türk Hava Kurumu ve Havacılık Toplulukları ve diğer aracılığı ile etkinliğe katılan pilotlara göre puan ortalamaları daha yüksektir.

Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanlarının cinsiyet değişkeni açısından farklılıkların incelenmesi için gerçekleştirilen Mann Whitney U sonuçlarına göre erkek yelkenkanat pilotlarının sıkılma algısı puan ortalamaları kadın yelkenkanat pilotlarının puan ortalamalarından daha yüksek çıkmıştır. Literatürde Serbest zamanda sıkılma algıları ile ilgili araştırmalarda; Bornstein ve diğer. (1990) ve Farmer ve Sundberg (1986) kadın ve erkekler arasında farklılık bulamazken; Sundberg ve diğer. (1991); Vodanovich ve Kass (1990); Watt ve Ewing (1996) ve Zuckerman ve diğerleri (1978) tarafından serbest zamanda sıkılma algısına ilişkin gerçekleştirilen birçok araştırmada erkek katılımcıların kadın katılımcılara göre sıkılma algısı düzeylerinin daha yüksek olduğu sonucuna varılmıştır. Benzer şekilde Kara ve diğerlerinin (2014) yaptıkları araştırmada cinsiyet değişkenine göre erkek katılımcıların “doyum” alt boyutundaki puan ortalamalarının kadın katılımcıların puan ortalamalarından daha yüksek olduğu saptanmıştır. Poon ve Leung (2011), Patterson ve diğer. (2000) tarafından gençlerle yapılan araştırmalarda kızların erkeklere göre serbest zamanda sıkılma algılarının ön plana çıktığı vurgularken; Wegner (2011) çalışmasında genç erkeklerin genç kızlara göre serbest zamanda sıkılma algısının daha fazla olması riskli davranışlara yönelimlerinin de artmasına sebep olduğu bildirilmiştir. Mevcut araştırmada cinsiyet değişkenine göre kadın yelkenkanat pilotlarının erkek yelkenkanat pilotlarına göre puan ortalamalarının daha yüksek olduğu bulgusu diğer araştırma bulguları ile paralellik göstermektedir.

Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanlarının katılım düzeyi değişkeni açısından farklılıkların incelenmesi için gerçekleştirilen Mann Whitney U sonuçlarına göre rekreatif amaçlı etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarının yarışmacı amaçlı etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarına göre sıkılma algısı puan ortalamaları daha yüksektir. Ölçeğe ilişkin “doyum” alt boyutunda ise yarışmacı amaçlı etkinliğe katılan pilotların sıkılma algısı puan ortalamaları daha yüksek olarak tespit edilmiştir. Literatürde Gürbüz ve diğerleri (2018) tarafından üniversite öğrencileri ile yapılan çalışmada sıkılma algısı daha yüksek olan bireylerin serbest zaman aktivitelerine düzenli olarak katıldığı bildirilmiştir. Bu bulgu ile mevcut araştırma bulgularının paralellik göstermektedir.

Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanlarının katılım sıklığı değişkeni açısından farklılıkların incelenmesi için gerçekleştirilen Mann Whitney U sonuçlarına göre haftada 4 veya daha fazla etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarının haftada 3 veya daha az etkinliğe katılan pilotlara göre sıkılma algısı puan ortalamaları daha yüksektir. Ölçeğe ilişkin “sıkılma” alt boyutunda haftada 4 veya daha fazla etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarının haftada 3 veya daha az etkinliğe katılan pilotlara göre puan ortalamaları daha yüksektir. “Doyum” alt boyutunda ise haftada 3 veya daha az etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarının haftada 4 veya daha fazla etkinliğe katılan pilotlara göre puan ortalamaları daha yüksektir. Doğan ve diğerleri (2018) tarafından akademisyenlerle yapılan çalışmada egzersize sık katılım gösteren bireylerin sıkılma algılarının azaldığı söylenmiştir. Bu bulgu mevcut araştırma sonuçları ile örtüşmemektedir.

Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanlarının farklı değişkenler açısından farklılıkların incelenmesi için gerçekleştirilen Kruskal Wallis H ve gruplar arasındaki farklılıkların hangi gruplar arasında olduğunun belirlenmesinde SPSS programının ileri sürümlerinde gerçekleştirilebilen Post-hoc istatistikleri arasında yer alan özel çoklu Bonferonni düzeltmeli test sonuçlarına göre; “yaş” değişkeni açısından 36 yaş ve üzeri yelkenkanat pilotlarının 26-35 yaş arası ve 25 yaş ve altı yelkenkanat pilotlarına göre sıkılma algısı puan ortalaması daha yüksek çıkmıştır. Ölçeğe ilişkin “sıkılma” alt boyutunda 36 yaş ve üzeri yelkenkanat pilotlarının 26-35 yaş arası ve 25 yaş ve altı yelkenkanat pilotlarına göre puan ortalaması daha yüksektir. “Doyum” alt boyutunda ise 25 yaş ve altı yelkenkanat pilotlarının 26-35 yaş arası ve 36 yaş ve üzeri yelkenkanat pilotlarına göre puan

ortalamaları daha yüksek çıkmıştır. Zuckerman ve diğer. (1978) tarafından gerçekleştirilen çalışmada serbest zamanda sıkılma algısında yaş faktörünün önemli bir etken olduğu, yaş ve sıkılma algısının ters orantılı olarak değiştiği yani yaşın artması bireyde sıkılma algısını düşürdüğü ifade edilmiştir. Bunun yanında Caldwell ve diğer. (1992); Caldwell ve diğer. (1999); Shaw ve diğer. (1996) tarafından gençler üzerinde serbest zamanda sıkılma algısına ilişkin gerçekleştirilen araştırmaların büyük çoğunluğunda yaş değişkeni açısından farklılık bulunmadığı belirtilmiştir. “Eğitim durumu” değişkenine göre lisansüstü eğitim düzeyindeki yelkenkanat pilotlarının ortaöğretim ve lisans düzeyindeki yelkenkanat pilotlarına göre “sıkılma” puan ortalamaları daha yüksektir. “Gelir düzeyi” değişkenine göre 3000TL ve üzeri gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotlarının 2000-2999 TL, 1000-1999 TL ve 0-999 TL gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotlarına göre sıkılma algısı puan ortalaması daha yüksektir. Ölçeğe ilişkin “sıkılma” alt boyutunda 2000-2999 TL gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotlarının 3000TL ve üzeri, 1000-1999 TL ve 0-999 TL gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotlarına göre puan ortalamaları daha yüksektir. “Doyum” alt boyutunda 0-999 TL gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotlarının 1000-1999 TL, 2000-2999 TL ve 3000 TL ve üzeri gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotlarına göre puan ortalamaları daha yüksek olarak tespit edilmiştir. “Pilotluk seviyesi” değişkenine göre yelkenkanat eğitmen pilotların yelkenkanat pilotu ve yelkenkanat başlangıç pilotlarına göre sıkılma algısı puan ortalamaları daha yüksektir. Ölçeğe ilişkin “doyum” alt boyutunda yelkenkanat başlangıç pilotlarının yelkenkanat pilotu, yelkenkanat eğitmen pilot ve yelkenkanat deneyimli pilotlarına göre puan ortalamaları daha yüksektir. “Bağlı olunan kurum” değişkenine göre ölçeğin “doyum” alt boyutunda Havacılık Toplulukları aracılığı ile etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarının Türk Hava Kurumu ve Havacılık Federasyonu aracılığı ile etkinliğe katılan pilotlara göre puan ortalamaları daha yüksektir.

Yelkenkanat pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ve Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) pozitif yönde düşük düzeyde anlamlı ilişki olduğu bulunmuştur. Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ile Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği’ne (BZSAÖ) ilişkin “sıkılma” alt boyutu arasında pozitif yönde düşük ilişki varlığı tespit edilirken; “doyum” alt boyunda negative yönde düşük ilişki varlığı tespit edilmiştir. Literatürde Gürbüz ve diğerleri (2018) tarafından üniversite öğrencileri ile yapılan çalışmada BZSAÖ ve ÜYUÖ’nın tüm alt

boyutları arasında pozitif yönde anlamlı ilişkinin bulunması mevcut araştırma bulguları ile paralellik göstermektedir.



ALTINCI BÖLÜM

6. SONUÇLAR ve ÖNERİLER

Bu bölümde araştırmadan elde edilen sonuçlara ilişkin bilgilere, literatüre olabilecek katkılara ve gelecek araştırmalarda kullanılabilecek önerilere yer verilmektedir.

6.1. Sonuçlar

Bu araştırmada, yelkenkanat pilotlarının boş zaman sıkılma algıları, optimal performans duygu durumları arasındaki farklılıklar ve ilişkiler incelenmiştir.

Araştırmaya ilişkin sonuçlar genel olarak özetlendiğinde;

- Erkek yelkenkanat pilotlarının kadın yelkenkanat pilotlarına göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanlarının daha yüksek olduğu sonucuna varılmıştır (Tablo-9).
- Rekreatif amaçlı etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarının yarışmacı amaçlı etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarına göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanlarının daha yüksek olduğu sonucuna varılmıştır (Tablo-10).
- Haftada 3 veya daha az etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarının haftada 4 veya daha fazla etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarına göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanlarının daha düşük olarak tespit edilmiştir (Tablo-11).
- 36 yaş ve üzeri yelkenkanat pilotlarının 25 yaş ve altı yelkenkanat pilotlarına göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanlarının daha yüksek olduğu sonucuna ulaşılmıştır (Tablo-12, Tablo-13).
- Ortaöğretim düzeyindeki yelkenkanat pilotlarının lisans düzeyindeki yelkenkanat pilotlarına göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanlarının daha yüksek olduğu tespit edilmiştir (Tablo-14,Tablo-15).
- 2000-2999 TL gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotlarının 3000 TL ve üzeri gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları, 1000-1999 TL gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotları ve 0-999 TL gelir düzeyindeki deki yelkenkanat

pilotlarına göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ortalama puanlarının daha yüksek olduğu tespit edilmiştir (Tablo-16,Tablo-17).

- Yelkenkanat pilotlarının yelkenkanat eğitmen pilot, başlangıç pilot ve orta seviye yelkenkanat pilotlarına göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2)'ne göre en yüksek ortalama puana sahip olduğu görülmüştür (Tablo-18, Tablo-19).
- Havacılık Federasyonu aracılığı ile etkinliğe katılan pilotların Türk Hava Kurumu ve Havacılık toplulukları ve diğer (havacılık kulüpleri ve bireysel) aracılığı ile etkinliğe katılan pilotlara göre Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2)'nde en yüksek ortalama puana sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır (Tablo-20, Tablo-21).
- Erkek yelkenkanat pilotlarının kadın yelkenkanat pilotlarına göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) puan ortalamalarının daha yüksek olduğu sonucuna ulaşılmıştır (Tablo-22).
- Rekreatif amaçlı etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarının yarışmacı amaçlı etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarına göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) daha yüksek olduğu ancak “doyum” alt boyutunda yarışmacı amaçlı etkinliğe katılan pilotların rekreatif amaçlı etkinliğe katılan pilotlara göre puan ortalamalarının daha yüksek olduğu tespit edilmiştir (Tablo-23).
- Haftada 4 veya daha fazla etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarının haftada 3 veya daha az etkinliğe katılan yelkenkanat pilotlarına göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ile “sıkılma” alt boyut puan ortalamalarının daha yüksek olduğu; “doyum” alt boyutunda ise tam tersi olarak haftada 3 veya daha az etkinliğe katılanların yelkenkanat pilotlarının puan ortalamalarının daha yüksek olduğu sonucuna ulaşılmıştır (Tablo-24).
- 36 yaş ve üzeri yelkenkanat pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanları ile “sıkılma” alt boyut ortalama puanlarının diğer yaş gruplarına (26-35 yaş arası ve 25 yaş ve altı) göre daha yüksek olduğu sonucuna varılırken; “doyum” alt boyutunda en yüksek 25 yaş ve altı yelkenkanat pilotlarının ortalama puana sahip olduğu tespit edilmiştir (Tablo-25, Tablo-26).

- Lisansüstü düzeyindeki yelkenkanat pilotlarının lisans düzeyindeki yelkenkanat pilotlarına göre “sıkılma” alt boyut ortalama puanları daha yüksek olarak tespit edilmiştir (Tablo-27, Tablo-28).
- 3000 TL ve üzeri gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotlarının diğer gelir düzeyine sahip (2000-2999 TL, 1000-1999 TL ve 0-999 TL) yelkenkanat pilotlarına göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanları daha yüksek olduğu; ölçeğe ilişkin “sıkılma” alt boyutunda 2000-2999 TL gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotlarının en yüksek puan ortalamasına sahip olduğu ve “doyum” alt boyutunda ise en yüksek puan ortalamasına 0-999 TL gelir düzeyindeki yelkenkanat pilotlarının sahip olduğu sonucuna varılmıştır (Tablo-29, Tablo-30).
- Yelkenkanat eğitmen pilotların yelkenkanat pilotu ile yelkenkanat başlangıç pilotlarına göre Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ortalama puanlarının daha yüksek olduğu; ölçeğe ilişkin “doyum” alt boyutunda yelkenkanat başlangıç pilotlarının yelkenkanat pilotu, yelkenkanat eğitmen pilot ve yelkenkanat deneyimli pilotlara göre doyum puan ortalamalarının daha yüksek olduğu sonucuna ulaşılmıştır (Tablo-31, Tablo-32).
- Havacılık Toplulukları aracılığı ile etkinliğe katılan pilotların “doyu” alt boyutunda en yüksek puan ortalamasına sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
- Yelkenkanat pilotlarının Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ) ve Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2) ölçek ortalama ve tüm alt boyutları arasında pozitif yönde düşük düzeyde anlamlı ilişki varlığı tespit edilmiştir (Tablo-35, Tablo-36).

6.2. Öneriler

Araştırma hipotezleri doğrultusunda gerçekleştirilen analizler sonucunda araştırmacılara ve katılımcılara yönelik bir takım önerilerde bulunulmuştur. Bu öneriler sırası ile aşağıda sunulmuştur:

➤ Araştırmacılara Yönelik Öneriler:

- Araştırmaya ilişkin sonuçlar değerlendirilirken tek bir faktörün değil birden çok faktörün sosyal bilimler alanında etki unsuru olabileceği unutulmamalıdır. Bu

bakımdan araştırmanın farklı değişkenler tarafından da incelenmesi araştırmaya ilişkin sonuçlarda değişiklik yaratabileceği düşünülmektedir.

- Bilimsel çalışmaların belirli sınırlılıkları vardır. Bu araştırmanın da belirli bir takım sınırlılıkları olduğunu düşünürsek; diğer sportif havacılık branşlarının dahil edilerek ile farklı sonuçların ortaya çıkabileceği öngörülmektedir.
- Araştırmadaki veri setinin parametrik varsayımları karşılamaması “etki” analizine yönelik yapılabilecek analizleri engellemiştir. Bu bakımdan ileride yapılması planlanan araştırmalarda örneklem büyüklüğünün arttırılarak ve verilerin parametrik varsayımları karşılayacak düzeye getirilerek analizlerin yapılmasının sonuçları etkileyebileceği ve değiştirebileceği düşünülmektedir.
- Araştırmada kullanılan optimal performans duygu durumu ölçeği iki kısımdan oluşan bir ölçektir. Araştırmada yelkenkanat pilotlarına “Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2)” uygulanmıştır. SETÖ-2; etkinlik sırasında genel olarak yaşanan duygular ve edinilen düşünceler ile ilgilidir. Gelecek araştırmalarda ölçeğin etkinliğe katılım sırasında yaşanan duygular veya düşünceler ile ilgili olan Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (ETÖ-2) kullanılarak ya da ölçeğin her iki kısmı ele alınarak hem etkinlik sırasında hem de genel olarak bireylerin optimal performans duygu durumları arasında karşılaştırma yapılabilir.

➤ Katılımcılara Yönelik Öneriler:

- Araştırmanın örneklem grubunu oluşturan yelkenkanat pilotları bu araştırma sonuçları ile bireysel ve takım olarak hem rekreatif hem de yarışma amaçlı gerçekleştirdikleri etkinlikte akış oluşumunu engelleyebilecek ve kısıtlayabilecek “sıkılma algısı” faktörünü de göz önünde bulundurmalarının pilotlara yararlı olacağı düşünülmektedir.

YEDİNCİ BÖLÜM

7. KAYNAKLAR ve EKLER

7.1. Kaynaklar

- Adıgüzel, M. B., Akkuş S., ve Akgül C.K. (2006). Havacılık ve Türk Hava Kurumu, Türk Hava Kurumu Yayınları. Ankara. (6): 23.
- Among Goal Orientations, Motivational Climate and Flow In Adolescent Athletes: Differences by Gender. The Spanish Journal of Psychology, 11 (1): 181-191.
- Aslan, Z. ve Aktaş, G. (1994). Turizm Açısından Çevre Sorunlarına Genel Bir Yaklaşım. Çevre Dergisi: 11-10.
- Ayverdi, B., Kara, F. M. (2015). Serbest Zamanda Sıkılma Algısının Alkol Kullanma Nedenlerini Belirlemedeki Rolünün İncelenmesi. 8. Ulusal Spor Bilimleri Öğrenci Kongresi, Mersin.
- Barbalet, J. M. (1999). Boredom and Social Meaning, British Journal of Sociology, 50 (4): 631–646.
- Bentley, T.A., Page, S.J., Laird, I.S. (2001). Accidents In The New Zealand Adventure Tourism Industry. Safety Science. 38 (1): 31-48.
- Bornstein, R. F., Kale, A. R. and Cornell, K. R. (1990). Boredom As A Limiting Condition on The Mere Exposure Effect. Journal of Personality and Social Psychology, 58 (5): 791–800.
- Broadhurst, R. (2001). Managing Environments For Leisureand Recreation, Routledge, Taylor and Francis Group, London: 3
- Bucher, A.C. (1972). Foundations of Physical Education, The C.U., Mosby Company, Saint Louis: 245

Bucher, Charles A. and Bucher, Richard D. (1974). *Recreation For Today's Society*. Frentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, New Jersey: 264

Büyüköztürk, Ş. (2011) . *Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi El Kitabı: İstatistik, Araştırma Deseni, SPSS Uygulamaları ve Yorum*. Ankara: Pegem Yayınevi: 181.

Caldwell, L. L., Smith, E. A., and Weissinger, E. (1992). The Relationship of Leisure Activities and Perceived Health of College Students. *Society and Leisure*, (15): 545–556.

Caldwell, L. L., Darling, N., Payne, L. L., and Dowdy, B. (1999). “Why Are You Bored?” An Examination of Psychological and Social Control Causes of Boredom Among Adolescents. *Journal of Leisure Research*, 31 (2): 103–121.

Caldwell, L. L. ve Smith, E. (2006). Leisure As A Context for Youth Development and Delinquency Prevention. *Australian and New Zealand Journal of Criminology*, 39 (3): 398-418.

Cordes, K., İbrahim, H. (1999). *Aplication In Recreation and Leusire For Today and Future*. Second Edition, Boston. WCB/Mc Grow-Hill.

Coşkun, A., T. (2005). Yaşayarak Öğrenme. 3. Doğa Sporları ve Bilim Sempozyumu Bildiri Özetleri Kitapçığı, Hacettepe Üniversitesi, Ankara.

Csikszentmihalyi, M., (Çeviren: Akbaş, S.) (2005). Akış-Üst Düzey Yaşantının Psikolojisi, Hyb Yayıncılık, Ankara: (89): 111-112,114.

Csikszentmihalyi, M. and Nakamura, J. (1989). The Dynamics of İntrinsic Motivation: A Study of Adolescents. In R. Ames & C. Ames (Eds.), *Research on Motivation In Education: Goals and Cognitions*, New York: Academic Press: 45-71.

Csikszentmihalyi, M., Csikszentmihalyi, I., S. (1991). “Adventure and the Flow Experience”. In J.,C., Miles, S., Priest, *Adventure Education*. State College, PA Venture: 149-155.

Czikszenmihalyi M. (1990a). Flow: The Psychology of Optimal Experiencing Flow In Work and Play. San Francisco: Jossey-Bass.

Csikszenmihalyi M. (1990b). Flow: The Psychology of Optimal Experience. New York: Harper and Row Publishers, Inc.

Çağlar, E., Sarı, İ., Aşçı. F. H., Jackson. S. Eklund. C. R. (2015). The Short Version of Flow Scales: Reliability and Validity Study, III. International Exercise and Sport Psychology Congress: 48.

Dağıstanlı, M.A. (Editör). (2008). Spor Kitabı. İstanbul: NTV Yayınları: 432.

Demirhan, G., 2003. Boş Zamanları Değerlendirme Paneli. 1. Gençlik Boş Zaman ve Doğa Sporları Sempozyumu, Bildiri Kitabı, Ankara: 246-272.

Diker O., Çetinkaya A., Cinkarac A. (2016). Hava Sporları Turizmi ve Safranbolu'nun Hava Sporları Potansiyelinin Belirlenmesi. Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. 6 (1): 84-100.

Doğan, M., Elçi, G., Gürbüz, B. (2018). Serbest Zaman Doyumu, Serbest Zamanda Sıkılma Algısı ve İş Tamini İlişkisi: Akademisyenler Üzeine Bir Araştırma. Uluslararası Rekreasyon ve Spor Yönetimi Kongresi, Bodrum: 309.

Ercan, A. A., Şar. S. (2004). Edremit Körfez Bölgesindeki Eczane Eczacılarının Stres Kaynakları, Ankara Eczacılık Fakültesi: 219

Erkmen, G., Zengin, E. & Aşçı, F.H. (2010). Sürekli Optimal Performans Duygu Durumunun Beden Algısı ve Cinsiyet Değişkenlerine Göre Değerlendirilmesi. 11. Uluslararası Spor Bilimleri Kongresi, Antalya.

Ewert, A., ve Hollenhorst, S. (1995). Adventure Recreation and Its Implication For Wilderness. International Journal of Wilderness, 3 (2): 21-26.

Fahlman, S. A., Mercer-Lynn, K. B., Flora, D. B. ve Eastwood, J. D. (2013). Development and Validation of The Multidimensional State Boredom Scale. *Assessment*, 20 (1): 68-85.

Farmer, R., and Sundberg, N. D. (1986). Boredom Proneness: The Development and Correlates of A New Scale. *Journal of Personality Assessment*, 50 (1): 4–17.

Fisher, C. D. (1993). Boredom At Work: A Neglected Concept. *Human Relations*, (46), 395-417.

Fossmo, T. (2006). Age Matters: A Study on Motivation, Flow And Self-Esteem In Competing Athletes. Hovedoppgave For Graden Cand. Psychology Institutt For Psychology.

Grove, J. R. and Lewis, M. A. E. (1996). Hypnotic Susceptibility and The Attainment of Flowlike States During Exercise. *Journal of Sport and Exercise Psychology*, (18): 380–391.

Gürbüz, B., Sönmez, A., Koçak, F. (2018). Üniversite Yaşamına Uyum İle Serbest Zamanda Sıkılma Algısı İlişkisinin Belirlenmesi. *Uluslararası Rekreasyon ve Spor Yönetimi Kongresi*, Bodrum: 395.

Gürel E. ve Muter C. (2007). Psikomitolojik Terimler: Psikoloji Literatüründe Mitolojinin Kullanılması. *Sosyal Bilimler Dergisi*. (1): 548.

Hamilton, J. (1981). Attention, Personality and Self-Regulation of Mood: Absorbing Attention and Boredom. *Progress in Experimental Personality Research*, (10): 281-315.

Iso-Ahola, S. E., Weissinger E. (1987). “Leisure and Boredom”. *Journal of Social and Clinical Psychology*, 5 (3): 356–364.

Iso-Ahola, S. E. ve Weissinger, E. (1990). Perceptions of Boredom In Leisure: Conceptualization, Reliability and Validity of The Leisure Boredom Scale. *Journal of Leisure Research*, 22 (1): 1-17.

Iso-Ahola, S. E. ve Crowley, E. D. (1991). Adolescent Substance Abuse and Leisure Time Boredom. *Journal of Leisure Research*, (23). 260-271.

İbrahim, H., Cordes, K.A., (2002) *Outdoor Recreation, Enrichment For a Lifetime* Second Edition, Sagamore Publishing, Il: 70

Jackson, S.A., Thomas, P. R., Marsh, H.W., Smethurst, C.S. (2001). Relationships Between Flow, Self-Concept, Psychological Skills and Performance, *Journal of Applied Sport Psychology*, (13): 129-153.

Jackson S.A., Eklund R. C. (2004). *The Flow Scales Manual*. Morgantown. WV: Fitness Information Technology, Inc.

Jackson, S., (1992). Athletes In Flow: A Qualitative Investigation Of Flow States In Elite Figure Skaters. *Journal of Applied Sport Psychology*, (4): 161-180

Jackson, S., 1995. Faktors Influencing The Occurrence of Flow State In Elite Athletes. *Journal of Applied Sport Psychology*, (7): 138, 166.

Jennen, C. ve Uhlebusch, G. (2004). Exercise and Life Satisfaction: Fitness Complimentary Strategies In The Prevention and Rehabilitation of Illness. *Evidence-Based Complimentary and Alternative Medicine*, 1 (2): 147-165.

Jensen, E., (1998). *Teaching With The Brain In Mind*. Alexandria. Virginia Association For Supervision and Curriculum Development. (2): 9-19.

Kane, Mourice, J. and Tucker, Hazel, (2004). Adventure Tourism The Freedom To Play With Reality. *Tourist Studies*, 4 (3): 217-234.

Kaplan, A. (2012). *Açık Alan Rekreasyonu. Doğa Sporları Yapan Bireylerin Bu Sporları Yapma Nedenleri: Antalya Örneği*, Yüksek Lisans Tezi. Antalya: Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kara. F. M., Gürbüz. B., Oncu. E. (2014) “Leisure Boredom Scale: The Factor Structure and the Demographic Differences”. Department of Physical Education and Sport, Selcuk University, Turk J Sport Exe, 16 (2): 28-35.

Karaküçük, S. (1999), Rekreasyon Boş Zamanları Değerlendirme. Ankara, Gazi Kitabevi: 29.

Kılbaş Ş. ve Köktaş Ş. (2004). Rekreasyon Boş Zamanı Değerlendirme. Ankara, Nobel Yayın Dağıtım. 3. Baskı: 23.

Kivikanvas J.M. (2006). Psychophysiology of Flow Experience: An Explorative Study. Master Thesis. Department of Psychology. University of Helsinki.

Koehn, S. (2007). Openness and Attainment of Flow State, Victoria University, School of Human Movement, Recreation and Performance, Faculty of Human Development, Doctorate Thesis.

Kraus, R., G. (1985). Recreation Program Planning Today, Scott, Foresman and Company, London: 32.

Kraus, R., Bates, B., (1975). Recreation Leadership and Supervision, Philadelphia, PA: W. B. Saunders.

Lepper, M. R., Corpus, J. H. & Iyengar, S. S. (2005). Intrinsic and Extrinsic Motivational Orientations In The Classroom: Age Differences and Academic Correlates. Journal of Educational Psychology, 97 (2): 184–196.

Lu, L. and Hu, C. (2005). Personality, Leisure Experiences And Happiness. Journal of Happiness Studies, 6: 117.

Mannell R.C (1999). Leisure Experience and Satisfaction. Leisure Studies: Prospects For The Twenty-First Century. State College, Venture Publishing.

Martin, M., Sadlo, G., and Stew, G. (2006). The Phenomenon of Boredom. Qualitative Research in Psychology, 3 (3): 193–211.

Mikulas, W. L., and Vodanovich, S. J. (1993). The Essence of Boredom. *Psychological Record*, 43 (1): 3–12.

Mirzeoğlu, N., Özbey, S., Çelebi, M., (2006). *Spor Bilimlerine Giriş*, Spor Yayınevi, Ankara: 272-281.

Moneta, G.B. (2004). The Flow Experience Across Cultures. *Journal of Happiness Studies*: 115-121.

Morgan, D. ve Flucker, M., (2006). Risk Management For Australian Commercial Adventure Tourism Operations (Edited by Yoel Monsfeld ve Abraham pizom). *Tourism, Security and Safety: From Theory to Practice*. Oxford UK: Elsevier Ltd: 153-168.

Murcia, J.A.M., Gimeno, E.C. and Coll, D.G. (2008). Relationships Among Goal Orientations, Motivational Climate and Flow In Adolescent Athletes: Differences by Gender, *The Spanish Journal of Psychology*, Vol. (11) 1: 181-191.

Murcia, J.A.M., Noguera, F.C., Coll, D.G., Gimeno, E.C., Pérez, L.M.R. (2009). Flow Disposicional En Salvamento Deportivo: Una Aproximacion Desde La Teoria De La Autodeterminacion, *Revista de Psicología del Deporte*, Vol. (18): 23-35.

Nakamura, J., & Csikszentmihalyi, M. (2002). “The Concept of Flow”. *Handbook of Positive Psychology*: 89-105.

Neulinger J. (1974). *The Psychology of Leisure: Research Approaches To The Study Of Leisure*. Springfield. IL Charles C. Thomas: 5.

Neumeyer and Neumeyer (1958). *Leusire and Recreation*. New York: Ronald Press.

Nichols, W. D, Jones. J and Hancock. R.H (2003). Teachers’ Influence on Goal Orientation: Exploring The Relationship Between Eight Graders’ Goal Orientation, Their Emotional Development, Their Perceptions of Learning, and Their Teachers’ Instructional Strategies. *Reading Psychology*, (24): 57-85.

Orcutt, J. D. (1984). Contrasting Effects of Two Kinds of Boredom on Alcohol Use. *Journal of Drug Issues*, (14): 161-173.

Page, S. J., Bentley, L., (2005). Scoping The Nature And Extent of Adventure Tourism Operations In Scotland: How Safe Are They?. *Tourism Management*, (26): 381-397.

Patterson, I. R., Pegg, S., and Dobson-Patterson, R. (2000). Exploring The Links Between Leisure Boredom and Alcohol Use Among Youth In Rural and Urban Areas of Australia. *Journal of Park and Recreation Administration*, 18 (3): 53–75.

Poon, L., and Leung L. (2011). Effects of Narcissism, Leisure Boredom and Gratifications Sought on User-Generated Content Among Net-Generation Users. *International Journal of Cyber Behavior, Psychology and Learning*, 1 (3): 1–14.

Plummer, R., (2009). *Outdoor Recreation*, First Edition. Published by Routledge, New York.

Richard, C. (2002). Learning to Launch A Power Harness. *Issue of Hang Gliding Magazine*:1-5.

Russell, W. D. (2001). An Examination of Flow State Occurrence In College Athletes. *Journal of Sport Behavior*, 24 (1): 83–107.

Sahranç. M. (2008). “Bir Durumluk Akış Modeli: Stres Kontrolü, Genel Öz-Yeterlik, Durumluk Kaygı, Yaşam Doyumu ve Akış İlişkileri”. *The Journal of SAU Education Faculty*: 122-144.

Shaw S.M., Caldwell L.L. & Kleiber D.K. (1996). Boredom, Stress and Social Control In The Daily Activities of Adolescents. *Journal of Leisure Research*. 28 (4): 274–292.

Sicilia, A., Moreno, J. A. M., & Rojas, A. J. (2008). Motivational Profiles and Flow In Physical Education Lessons. *Perceptual and Motor Skills*, (106): 473-494.

Stavrou, N. A. (2008). Intrinsic Motivation, Extrinsic Motivation and Amotivation: Examining Self-Determination Theory From Flow Theory Perspective. In: New Developments In The Psychology of Motivation. Editor: Filip M. Olsson: 1-24.

Sundberg, N. D., Latkin, C. A., Farmer, R. F., and Saoud, J. (1991). Boredom In Young Adults: Gender and Cultural Comparisons. *Journal of Cross-Cultural Psychology*, (22): 209–223.

Swarbrooke, J., Beard, C., Leckie, S. and Pomfret, G., (2003). *Adventure Tourism: The New Frontier*. USA: Elsevier Science Ltd.

Tabachnick, B.G., Fidell, L.S. (2013). *Using Multivariate Statistics* (6. edition). Pearson, Boston: 80.

Tezcan, M. (1994), *Boş Zamanların Değerlendirilmesi Sosyolojisi*. Ankara. Atilla Kitabevi.

Torkildsen, G., (2005). *Leisure Recreation Management*. Fifth Edition: 57

Watt, J. D., and Ewing, J. E. (1996). Toward The Development And Validation of A Measure of Sexual Boredom. *Journal of Sex Research*, 33 (1): 57–66.

Watt J.D. and Vodanovich S.J. (1999). Boredom Proneness and Psychosocial Development. *The Journal of Psychology*. 133 (3): 303–314.

Weber, K., (2001). Outdoor Adventure Tourism A Review of Research Approaches. *Annals of Tourism Research*, 28 (2): 360-377.

Wegner, L. (2011). Through The Lens of A Peer: Understanding Leisure Boredom and Risk Behaviour In Adolescence. *South African Journal of Occupational Therapy*, 41 (1): 18–24.

Weinberg, R. S., Gould, D. 2011. *Foundations of Sport and Exercise Psychology*. Human Kinetic: 148-154.

Welch, M., M. (2008). A Phenomenological Study of Flow In Postsecondary Students Participating In Two Racquet Sports, Butler University, Master Thesis.

Verel O. (1985). İstikbal Göklerdedir Gökler Bizimdir I. Başarı Yayınları. İstanbul: 29.

Vodanovich, S. J., and Kass, S. J. (1990). A Factor Analytic Study of The Boredom Proneness Scale. Journal of Personality Assessment, 55 (1-2): 115-123.

Vodanovich, S. J. (2003). Psychometric Measures of Boredom. A Review of The Literature. The Journal of Psychology, 137 (6): 569-595.

Yalçın, O. (2012). Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu, Akademik Bakış, 6 (11): 268-286.

Yalçın, O. (2016). Havacılık, Hava Gücünün Doğuşu ve Birinci Dünya Savaşına Etkisi. Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi. (59): 181-236.

Yaşın, T., (2016). Kişilik Özellikleri ve Sermayenin Psikolojik İyi Oluş, Akış Deneyimi, İş Tatmini ve Çalışan Performansına Etkileri. Doktora Tezi. Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme A.B.D Yönetim ve Organizasyon Doktora Programı. Ankara.

Yavaş, Ö. (2017). Doğa ve Macera Rekreasyonu Katılımcılarının Baskın Beyin Alanları, Aleksitimi ve Risk Alma Davranış İlişkisinin İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü: 20.

Yüncü, D. (2013). Rekreasyon Yönetimi, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayını, Eskişehir: 7.

Zeren, M. (1985). Türklerin Göklerde De Bir Tarihi Olacaktır, İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir, C.2, THK Yayınları (4), İstanbul: 138.

Zuckerman, M., Eysenck, S. B. J., and Eysenck, H. J. (1978). Sensation Seeking In England and America: Cross-Cultural, Age, and Sex Comparisons. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 46 (1): 139–149.



7.2. Ekler

EK 1: Etik Kurul Onay Formu

EK 2: Kişisel Bilgi Formu

EK 3: Boş Zamanda Sıkılma Algısı Ölçeği (BZSAÖ)

EK 4: Sürekli Etkinlik Tecrübe Ölçeği-2 (SETÖ-2)



EK-1

T.C.
CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
SOSYAL VE BEŞERİ BİLİMLER ETİK KURULU

KARAR TARİH / NO	27/10/2016 – 10/1				
ARAŞTIRMANIN ADI	"Yelkenkanat (Deltakanat) Pilotlarının Optimal Performans Duygu Durumu ve Boş Zaman Sıkılma Algısı Arasındaki İlişkinin İncelenmesi"				
SORUMLU ARAŞTIRMACI	Özgür TEZ				
ARAŞTIRMA EKİBİ	Özgür TEZ, Yrd.Doç.Dr. Pınar GÜZEL				
ARAŞTIRMANIN NİTELİĞİ	YÜKSEK LİSANS – DOKTORA TEZİ ☐ AKADEMİK AMAÇLI ☐				
KARAR BİLGİLERİ	Araştırma dosyası Rekreasyon Anabilim Dalı Başkanlığının 19.10.2016 tarih ve E.77985 sayılı gelen evrak numaralı yazısı incelenmiş; Etik açıdan <u>UYGUN OLDUĞUNA</u> / UYGUN OLMADIGINA oy birliği ile karar verilmiştir.				
Unvanı/Adı /Soyadı	Araştırma İle İlişkisi Olan Üye	Toplantıya Katılmayan Üye	Unvanı/Adı /Soyadı	Araştırma İle İlişkisi Olan Üye	Toplantıya Katılmayan Üye
Prof.Dr. Ayşe İLKER FEF Türk Dili ve Edebiyatı ABD.	☒	☐		☐	☐
Doç.Dr. Selhan ÖZBEY Beden Eğitimi ve Spor Yüksekokulu	☐	☐		☐	☐
Doç.Dr. Tulin CANBAY İİBF Maliye ABD	☐	☐		☐	☐
Doç.Dr. C. Erdem HEPAKTAN İİBF İktisat ABD	☐	☐		☐	☐
Yrd.Doç.Dr. Kadir ADAMAZ Eğitim Fakültesi İlköğretim Bölümü	☐	☒		☐	☐
Yrd.Doç.Dr. Nejdett BİLGİ FEF Tarih ABD	☐	☐		☐	☐
Yrd.Doç.Dr. Papatya ALKAN GENCA FEF İngiliz Dili ve Edebiyatı ABD	☐	☐		☐	☐
	☐	☐		☐	☐
	☐	☐		☐	☐

Etik Kurulumuzun kararı yukarıda belirtilmiştir.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim

Prof.Dr. Ayşe İLKER
Başkan

EK-2**KİŞİSEL BİLGİ FORMU**

Cinsiyet	() Kadın () Erkek
Doğum Tarihi:	(gün).....(ay).....(yıl)
Eğitim Durumu:	() Ortaöğretim () Lisans () Lisansüstü
Gelir Düzeyi:	() 0-999 TL () 1000-1999TL () 2000-2999TL () 3000 ve Üzeri
Pilotluk Seviyesi:	() Yelkenkanat Başlangıç Pilotu-BP (H-1/2) () Yelkenkanat Orta Seviye Pilot-OP (H-3) () Yelkenkanat Pilotu-P (H-4) () Yelkenkanat Deneyimli Pilot-DP (H-5) () Yelkenkanat Öğretmen Pilot-EP
Yapmış olduğunuz etkinliğe/spor branşına katılma düzeyinizi belirtiniz.	() Yarışmacı (Lisanslı sporcu) () Rekreatif (sağlık, eğlence vb.... amaçlı)
Yapmış olduğunuz etkinliğe/spor branşına katılma sıklığınızı belirtiniz.	() Haftada 3 veya daha az () Haftada 4 veya daha fazla
Bağlı bulunduğunuz (üye olduğunuz) kurum belirtiniz.	() Türk Hava Kurumu () Havacılık Federasyonu () Havacılık Toplulukları ve Diğer

EK-3**SÜREKLİ ETKİNLİK TECRÜBE ÖLÇEĞİ (SETÖ-2)**

Yelkenkanat'a katıldığımda;	Hiçbir Zaman	Nadiren	Bazen	Sık Sık	Her Zaman
1. Kendimi aktivitenin üst düzeydeki taleplerini yeterince karşılayacak yeterlikte hissederim.	1	2	3	4	5
2. Hareketleri, düşünmek zorunda olmadan kendiliğinden ve otomatik olarak yaparım.	1	2	3	4	5
3. Ne yapmak istediğim konusunda güçlü hislere sahibim.	1	2	3	4	5
4. Performans sergilerken ne kadar iyi yaptığıma ilişkin iyi fikirlere sahibim.	1	2	3	4	5
5. Yapmış olduğum işe tamamen yoğunlaşıyorum.	1	2	3	4	5
6. Tam kontrole sahip olduğumu hissederim.	1	2	3	4	5
7. Başkalarının benim hakkımda düşünebilecekleri beni endişelendirmez.	1	2	3	4	5
8. Zamanın normalden farklı geçtiğini hissederim.	1	2	3	4	5
9. Aktiviteden elde ettiğim yaşantı/deneyim son derece doyurucudur/faydalıdır.	1	2	3	4	5

EK-4**BOŞ ZAMANLAR SIKILMA ALGISI ÖLÇEĞİ (BZSAÖ)**

Lütfen her ifadeyi bir kez işaretleyiniz ve cevaplanmamış hiçbir ifade bırakmayınız.	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum
Boş Zaman; “insanların çalışma ve zorunlu gereksinimlerini karşıladıktan sonra kalan süredir”					
1. Boş zamanlar sıkıcıdır.	1	2	3	4	5
2. Boş zamanlarımda yaptığım şeylerden genellikle hoşlanmıyorum, fakat başka ne yapacağımı bilmiyorum.	1	2	3	4	5
3. Boş zamanlar silkinip bir şeyler yapmak için bana vesile oluyor.	1	2	3	4	5
4. Boş zaman deneyimleri yaşam kalitemin önemli bir parçasıdır.	1	2	3	4	5
5. Boş zaman fikri beni heyecanlandırıyor.	1	2	3	4	5
6. Boş zamanlarımda bir şeyler yapmak istiyorum, fakat ne yapacağımı bilmiyorum.	1	2	3	4	5
7. Boş zamanlarımda çok önemli bir kısmını uyuyarak boşa harcıyorum.	1	2	3	4	5
8. Daha önceden hiç denemediğim boş zaman aktivitelerini denemek isterim.	1	2	3	4	5
9. Boş zamanlarımda çok aktif olurum.	1	2	3	4	5
10. Zevk alabileceğim pek fazla boş zaman uğraşım ve yeteneğim yok.	1	2	3	4	5