

**TRABZON ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
GAZETECİLİK ANABİLİM DALI**

**UZMAN GÖRÜŞLERİ ÇERÇEVESİNDE:
HAVACILIK HABERCİLİĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Oğuzcan YILMAZ

**TRABZON
Ağustos, 2022**

**TRABZON ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
GAZETECİLİK ANABİLİM DALI**

**UZMAN GÖRÜŞLERİ ÇERÇEVESİNDE HAVACILIK
HABERCİLİĞİ**

Oğuzcan YILMAZ
ORCID: 0000-0003-3958-9636

**Trabzon Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü'nce Yüksek
Lisans Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.**

Tezin Danışmanı
Prof. Dr. Şule Yüksel ÖZMEN
ORCID: 0000-0001-8647-9240

TRABZON
Ağustos, 2022

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Tezimin içerdiği yenilik ve sonuçları başka bir yerden almadığımı; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalardan bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada kullanılan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yaptığımı ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi, ayrıca bu çalışmanın Trabzon Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit programı”yla tarandığını ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonuca razı olduğumu bildiririm.

Oğuzcan YILMAZ

15 / 08 / 2022

ÖN SÖZ

Tez çalışmamın tüm süreciyle özenle ilgilenen, bilgi birikimlerini benden hiçbir zaman esirgemeyen ve beni daima cesaretlendiren danışmanım Prof. Dr. Şule Yüksel Özmen'e ve bana yol göstericiliğiyle daima arkamda bir güç olduğunu hissettiren Dr. Öğr. Üyesi Mehmet Emir Yıldız'a teşekkürü borç bilirim. Ayrıca savunma jürimdeki katkılarından dolayı Dr. Öğr. Üyesi Özge Han Özkan'a da teşekkür ederim.

Başta varlığını daima yanımda hissettiğim anneannem merhum Fikriye Yılmaz'a, varlığıyla gururlandığım dedem Mehmet Yılmaz'a, yürüdüğüm yoldaki beni gönülden destekleyen babam Çoşkut Yılmaz, annem Sevim Yılmaz ve abim Mehmet İnanç Yılmaz'a koşulsuz destek ve sabırlarından dolayı gönülden teşekkür ediyorum.

Ağustos 2022
Oğuzcan YILMAZ

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ.....	iv
İÇİNDEKİLER	v
ÖZET.....	vii
ABSTRACT	viii
TABLolar LİSTESİ.....	ix
GÖRSELLER LİSTESİ	x

BİRİNCİ BÖLÜM

1. GİRİŞ	1
1. 1. Araştırmanın Amacı	1
1. 2. Araştırmanın Gerekçesi ve Önemi	3
1. 3. Araştırmanın Sınırlılıkları	3
1. 4. Araştırmanın Varsayımları	3
1. 5. Tanımlar	4

İKİNCİ BÖLÜM

2. LİTERATÜR TARAMASI	5
2. 1. Araştırmanın Kuramsal Çerçevesi	5
2. 1. 1. Havacılık Kavramı	5
2. 2. Dünya Havacılık Tarihi.....	6
2. 3. Türk Havacılığın Tarihsel Gelişimi	9
2. 4. Havacılıkta Regülasyon-Deregülasyon Dönemi ve Günümüz.....	11
2. 4. 1. Paris Konvansiyonu	12
2. 4. 2. Havana Konvansiyonu	13
2. 4. 3. Chicago Konvansiyonu	14
2. 5. Havacılık ve Medya	15
2. 5. 1. Havacılıkta Dergi Yayıncılığı	16
2. 5. 2. Televizyonda Havacılık Programları	20
2. 5. 3. YouTube’da Havacılık İçerikleri	22
2. 5. 4. Instagram’da Havacılık Yayıncılığı	25
2. 5. 5. Havacılıkta PodCast Yayıncılığı.....	26
2. 5. 6. Sinemada Havacılık Filmleri	29

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. YÖNTEM.....	31
3. 1. Araştırma Modeli/ Araştırma Deseni	31
3. 2. Araştırma Grubu/ Evren ve Örneklem/ Katılımcılar.....	31
3. 3. Verilerin Toplanması	32
3. 3. 1. Veri Toplama Araçları	33
3. 4. Verilerin Analizi	33

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. BULGULAR.....	35
4. 1. Türkiye’deki Havacılık Muhabirlerinin ve İçerik Üreticilerinin Havacılık Haberciliğine İlişkin Görüşleri	35
4. 1. 1. Gazetecilerin ve İçerik Üreticilerinin Nitelikleri	35
4. 1. 2. Gazetecilerin ve İçerik Üreticilerinin Uzmanlaşma Süreçleri.....	37
4. 3. Türkiye’deki Üretilen Havacılık Haberleri ve İçeriklerinin Kalitesine İlişkin Görüşler	39
4. 4. Haber ve İçeriklerdeki Kaynakların Seçimi ve Kullanımı	41
4. 4. 1. Kaynakların Haber ve İçerik Üretimine Karşı Tutumları	43
4. 5. Havacılık Haberciliğine Dair Belirgin Sorunlar ve Kaliteli İçeriklere İlişkin Öneriler	44
4. 6. Türkiye’de Havacılığa ve Üretilen İçeriklere İlginin Yoğunluğu.....	48

BEŞİNCİ BÖLÜM

5. TARTIŞMA	51
6. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	53
6. 1. Sonuçlar	53
6. 2. Öneriler	59
6. 2. 1. Araştırma Sonuçlarına Dayalı Öneriler.....	59
6. 2. 2. İleride Yapılabilecek Araştırmalara Yönelik Öneriler	60
KAYNAKLAR.....	62
EKLER.....	65
ÖZ GEÇMİŞ VE İLETİŞİM BİLGİLERİ	74

ÖZET

Uzman Görüşleri Çerçevesinde Havacılık Haberciliği

Bu çalışmada tematik habercilik olarak havacılık haberciliği, *uzman* olarak tanımlanan; gazeteciler, havacılık muhabirleri ve sosyal medya hesap yöneticilerinin görüşleri altında irdelenmiştir. Çalışma kapsamında Türkiye’de havacılık sektörünün 2000’li yılların başından itibaren yükselişe geçmesi deregülasyon kararları çerçevesinde incelenmiş, beraberinde getirdiği medya çıktılarıyla arasındaki ilişki birlikte gözlemlenmiştir. Televizyon kanalları, dergiler, YouTube, Instagram, PodCast yayınları, televizyon programları, sinema filmleri ve kişisel bloglar üzerinden havacılığa dair medya çıktılarının incelenebileceği belirlenmiş, bu platformlardaki içeriklere dair bilgiler sunulmuştur. Çalışmanın araştırma bölümünde havacılık muhabirleri, havalimanı muhabirleri ve içerik üreticileriyle yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşme tekniği kullanılarak görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler kapsamında havacılık muhabirlerinin eğitim durumları, bir uzmanlık alanı olarak havacılığa yönelim nedenleri, havacılık içeriklerinin kaliteleri, kaynak kullanım pratikleri, kitle ilgisi, havacılık yayıncılığının temel sorunları ve geleceğine ilişkin bulgular elde edilmiştir. Araştırma sonuçlarına göre havacılık muhabirlerinin hem iletişim fakültesi mezunlarından hem de sektör içerisinde tecrübe edinerek meslek pratiklerini edinen alaylılardan oluştuğu saptanmıştır. İçerik üreticilerinin ise genel kapsamda iletişim fakültesi mezunu olmadıkları ve havacılık sektörünün farklı birimlerinde görev yaptıkları belirlenmiştir. Görüşmelerde ayrıca havalimanı muhabirlerinin uzmanlıklarını yalnızca havacılık üzerinde yoğunlaştıramadığı, bu sebeple de havacılık konusunda ihtisaslaşmak isteyen gazetecilerin bu görevlerinden zaman içerisinde ayrıldığı tespit edilmiştir. Görüşmecilerin ifadelerinden hareketle kitleler tarafından yoğun ilgi gösterilen havacılık yayıncılığındaki temel problemlerin kaynak kullanımlarındaki eksiklikler ve etik ilkelerine aykırı üretimlerden oluştuğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Tematik Habercilik, Basında Uzmanlaşma, Havacılık Haberciliği, İçerik Üreticiliği

ABSTRACT

Aviation Journalism Based on Expert Opinions

In this study, aviation journalism as thematic journalism, defined as an expert; journalists, aviation reporters and social media account managers. Within the scope of the study, the rise of the aviation sector in Turkey since the beginning of the 2000s was examined within the framework of deregulation decisions, and the relationship between it and the media outputs it brought with it was observed together. It has been determined that media outputs related to aviation can be examined through television channels, magazines, YouTube, Instagram, PodCast broadcasts, television programs, movies and personal blogs, and information on the contents of these platforms has been presented. In the research part of the study, interviews were conducted with aviation reporters, airport reporters and content producers using semi-structured in-depth interview technique. Within the scope of the interviews, findings on the education levels of aviation reporters, the reasons for their orientation to aviation as a field of expertise, the quality of aviation content, resource utilization practices, audience interest, the main problems and future of aviation broadcasting were obtained. According to the results of the research, it has been determined that aviation reporters consist of both communication faculty graduates and regulars who have gained professional practice by gaining experience in the sector. It has been determined that content producers are not graduated from communication faculty in general and they work in different units of the aviation sector. In the interviews, it was also determined that airport reporters could not concentrate their expertise only on aviation, therefore, journalists who wanted to specialize in aviation left their duties over time. Based on the statements of the interviewees, it was determined that the main problems in aviation broadcasting, which attracted great attention by the masses, were deficiencies in the use of resources and productions against ethical principles.

Keywords: Thematic Journalism, Press Specialization, Aviation Journalism, Content Production

TABLÖLAR LİSTESİ

<u>Tablo No</u>	<u>Tablo Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
1.	İlk Havayolu Şirketlerine Ait Bilgiler	9
2.	2003-2021 Yıllarına İlişkin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Verileri (2021).....	15
3.	Havacılık Temalı Dergilere İlişkin Bilgiler.....	16
4.	Yoğun Etkileşim Alan YouTube Kanalları	22
5.	Instagram’da Haber İçeriği Üreten Hesaplar.....	25
6.	Instagram’daki Spotter Hesapları	26
7.	Spotify Uygulamasındaki Havacılık Temalı PodCast İçerikleri	27
8.	Havacılık Temalı Sinema Filmleri	29
9.	Görüşmelere ilişkin ad, soyad, çalışma alanı, yer ve süre bilgileri	32

GÖRSELLER LİSTESİ

<u>Görsel No</u>	<u>Görsel Adı</u>	<u>Sayfa No</u>
1.	Montgolfier Kardeşlerin uçurduğu balon (Gündüz, 2018).....	7
2.	Uçan Türk Dergisi'nin Temmuz 1995 yılında yayınlanan sayısı.....	17
3.	Kartal Dergisi'nin 1974 yılına ait 15. sayısı.....	17
4.	Sivil Havacılar Dergisi'nin 2019 yılının Kasım ayına ait 24. sayısı	18
5.	HAVA-İŞ Dergisi'nin 2021 yılına ait bahar sayısı	19
6.	Türk Havacılık Uzay Sanayii MAG Dergisi'nin 126. Sayısı	19
7.	Aestro Dergisi'nin 2021 yılına ait ilk sayısı.....	20
8.	Kokpit Programı'nın 11 Aralık 2005 tarihli bölümü ve sunucusu Emel Özüğür.....	21
9.	Airport Programı'nın 10 Nisan 2022 tarihli bölümü.....	21
10.	Kerem Gök YouTube kanalına ait görsel.....	22
11.	Türk Sivil Havacılık Tarihine Damgasını Vuran Uçak Kazaları adlı kitap	23
12.	Tolga Özbek'e ait havacılık haberlerinin paylaşıldığı tolgaobek.com web sitesi	24
13.	Boarding Info YouTube kanalında yayınlanan Havacılık Bülteni Programı	24
14.	Kaptan Baha kanalına ait bir videonun kapak görseli	25
15.	Boarding Info – Uçaklar ve Havacılık adlı PodCast içeriği	27
16.	Son Yolculuğunu Gök Yüzüne Yapanlar / Uçak Kazaları adlı PodCast İçeriği	28

BİRİNCİ BÖLÜM

1. GİRİŞ

Uçaklar günümüzde toplumun birçok kesimi tarafından bir seyahat aracı olarak tercih edilmektedir. Bu tercih beraberinde havacılığa olan ilgiyi getirmiştir. Öyle ki havacılık bazı kesimler tarafından oldukça benimsenmiş, üzerine uzmanlaşma gereksinimi duyulacak boyutlara gelmiştir. Kara, deniz ve demiryolu ile ulaşma bir alternatif olarak günümüzde çok önemli bir yere sahip olan uçaklar bu özel ilginin temelini oluşturan en önemli etkenlerin başında gelmektedir. Birinci Dünya Savaşı'yla birlikte tanıştığımız uçaklar ilerleyen yıllarda daha da toplumsal hayata karışmış, ulaşım sektöründe bir vazgeçilmek hale gelmiştir. Gündelik hayatın içerisinde geniş bir yer bulabilmesinin birçok farklı sebebi vardır. Teknolojinin gelişmesi, günler süren seyahatlerin saatler içerisinde tamamlanması en önemli etkenler olarak göze çarpmaktadır. Fakat bu vazgeçilmezliğin başka bir önemli unsuru da devlet politikalarıdır. Dünyanın farklı ülkeleri tarafından uygulanmaya başlanan ve sonrasında Türkiye'de de uygulanan deregülasyon kararları çerçevesinde daha da ulaşılabilir hale gelen uçak seyahatleri, yaklaşık yirmi sene içerisinde zaman zaman kara yoluyla ulaşım fiyatlarından daha uygun hale gelmeyi başarmış, bu başarısıyla birlikte de yolcu ve yük taşımacılığında tercih edilen ulaşım aracı olarak daha sıklıkla kullanılmaya başlanmıştır.

Bu çalışmada özel bir ilgi alanı olan havacılığın medyayla birleşmesi üzerinde durulmuştur. Medyada üretilen havacılık içeriklerinin de incelendiği çalışma kapsamındaki temel motivasyon bir basında uzmanlaşma alanı olarak havacılık haberciliğine dair bilgiler edinmek, geçmişi ve geleceğine dair çıkarımlar yapmaktır. Bu doğrultudan hareketle aktif olarak görev yapan havacılık muhabirleri ve dijital medyanın herhangi bir platformunda havacılığa dair içerikler üretenlerle görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Meslek pratikleri, motivasyonları, eğitim durumları ve haber kaynaklarına ilişkin bilgilere ulaşılmıştır. Edinilen bu bilgiler çerçevesinde de havacılık haberciliğinin ve havacılığın medyadaki yerine ilişkin tespitlerde bulunulmuş, araştırmacı tarafından öneriler sunulmuştur

1. 1. Araştırmanın Amacı

Çalışmanın amacı; Türkiye'de havacılık konusuna ilişkin medya içeriklerinin nasıl oluşturulduğu ve bu konunun medyada bir uzmanlaşma alanı olarak yer almasının üzerinedir. Bu amaç doğrultusunda ilk olarak havacılıkla ilgili medya içerikleri üretenlerin mesleki deneyimleri ve basında uzmanlaşma bağlamındaki yeterlilikleri araştırılmıştır. Bu bağlamda araştırmanın ilk basamağında araştırmacının hedefleri doğrultusunda şu sorulara cevap aranmıştır:

1. Havacılıkla ilgili haber üretimi gerçekleştirenlerin gazetecilik konusunda mesleki eğitimi var mı?

2. Havacılık konusunda medya içeriği üretenlerin eğitimleri medya alanında veya havacılık alanında mı?

3. Haber ya da içerik üreticilerinin tek odakları havacılık mı?

4. Sivil havacılıkla ilgili içerik üretmekteki temel motivasyonlar nelerdir?

Araştırmanın sonraki adımında görüşmeler gerçekleştirilen havacılık muhabirleri ve sosyal medya içerik üreticilerinin havacılığa olan ilgileri araştırılmak istenmiş, bu kapsamda şu sorulara cevap aranmıştır:

5. Muhabirler ve içerik üreticilerinin sivil havacılığı ilgi odağı olarak seçme sebebi nedir?

6. Muhabirler ve içerik üreticileri havacılığa dair herhangi bir eğitime sahip mi?

7. Muhabirler ve içerik üreticileri havacılıkla ilgili haber veya medya içeriği üretmeye nasıl başladı?

8. Muhabirler ve içerik üreticilerine göre havacılık, medyada uzmanlaşmayı gerektirir mi?

Araştırmanın bir sonraki basamağında havacılıkla ilgili üretilen haber ve medya içeriklerinin mevcut konumuna dair saptamalar yapılması amaçlanmıştır. Bu saptamalardan hareketle ne gibi önerilerin sunulabileceği de araştırmanın amacının bir başka unsurudur. Bu amaç doğrultusunda araştırmacı şu sorulara yanıt aranmıştır:

9. Muhabirler ve içerik üreticileri, geleneksel ve dijital medyada havacılığın görünürlüğü hakkında hangi görüşlere sahip?

10. Muhabirler ve içerik üreticileri, havacılığın medyadaki yerine dair ne gibi öngörülere sahip?

11. Muhabirler ve içerik üreticileri, havacılığa ilişkin medya çıktılarında ne gibi belirgin sorunları gözlemliyor?

12. Muhabirler ve içerik üreticilerine göre üretilen içerikler toplumda tatmin edici bir kitleye ulaşıyor mu?

13. Muhabirler ve içerik üreticilerine göre iyi bir havacılık haberi yada medya içeriği nasıl olmalıdır?

Araştırmanın son bölümünde haber veya medya içeriğinin üretimindeki kaynakların önemi araştırılmak amaçlanmıştır. Kaynak güvenilirliği gibi konuların araştırılması amaçlanan bu bölümde şu sorulara yanıt aranmıştır:

14. Haber veya içerik üretimlerindeki kaynakların nasıl seçilmiştir?

15. Haber veya içerik üretiminde kaynaklara nasıl ulaşılmaktadır?

16. Haber veya üretilecek içeriğe dair kaynakların genel kapsamıyla kimlerden ya da hangi birimlerden oluşmaktadır?

17. Muhabirler ve içerik üreticilerinin bir kaynaktan aldıkları bilgiler doğrultusunda ortaya çıkardıkları medya çıktılarının güvenilirlik açısından nasıl değerlendirmektedir?

1. 2. Araştırmanın Gerekçesi ve Önemi

Geleneksel medyada herhangi bir olay veya olgu çerçevesinde yoğunlaşmanın ortaya çıkardığı basında uzmanlaşma kavramı, yeni medya teknolojilerinin de gelişmesiyle birlikte tematik içerik üreticiliğine hız kazandırmıştır. Bu çalışmada, ortaya çıkan havacılık haberleri ve içeriklerinin birer uzmanlaşma alanı olarak görülmeye başlanması konusu önem taşımaktadır. Gerçekleştirilen araştırmalar doğrultusunda, basında uzmanlaşma başlığı altında havacılık alanına yönelik herhangi bir tez saptanmamıştır. Bu sebeple gerçekleştirilen çalışma literatürdeki boşluğu doldurması açısından önemlidir. Aynı zamanda Türk havacılığının görünürlüğü için medyanın oldukça kıymetli olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bu çalışma özgün değeriyle birlikte önem arz etmektedir. Çalışma, basında uzmanlaşma konusuna dair de bilgiler sunduğu için tematik habercilik alanıyla ilgili olarak da açılım sağlaması yönünden önem taşımaktadır.

1. 3. Araştırmanın Sınırlılıkları

Araştırmanın genel çerçevede izlenebilmesi için önem arz eden bazı sınırlılıklar şunlardır:

1. Çalışma kapsamında gerçekleştirilen bazı görüşmeler pandemi dolayısıyla çevrimiçi platformlar aracılığıyla tamamlanmıştır.
2. Araştırma kapsamında gerçekleştirilen görüşmeler, kişisel web siteleri, haber web siteleri ve sosyal medya platformlarından olan Instagram hesapları ve YouTube kanallarında içerik üreten kişiler üzerinden yürütülmüştür.
3. Literatür bölümündeki araştırmalarda dergi yayıncılığına dair bilgilerin tamamına arşiv yetersizliği sebebiyle ulaşamamıştır.
4. Havacılığa dair ilginin arttığı yıllarda yayın hayatına başlayan bazı yayın organları ve medya içerikleri kısa soluklu olduğu için ilgili irtibatlar tam anlamıyla sağlanamamıştır.
5. Sosyal medyada içerik üreticilerinden bazılarının yüksek sayıda takipçiye sahip olmasına rağmen, özel kuruluşlarda görev yapmaları sebebiyle iletişime geçmekte güçlük çekilmiş ve görüşmeler gerçekleştirilememiştir.

Tüm bu sınırlılıklar çerçevesinde elde edilebilen verilere başvurulmuş ve çalışmanın kapsamı bu bilgiler doğrultusunda çerçevelendirilmiştir.

1. 4. Araştırmanın Varsayımları

Araştırma geniş bağlamda ele alındığında havacılık ve havacılık haberciliğini konu almaktadır. Bu kapsamda da araştırma boyunca havacılığın bir uzmanlık alanı olduğu ve havacılık haberciliğinin tematik habercilik bağlamında bir uzmanlaşma konusu olduğu varsayılmıştır.

1. 5. Tanımlar

Çalışma içerisinde bazı anlam karmaşasına yol açacak ifadeler mevcuttur. Gündelik hayatta karşımıza çıkmasına rağmen tam manasıyla tanımlanamayacağı düşünülen bu ifadeler aşağıda kısaca açıklanmıştır.

Teyyare: Uçak.

Planör: Havadan ağır, hava akımlarından faydalanarak uçabilen motorsuz bir hava aracı.

Spotter: Uçak gözlemi gerçekleştiren ve bu gözlemleri fotoğraflayan kişi.

Konvansiyon: Anlaşma.

Regülasyon: Bir devletin ekonomiye direkt müdahale ettiği iktisadi politika aracıdır ve temel olarak yasal tekelleşmeyi göz önünde bulundurur.

Deregülasyon: Devletlerin karar alanını daraltan regülasyonların kaldırılması ya da azaltılmasına ilişkin kararlardır, temel olarak gücün özel sektöre ve sermayeye devredilmesini ele alır.

PodCast: Genellikle dizi halinde yayınlanan ve bilgisayar ya da taşınabilir cihazlara indirilmesine olanak sağlanan dijital medya ürünleridir.

Flap: Uçak kanatlarının arka kısmında bulunan, kanadın ucundaki en işlevsel parçalardan biridir.

Slat: Kanatlı uçaklarda bulunan ve kanatların ön tarafında monte edilerek hücum açısını ayarlamak için kullanılan parçadır.

Microligh: Yelken kanatlı çok hafif kategorisinde bir hava aracıdır.

Kırım: Bir aracın geri döndürülebilir hasara uğradığı ve uğranan hasarın da eski haline döndürülebilecek düzeyde olduğu hadiselerdir.

İKİNCİ BÖLÜM

2. LİTERATÜR TARAMASI

Çalışmanın bu bölümünde havacılık kavramına ilişkin kavramsal çerçeve çizilmiş ve havacılığın doğuşuyla birlikte Türk havacılığının gelişiminden bahsedilmiştir. Regülasyon ve deregülasyon kararlarıyla birlikte değişen havacılık düzenin de altının çizildiği bu bölümde Türk sivil havacılığında özellikle 2000’li yılların başından itibaren gerçekleştirilen iyileştirmelere de yer verilmiştir. Başlangıç noktası Cumhuriyet öncesine uzanan Türk havacılık yayıncılığına ilişkin dergi, televizyon, sinema ve dijital medya içerikleri de bu bölümde örneklerle birlikte aktarılmıştır.

2. 1. Araştırmanın Kuramsal Çerçevesi

Araştırma kapsamında öncelikle havacılık kavramına dair bilgilere yer verilmiş, bu başlık altında ise havacılığın gelişimi incelenmiştir. Dünya havacılık tarihi başlığının altında, hava araçlarının tarihler gelişim süreçleri ve savaş yıllarındaki önemleri tespit edilmiştir. Ayrıca bu bölümde havacılık hukukuna dair de bilgilendirmeler yapılmıştır. Ardından Türkiye’nin havacılık tarihine dair literatür taraması gerçekleştirilmiş ve edinilen bulgular *Türk Havacılığının Tarihsel Gelişimi* başlığı altında bir araya getirilmiştir. Osmanlı ve Türkiye özelinde gerçekleştirilen araştırmalardan elde edilen verilerin sunulduğu bu bölümde Birinci Dünya Savaşı’nda havacılığın önemine dair bulgular aktarılmıştır.

Regülasyon ve deregülasyon kararlarının da incelendiği çalışma havacılığın medyadaki yansımalarının incelenmesiyle devam etmiştir. Bu bölümde geleneksel ve dijital medyada üretilen havacılık içeriklerine dair arşiv bilgileri ve araştırma bulguları sunulmuştur.

2. 1. 1. Havacılık Kavramı

Bu bölümde havacılık kavramsal olarak tanımlanarak tarihsel süreçlerine yer verilmiştir. İlk uçuş denemelerinden başlayarak izlenen kronolojik sırayı savaş dönemlerindeki havacılık faaliyetleri ve sonrasında yakın Türkiye tarihine ilişkin olaylar izlemiştir. Yakın tarihe ait ve önem taşıyan deregülasyon kararlarıyla birlikte sektöre ve havacılığa dair değişen bakış irdelenmiştir. Toplumun havacılığa olan ilgisinin giderek artmasıyla birlikte ortaya çıkan medya içerikleri de ele alınmış, aynı zamanda konuya ilişkin farklı çalışmalar da incelenmiştir.

2. 2. Dünya Havacılık Tarihi

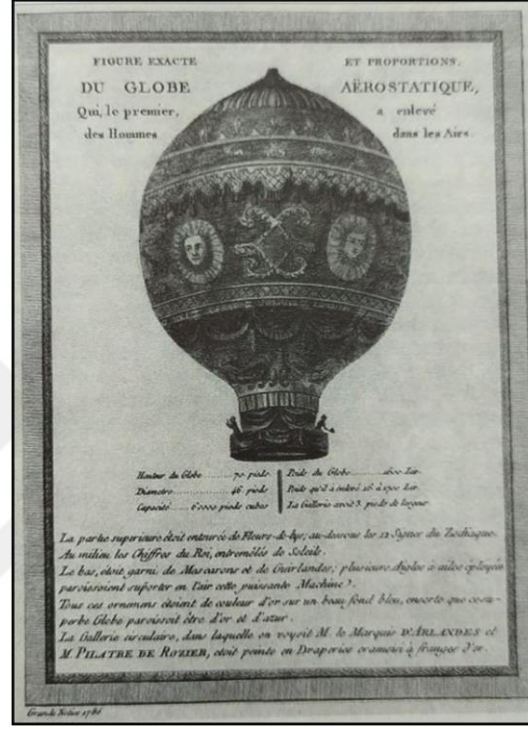
Uçmak her zaman insanoğlu için ilginç ve büyüleyici olmuştur. Uçuş denemeleri ve efsaneleriyse bunun en güzel belirleyicilerindendir. Türkler, Sümerler, Çinliler, Eski Yunanlar gibi birçok millet ve uygarlığa ait masallar ve efsaneler uçmakla ilgili oldukça önemli olayları içinde barındırmaktadır. M.Ö. 626 yılında Çoban Kral Etena'nın bir kartalın üzerine binerek uçtuğuna dair anlatımlar Ninova'daki Asurbanibal tabletlerinde anlatılmaktadır (Çoban, 2020).

Yaklaşık 3700 yıl önce Yunan mitolojisinde yer alan bir efsaneye göre Girit'teki Labyrenthos adlı labirentten kaçmayı amaçlayan Daedalus ve oğlu Icarus balmumundan kanatlar yaparak bir uçuş denemesi planlamışlardır. Kanatlarıyla birlikte süzölmeye başlayan Icarus, balmumunun yüksek ısı sebebiyle erimesi sonucunda Ege Denizi'ne düşmüştür. Bunun üzerine babası Daedalus oğlunun ölümüyle sonuçlanan bu denemeyi soğuk kanlılıkla takip etmiş ve gözlemleri sonucunda kendi kanatlarını geliştirerek uçuşunu başarılı bir şekilde gerçekleştirmiştir (Stolzer, Haldford, & Goglia, 2008).

Havacılığın her ne kadar uçağın buluşu ile başladığı düşünölse de Çin'de M.Ö. 3. yüzyıldan itibaren düşmanları korkutmak amacıyla balonlar ve uçurtmalar kullanılmıştır. Bunun yanı sıra insanlar, cezalandırılmak üzere uçurtmalara bağlanarak gökyüzüne uçurulmuşlardır. İlerleyen yüzyıllarda Kuzey Vey Hanedanlığı (386-535) esnasında uçurtma kullanılarak insanların uçtuğu belgelenmiştir. 9. yüzyılda da Endülüs'te Abbas İbn Firnas'ın geliştirdiği kanatlarla kendisine bir planör yaptığı ve uçuş denemeleri gerçekleştirdiğine dair hikayeler bulunmaktadır (Wittmer & Bieger, 2011). M.S. 1010 yılına gelindiğinde İngiliz bir keşiş olan Malmesbury'li Eilmer, Malmesbury Manastırı'nın kulesinden ilkel bir kayar tekneyle uçuş girişiminde bulunmuştur. Bu gibi deneylerin şeytani ilhamlara dayandığını savunan ataları ciddi kazalara sebebiyet vereceklerini düşükleri için Eilmer'ın çalışmalarını yasaklamıştır (Petrescu vd., 2017). İnsanların gökyüzüne daha da ilgi göstermesi beraberinde farklı birçok çalışmayı da getirmiştir. Bu çalışmalar bilimsel ve amatör çalışmalar gibi ifadelerle tanımlanmasının yanında tek bir ortak amaca hizmet etmekteydi, bu amaç planörler ve balonlarla birlikte uçmaya yönelik hayallerin gerçekleştirilmesiydi (Yalçın, Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi, 2017). Bu amaç doğrultusunda Türk topraklarındaki faaliyetler başta olmak üzere planör, basit çalışma prensibine sahip roketler ve balonlarla birçok uçuş denemesi gerçekleştirilmiştir. Birçok kaza ve yaralanmayla sonuçlanan denemelere karşın olumlu başarıları olmuştur. 1700'lü yıllarda kanatlar ve fişeklerin yanı sıra hidrojenle şişirilen balonlar da gökyüzü ile buluşmuştu. 1783 yılında Fransız Montgolfier Kardeşler gerçekleştirdikleri balon uçuşuyla tarihte ilk olma unvanını elde etmiştir. Paris'te gerçekleştirilen bu uçuşu farklı kılan bir başka detaysa balondaki yolcuların bir ördek, bir koyun ve bir horoz olmasıdır (Gündüz, 2018).

İlerleyen yıllarda balonlarda hidrojen gazının kullanılmaya başlanması, uçuş için elverişli kumaşların kullanılması ve iniş esnasında gerekli kontrolü sağlamak üzere gemici çapasının taşınması gibi geliştirmeler balonculukla ilgili faaliyetleri daha da gözde hale getirmiştir. Tüm bu

yeniliklerle birlikte 19. yüzyılın en öne çıkan baloncusu Charles Gren'dir. Gren, yaklaşık 500 defa havalandığı balonla Manş Denizi'ni, sonrasında Belçika'yı ve Prusya'yı geçerek Nassau Dükalığı'na inmeyi başarmıştır. Bu uçuşta 800 kilometrelik bir yolu 18 saatte tamamlayan Gren, zamanın en uzun hava uçuşunu gerçekleştirmiştir (Yalçın, Türk Hava Gücü Kuruluşu, İlk Seferleri ve Yükselişi, 2017).



Görsel 1. Montgolfier Kardeşlerin uçurduğu balon (Gündüz, 2018)

Tüm bunların beraberinde Wright kardeşlerin tasarladığı, kontrol edilebilen ve motora sahip olan bir uçakla gerçekleştirdikleri uçuş denemesi havacılığın başlangıcı olarak ifade edilmektedir. Ayrıca o günün dünyasındaki ardı arkası kesilmeyecek yeniliklerin çıkış noktası olarak kabul edilmektedir. Lilienthal'ın bir prensibi olan “Uçmadan önce sıçra” ifadesi Wright kardeşler için de yol gösterici olmuştur (Oğuz, 2017). Dünyada ilk defa motorlu ve havadan daha ağır bir araçla yapılan bu uçuş Orville ve Willbur Wright kardeşler tarafından 17 Aralık 1903 tarihinde gerçekleştirilmiştir (Yavuz, 2013). Yalnızca 12 saniye süren bu uçuşla birlikte dünyadaki havacılığa bakış farklı bir boyut kazanarak hızlı gelişmeleri beraberinde getirmiştir. Öyle ki Yalçın (2017), *Türk Hava Gücü* adlı kitabında bu gelişmeye bağlı olarak 20. yüzyılı “Havacılık Yüzyılı” olarak tanımlamakta ve başka hiçbir sektörün bu kadar kısa zamanda gelişerek insanlık tarihinde büyük izler bırakmadığının altını çizmektedir. Çünkü bireysel uçak üretiminin hızlı bir şekilde artmasıyla

uçuş denemelerinin sayıları artmış, gerekli iyileştirmelerin yapılması, uçuş sürelerinin uzatılması ve seyahatlerin daha makul bir hale getirilmesi için gerekli olan tecrübeler deneyimlenmiştir.

Yirminci yüzyıl çerçevesinde incelendiğinde sivil havacılığın tarihsel süreçlerini bölümlere ayırmak mümkündür. İnan (2020), bu süreçleri beş farklı başlıkta ayırmaktadır. Wright Kardeşlerle 1903 yılında başlayan ve 1918 yılına kadar süren *Başlangıç Evresi*, 1918-1938 yılları arasını kapsayan *Büyüme Evresi*, 1938 ve 1958 yılları aralığında gerçekleşen *Gelişme Evresi*, 1958 yılından 1978 yılındaki kararlara kadar olan süreç için *Olgunlaşma Evresi*, 1978 yılından sonrası için ise *Liberalizasyon Evresi* bu başlıkları oluşturmaktadır. Liberalizasyon dönemi ise aynı zamanda *deregülasyon* dönemi olarak ifade edilmektedir.

Yaklaşık 35 metre süren Wright Kardeşlerin ilk yolculuğundan itibaren savaş hazırlığında olan ülkeler uçağın ne kadar önemli olabileceğini hemen kabul etmiş ve zaman kaybetmeden gerekli teçhizatlara sahip olabilmek için oldukça hızlı kararlar almışlardır. Bu kararlarla birlikte uçağın savaşlardaki gözlem görevini yerine getirebilmek için oldukça önemli olduğu kanıları tek bir fikir olmuştur. Birçok ülke uçak teminiyle birlikte gerekli yeterliliğe sahip pilot ve mühendislerin eğitimi için de aday öğrencilerini yurtdışında eğitime göndererek kısa sürede havacılığa dair eksiklerini tamamlamayı amaçlamıştır. Bunun yanında yeni motorlu uçuş denemeleri, üretilen motorlu uçaklarla birlikte yolcu seferleri, askeri ve sportif havacılık faaliyetleri, balonlarla gerçekleştirilen uçuşlar, yamaç paraşütü ve zeplinler de bu dönemde kullanılmaya başlanmıştır (İnan, Sivil Havacılıkta Güncel Konular, 2020). Tüm bu gelişmelerin ardından etkisini gösteren Birinci Dünya Savaşı'nda uçakların gerekli yeterlilikte olmadığı gözlemlenmiş ve yeni teknolojilerle birlikte uçakların her bakımdan kalite ve sınırlılıklarının iyileştirilmesi için uğraş gösterilmiştir.

Birinci Dünya Savaşı'nda edinilen tecrübeler doğrultusunda İkinci Dünya Savaşı sırasında uçakların iyileştirilmesi ve ticari havacılık alanlarında da önemli gelişmeler yaşanmıştır. Farklı modellerde uçakların tasarlanması, askeri havacılığa dair üretim kapasitelerinin yüksek oranlara çıkması bu dönemin öne çıkan gelişmelerindendir. Bu dönemde artık halk kara, deniz ve demiryolunun yanında alternatif bir ulaşım yoluyla daha yakından tanışmış hem yüksek kapasiteli yolcu hem de onların yüklerini taşıyabilecek yeterlilikte uçaklar dünyanın her noktasında boy göstermeye başlamıştı. Bunun ardında yatan en önemli sebeplerden bir başkasıysa Birinci Dünya Savaşı esnasında kullanılmış ve sonrasında kullanılmaz hale gelen uçakların pilotlarına ait çabalarıdır. Savaş sonrasında işsiz kalan pilotlar sivil havacılığa yönelerek farklı faaliyetler içinde yer almış, gösteri uçuşlarıyla para kazanmayı amaçlamış, birçok başarıya imza atmış, bu vesileyle de Birinci ve İkinci Dünya Savaşları arasındaki dönem oldukça verimli geçmiştir. Bu dönem *Havacılığın Altın Çağı* olarak nitelendirilmektedir (Çoban, 2020).

Söz edilen bu çağda günümüzde hala faaliyetlerini sürdüren havayolu şirketlerinin kuruluşu da gerçekleşmiştir. 1919 yılından itibaren kısa sürede kurulan havayolu şirketleriyle birlikte ticari yolcu ve kargo taşımacılığı hız kazanmış, havayolu şirketlerinin sayısının artması ve bunun ortaya

çıkardığı rekabet, uçak seferlerindeki artışın en büyük sebeplerinden olmuştur. Hızlı ve yetersiz kontroller çerçevesinde gerçekleştirilen uçuşlar, yaşanan sorunlar dolayısıyla kısa süre sonra birçok otoriter kontrole tabi tutulmuştur. Gösteri uçuşları ve yolculu uçuşlar esnasında gerçekleşen ölümcül kazalar devletlerin müdahalesi gerekliliğini mecburi kılmıştır. Bu mecburiyet beraberinde havacılık hukukuna dair de gelişmeler getirmiştir.

Tablo 1. İlk Havayolu Şirketlerine Ait Bilgiler

Havayolu Şirketi	Kuruluş Yılı	Ülke
KLM	1919	Hollanda
Avianca	1919	Kolombiya
Qantas	1920	Avustralya
Aeroflot	1923	Rusya
Czech Airlines	1923	Çekya
Finnair	1923	Finlandiya
Delta Air Lines	1924	Amerika
Air Serbia	1927	Sırbistan
Iberia	1927	İspanya

Ülkeler başta kendileri olmak üzere uluslararası da hizmet vermek amacıyla ortaya çıkan kuruluşlarla hava hukuku konusunda altyapı oluşturmuştur. Bu kurum ve kuruluşlar başta olmak üzere çeşitli iştiraklerle yazılı anlaşmalar, bazı kurumlar ve ülkeler arasındaysa sözleşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda gerçekleştirilen anlaşmalar ve sözleşmeler kapsayıcılık bağlamında birçok farklı konuyu barındırmaktadır. Olası herhangi bir durumda yerdeki üçüncü kişilerin uğrayacağı zarar, sigorta zorunlulukları, havayolu şirketlerinin sorumluluk limitleri, zarar gören bagajlar ve ölen veya yaralanan yolcularla ilgili birçok konu bu sözleşmelerin ana başlıklarını oluşturmuştur (Gemici, 2016).

2. 3. Türk Havacılığın Tarihsel Gelişimi

Türk tarihinin yanı sıra Dünya Sivil Havacılık Tarihi için de ilk uçan insan unvanı Ahmet Çelebi'ye aittir. “Bin fen sahibi insan” anlamına gelen “Hezarfen” lakabıyla anılan Ahmet Çelebi, 1630 yılında icat ettiği kanatlarla birlikte Galata Kulesi’nden Üsküdar’a inmeyi başarmıştır. Bu olay beraberinde farklı icatlar ve uçuş denemelerinin de kapısını aralamıştır (Sun, 2019). Sultan Dördüncü Murat döneminde gerçekleşen bu olayın ardından 1632 yılında Lagari Hasan Çelebi de yedi kollu bir fişekle uçuş gerçekleştirmiştir. Sultan Dördüncü Murat’ın düzenlemiş olduğu bir şenlikte İstanbul

halkı ve Sultan'ın huzurunda gerçekleşen bu ilk insanlı füze denemesi başarıyla sonuçlanmıştır. Füzeyle göğe yükselen Lagari Hasan Çelebi havalandıktan sonra planladığı yüksekliğe gelmiş, ardından Hezarfen Ahmet Çelebi'nin icat ettiği "paraşüt" yardımıyla boğaza başarıyla iniş yapmıştır. Karaya ulaştıktan sonra ıslanan dış elbiselerini çıkararak padişahın huzuruna gelen ve uçuş denemesini başarıyla gerçekleştirmenin sevincini yaşayan Lagari Hasan Çelebi, padişah tarafından bir kese altınla ödüllendirilmiş ve farklı görevlerde yetkilendirilmiştir (Kuzu, 2015). 1861 yılına gelindiğinde Bebekli Atıf Bey kendi icat ettiği, oldukça ince malzemelerden elde ettiği bir aksamla uçuş gerçekleştirmiştir. Gürgeç ağacı ve ince metaller kullanarak ortaya çıkardığı bu icat kanat, kuyruk ve pervaneden oluşmaktaydı. Bebek halkına uçağını iddia etmesinin beraberinde yüksek bir setten kendini bırakan Atıf Bey, yükselememekle birlikte yaklaşık 10 metre süzöldükten sonra düşmüş, vücudunun birçok yerinden yaralanarak sağ kurtulmuştur. Kuzu (2015) bu olayın Recaizade Ekrem Bey'in hatıralarında yer aldığından söz etmektedir (s. 18). 15 ve 17. yüzyıllar arasındaki bir başka uçuş denemesi de günümüzdeki haliyle Trabzon'un Of ilçesinde gerçekleşmiştir. Başarıyla gerçekleşen uçuş, beraberinde farklı bir hikâyeyi barındırır. Ofllu Molla Uzun Hasan adındaki bir genç martı kanatlarına incelemesinin sonrasında benzer çalışma prensibine sahip iki kanat yardımıyla kasabadaki çayın bir yamacından diğerine başarılı şekilde geçmiş, bu olay sonrasında ise kasabadaki bir sofı tarafından şeytan ilan edilmiştir. Bunun üzerine medrese talebeleri tarafından taşla tutulan genç öldürülmüştür (Hürkuş, 2000). Anadolu'nun farklı noktaları yakın tarihlerde benzeri birçok olayı tarihinde saklı tutmaktadır. Türk Havacılığı'nın tarihinde önemli yer tutan bu olaylar, Osmanlı'nın son dönemlerinde ve devamında Cumhuriyet Dönemi'nde hızla gelişen temeli oluşturmuştur.

Birçok devlet gibi Osmanlı da, Wright Kardeşler'in uçuşuyla birlikte modern anlamdaki uçaklarla yakından tanışmaya başlamış ve gelişmelerin yakından takipçisi olmuştur. Osmanlı her ne kadar kendi çabaları çerçevesinde bu büyümeye açık sektöre eğilmek istese de uçaklarla en sıkıntı döneminde tanışmıştır. Uçakların askeri amaçlı kullanılmasının üzerinden henüz on yıl bile geçmemişken kendisini savaşın içerisinde bulan Osmanlı, 2. Meşrutiyet'in ilanı ile birlikte kara, deniz ve havacılığın geliştirilmesi için Almanya, İngiltere ve Fransa'dan destek almıştır (Yalçın, 2013). Bu desteklerin de etkisiyle Osmanlı Devleti, havacılık alanında batılı devletlerin arkasında kalmayarak başta askeri olmak üzere aydın görüşe sahip personellerinin desteğiyle büyük ilerleme kaydetmiştir. Mondros Mütarekesi öncesinde 17 Teyyare Bölüğü bulunan Osmanlı'nın, mütareke sonrasında Yeşilköy, Erzincan ve İzmir'deki teyyare istasyonları harici 8 adet teyyare bölüğü kalmıştır. Giderek kızışan savaş zemininde yedek parça ve iniş-kalkış için gerekli alan bulmakta güçlük çeken Osmanlı, 1920 yılında İtilaf Devletleri'nin İstanbul'u işgal etmesiyle birlikte büyük bir sorunla karşı karşıya kalmıştır. Damat Ferit Paşa'nın emriyle birlikte Maltepe Teyyare İstasyonu'ndaki uçaklar ve personeller, Anadolu'daki Kuva-yı Milliye Harekatı'na karşı görevlendirilmiş, bu süreç içerisinde de İngiltere'den destek alınmıştır. Anadolu'daki harekata karşı

görevlendirilen fakat tam aksine bu harekate katılmak üzere harekete geçmek isteyen havacı personeller yetersiz koşullar ve imkansızlıklardan dolayı uçaklarla Kuva-yı Milliye Harekatına katılamamış, kendi imkanlarıyla Anadolu'daki birliklerine ulaşmışlardır. Bu teşebbüslerin ardından Kuva-yı Milliye'ye karşı oluşturulan Kuva-yı Havaiye Müfettişliği lağvedilmiştir (Korkmaz & Kurt, 2019). Alınan bu kararlar birlikte son dönemlerini yaşayan Osmanlı için havacılık bir anlamda son bulmuş, Birinci Dünya Savaşı'nın ardından da cephelerdeki kullanılan uçakların çoğu itilaf devletlerine geçmiş, bir kısmı da daha güvenli sayılabilecek diğer illere nakledilmiştir (Kapucu, 2021).

2. 4. Havacılıkta Regülasyon-Deregülasyon Dönemi ve Günümüz

Havacılıkta deregülasyon ve beraberinde getirdiklerinden söz etmeden önce sürecin başındaki regülasyonlardan söz edilmesi gerekmektedir. Havacılığa dair yapılan tüm girişimler, üretilen hava araçları ve tüm bunların tarihsel süreci incelendiğinde ortaya çıkan problemler regülasyonların zeminini oluşturmuştur. Havacılık sektörünün hızla gelişmesi, bunun yanı sıra oldukça önem arz eden bir sektör haline gelmesi regülasyon sebeplerinin başında gelmektedir. Bu sebeplere ayrıca denetimsizlik altında ve kontrolsüz bir şekilde ilerlemesi de eklenmektedir. Regülasyonlar teorik anlamda bakıldığında kamu çıkarını gözetmekte olup, tekel ve dışa bağıllığın yaratmış olduğu güvenlik, kirlilik, doğal tekellerin aşırı fiyatlandırma politikaları gibi problemleri de ortadan kaldırmak amacıyla gerekli görülmektedir (Uzun, 2019). Bu gibi devlet düzenlemeleri sürdürülebilir ve rekabetin büyümesi için oldukça önemlidir. Çünkü bu düzenlemeler etkin ve nitelikli ekonomik yapılar için bir gereklilik olarak görülmekte, yaşanması muhtemel problemlerin önüne geçmek için önemli bir adım olarak düşünülmektedir. Tüm bu devlet düzenlemeleri devleti aynı zamanda büyük bir sorumluluk altına sokmaktadır. Çünkü devletin gücü diye nitelendirilen gerek makine gerekse ekonomi gücü, tüm sektörler için potansiyel birer kaynak olabileceği gibi bir tehdit unsuru da olmaktadır. Ekonomik düzenleme diye adlandırılan regülasyon teorisine göre devletin düzenlemelerden kimlerin yararlanacağını, hangi biçimde uygulanacağını ve söz konusu devlet kaynaklarının tahsisine dair detaylı bilgileri paylaşması bu teorisinin esasını oluşturmaktadır (Stigler, 1971).

Bu bağlamda bakıldığında uluslararası hava hukuku, hava taşımacılığının küresel boyuttaki kural, düzenleme ve ilgili kararları içinde barındırır. Uluslararası hava hukuku çok taraflı, iki taraflı ve ulusal düzenleme olmak üzere üç başlık altında incelenmektedir. Çok taraflı düzenlemeler üç veya daha fazla devlet arasında gerçekleştirilirken, iki taraflı düzenlemelerde yalnızca iki devletin karşılıklı olarak aldığı kararlar yer almaktadır. Ulusal düzenlemeler ise tek bir devletin yurt içinde uygulanmak üzere aldığı kararları kapsamaktadır.

Hukuki olarak bakıldığında aslında havacılıkla ilgili adımların çok erken tarihlerde atıldığını söylemek mümkündür. Başta Amerika ve Avrupa ülkeleri olmak üzere temel düzenlemelerle ilgili

toplanan devletler 1910 yılından itibaren bu görüşmeleri gerçekleştirmeye başlamıştır. Uluslararası hava hukukuna dair gerçekleştirilen ilk görüşme olan “Uluslararası Hava Rotaları Konferansı” 1910 yılında Paris’te gerçekleştirilmiştir. Yalnızca Avrupa ülkelerinden olmak üzere 19 ülkenin katılımcıları bu konferansta bir araya gelmiş, böylelikle de hava rotalarıyla ilgili olarak gerekli diplomatik girişimler için ilk adım atılmıştır. Uluslararası Hava Rotaları Konferansı’na Avrupa dışından hiçbir ülke davet edilmemiştir. Bunun sebebi ise dönem şartlarında üretilen uçak veya benzeri hava araçlarıyla henüz kıta dışına bir uçuş gerçekleştirilebilmesinin mümkün olmayacağı inancıdır. Konferansta başta hava sahası egemenliği olmak üzere okyanuslardaki uluslararası suların özgürlüğü gibi birçok konuyu ele almak amaçlanmış fakat bunlar ve benzeri konulara dair anlaşmaya varılamamasından dolayı sona ermiştir (Kearns, 2019). İlerleyen yıllarda yine Amerika ve Avrupa ülkeleri başta olmak üzere önemli gelişmeler yaşanmış, bunları takiben gerçekleştirilmesi gerekliliği taşıyan hukuki görüşmeler 1. Dünya Savaşı nedeniyle kesintiye uğramıştır. Yine bu dönemde uçakların ne kadar önemli olduğu yaşanan hadislerle birlikte tekrar görünürlük kazanmıştır. Savaşın başlamasıyla birlikte artık uçaklar taşımacılık ya da eğlence gibi görevlerinin yanında birer tehdit unsuru haline de gelmiştir. 1911 yılında Osmanlı İmparatorluğu ve İtalya arasında gerçekleşen Trablusgarp Savaşı’nda ilk defa bir uçak askeri amaca hizmet etmiştir. İtalya, uçaklarıyla birlikte Osmanlı birliklerine bombalar atmış, askeri ve yerleşim yerlerine kolera basilleri atarak hastalık çıkarmayı amaçlamış ve bunun yanında havadan beyannameler dağıtarak psikolojik savaşın ilk örneğini sergilemiştir (Erdemli, 2011). Bu ve beraberinde gerçekleşen olaylar uçakların savaşlar için ne kadar önemli olduğunu gözler önüne sermiş, uçakların yalnızca gözetlemek için değil bir saldırı aracı olarak da rahatlıkla kullanılabileceği konusu oldukça önem kazanmıştır.

2. 4. 1. Paris Konvansiyonu

Devletlerin piyasa mekanizmalarına müdahale etmesi için piyasadaki başarısızlıklar önemli bir sebeptir. Fakat regülasyonlar devletler tarafından yalnızca piyasa başarısızlıkları sebep gösterilerek yapılmamakla birlikte toplumsal ve siyasal nedenlere de dayanmaktadır (Güvenek, 2009). Bu çerçeveden bakıldığında havacılıkla ilgili düzenlemeler yalnızca ekonomik temellere dayandırılmayıp, siyasi ve toplumsal çıkarlar doğrultusunda gerçekleştirilmiştir. Regülasyonlarla ilgili olarak Avrupa ülkelerinde iki farklı görüş ortaya çıkmıştır. Bunlardan bir tanesi hukukçular ve akademisyenlerin savunuculuğunu yaptığı serbestleşme politikalarıdır. Devletlere ait hava sahalarının herhangi bir yasakla sınırlandırılmaması ve ülkeler arası ulaşımın serbestliğinin savunulmasına politikacılar ve askeri yöneticiler karşı çıkmıştır. Bu görüşü savunan politikacı ve askerlerde, ulusal güvenlik ve egemenliğin korunabilmesi için regülasyonların kaçınılmaz olduğu, aksi halde Birinci Dünya Savaşı’nın da getirmiş olduğu tedirginlikle birlikte ulusal güvenliğin tehlikeye girebileceği görüşü hakimdi (Erdoğan, 2014).

Savaşın ardından bir hava aracının ne kadar önemli olduğu kanısı uluslararası nitelikte düzenlemeler yapılması gerekliliğini ortaya koymuştur. Regülasyon olarak adlandırılan bu düzenlemeler ilk olarak ticari kaygılardan çok ülke sınırlarını koruma altına almak adına amaçlanmıştır. Bu doğrultudan hareketle devlet adamları ülkelerinin hava sahalarından kaynaklanan haklarının güvence altına alınmasını temel ilke olarak edinmiştir (Staniland, 2008'den aktaran Erdoğan, 2014, s. 21). Savaşın bitimiyle birlikte gerçekleşen devletler arası konferanslarda, uluslararası havacılığa yönelik düzenlemeler görüşülmeye başlanmıştır. 1919 yılında düzenlenen Paris Barış Konferansı içerisinde Paris Konvansiyonu da yer almıştır. 13 Ekim 1919'da imzalanan *Hava Rotalarına İlişkin Konvansiyon*, sivil havacılığın birçok farklı süreçlerine dair düzenlemeleri içinde barındırmaktadır. Teknik yeterliliklerden operasyon faaliyetlerine kadar çeşitli düzenlemelerin gerçekleştirilmesi için 37 ülke tarafından imzalanan bu konvansiyon, uluslararası hava taşımacılığı sektörünün de başlangıcı olarak nitelendirilmektedir (Kearns, 2019). İmzalanan konvansiyona göre taraf olan ülkeler kendi hava sahalarının egemenliğine sahip olmuştur. Buradan çıkarımla söz konusu anlaşmanın, ülkelerin hava saldırılarına veya hava sahalarının herhangi bir şekilde ihlal edilmesi ihtimaline karşı bir koruma anlaşması olduğu net bir şekilde ifade edilmiştir. Ayrıca konvansiyon çerçevesindeki bir diğer unsur da önemli yer tutmaktadır. Avrupa ülkeleri geniş çerçevede bakıldığında havacılık endüstrisinin kontrolünü bütünüyle ele almak istemekteydi. Bundan hareketle havayolu şirketlerinin ve onların pilotlarının yanında uçaklar ve onlara ait parçaların da millileştirilmesini talep etmekteydi. Bu hedefleri merkeze alan bazı ülkeler özel havayolları şirketlerine birleşme çağrısı yaparak tek bir çatı altında toplamıştır. Devletlerin ekonomik destekleriyle birlikte faaliyetlerini sürdüren havayolu şirketleri bunun yanında devletlerin politikalarına daha da bağlı hale gelmiştir.

2. 4. 2. Havana Konvansiyonu

Amerika Birleşik Devletleri, Paris Konvansiyonu için masada bulunmamıştı. Bunun en temel sebeplerinden bir tanesi Birinci Dünya Savaşı sonrasında imzalanan birçok ikincil anlaşmaya karşı olmasıydı (Erdoğan, 2014). Gerekli anlaşmaların savaş sonrasında imzalandığı kanaatiyle hareket eden Amerika Birleşik Devleti bu ve benzeri nedenlerden kaynaklı olarak regülasyonlarda Avrupa'yı takip etmiştir. Amerika Birleşik Devletleri'nin bu politikasının bir başka sebebiyse coğrafi şartlardı. Yüz ölçümüne bağlı olarak Avrupa ülkelerinin kendi arasındaki hava taşımacılığının yoğun olması Amerika Kıtası'ndaki ülkeler için çok mümkün değildi. Çünkü mevcut teknoloji okyanus aşırı ve uzun menzilli uçuşlar için henüz yeterli gereklilikleri sağlamıyordu. Paris Konvansiyonu, 1927 yılında Küba'nın başkenti Havana'da gerçekleştirilen Havana Konvansiyonu için temel konuları oluşturmuştu. Amerika Birleşik Devletleri'nin yanı sıra Kuzey Amerika ve Latin Amerika'dan 21 ülkenin katılımıyla gerçekleştirilen Havana Konvansiyonu'nda Paris Konvansiyonu model olarak alınmıştı (Lissitzyn, 1942'den aktaran Erdoğan, 2014, s. 30). Konvansiyon genelindeki kararlara

bakıldığında, regülasyonlarla ilgili olarak ileri düzeyde sayılmayacak kadar olmasına rağmen bazı iyileştirmeler yapılmış, yine de genel manada hava sahalarının yönetimi ve kontrol hakkının her ülkenin kendisine ait olduğuna dair başlıklar ele alınmıştır (Rhoades, 2003’ten aktaran Erdoğan, 2014, s. 30).

2. 4. 3. Chicago Konvansiyonu

İkinci Dünya Savaşı sürecinde uçakların, uçuşların ve bunlara bağlı olarak ülkelere ait hava sahalarının güvenliği tekrar önem kazanmıştır. Sivil havacılıkla ilgili gerekli düzenlemeler ve kanunların oluşturulması adına 1944 yılında bir süreç başlatılmıştır. Başlatılan uluslararası görüşmeler sonucunda 1945 yılında Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi uygulamaya alınmış, 1947 yılına gelindiğinde ise taraf olan ülkelerin imzaları tamamlanarak Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi yürürlüğe girmiştir (Kaya, 2016). Chicago Konvansiyonu’nda genel kapsamıyla havacılığa dair evrensel sayılabilecek kuralların ortaya konmasına büyük katkı sağlanmış ve sivil havacılığın ekonomik olarak devletlerin gelişimde büyük katkı sağlayacağı öngörülmüştür. Sözleşme içerdiği düzenlemeler ve kapsamlarla birlikte sivil havacılık tarihine ait en önemli düzenleme olarak kabul edilmektedir (İnan, 2018). Öyle ki sözleşme günümüzde belirli eklentilerle birlikte hala yürürlükte olup, 1945 yılında imza atan Türkiye’nin de içinde bulunduğu ve 190 ülkenin taraf olduğu bir sözleşme konumundadır.

Görüşmelerde başta Amerika ve İngiltere’ye ait taslakların sunulmasının ardından sözleşmedeki en temel konulardan bir tanesi kabotajdır. Sözleşmeye göre taraf devletlerin kendi ülke sınırları içerisinde bir noktadan bir başka noktaya ücretli bir şekilde yolcu, yük ve posta taşımacılığının yabancı hava araçlarla yapılması konusu, söz konusu devletin iznine tabi bırakılmıştır. Kabotajla ilgili düzenlemelerle birlikte önceki konvansiyonlarla birlikte de vurgulanan millileştirme politikaları güç kazanmıştır. Ortadan kalkan birçok uluslararası hukuki problem bu sözleşmeyle son bulmuş ve sivil havacılık bu tarihten itibaren daha da hız kazanmıştır. Sivil havacılığın gelişmesi için atılan imzalar bazı durumlarda yetersiz kaldığı için gerekli ekler taraf ülkelerin de imzalarıyla sözleşmeye eklenmiştir. Başta 11 Eylül saldırılarıyla varlığı açıkça kabul edilen güvenlik problemleri sözleşmeye birçok yeni ek madde getirmiş ve sözleşmenin kapsamı bu eklerle genişletilmiştir (Kaya, 2016).

Yakın Türkiye tarihine bakıldığında toplumun uçaklarla ve beraberinde havacılıkla tanışması için bazı adımlar atılmıştır. Bunlardan en belirgin sonuçlar doğurarı “Havayolu Halkın Yolu” sloganıyla 2003 yılı itibariyle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı altında gerçekleştirilen atılımlardır. Bu doğrultuda gerçekleştirilen politikalar çerçevesinde sivil havacılıkta tekelcilik anlayışına karşı adımlar atılmış, farklı havayollarının da piyasaya dahil olabilmesinin önü açılmıştır. Bunlarla birlikte de havacılık sektörü Türkiye’de kısa sürede hızla büyüme sağlamış, havalimanları, uçak sayıları, yolcu kapasitesi ve kargo kapasitesinde kısa zamanda büyük rakamlara ulaşılmıştır.

Kimi zaman en çok tercih edilen ulaşım araçlarından otobüs biletlerinden daha uygun fiyata uçak biletleri satılmış, bu gelişmelerle birlikte de halkın her kesiminden insanın uçaklarla seyahat edebilmesine, dolayısıyla da havacılıkla tanışmasına olanak tanınmıştır.

Tablo 2. 2003-2021 Yıllarına İlişkin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Verileri (2021)

	2003	2021
Uçak Sayısı	162	558
Koltuk Kapasitesi	27.559	104.464
Merkez Sayısı	2	7
Uçuş Noktası	26	56
Dış Hat Uçuşu Gerçekleştiren Firma Sayısı	2	4
Dış Hat Uçuş Noktası	60	335
Kargo Kapasitesi (kg)	302.737	2.593.450

Özellikle iç hatlardaki uçuş ağının büyümesi amacıyla gerçekleştirilen atılımlar olumlu sonuçlar vermiş, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün (2021) açıkladığı istatistiklerine göre 2003 yılında 162 olan uçak sayısı 2021 yılında 558'e ulaşmıştır. Yayınlanan aynı rapora göre 2003 yılında 27.559 olan koltuk kapasitesi 2021 yılında 104.464'e ulaşmıştır. İç hat uçuşlarına dair merkez ve uçuş noktası sayıları da artış göstermiştir. 2003 yılında 2 merkezden 26 farklı noktaya uçuş sağlanıyorken 2021 yılı sonu itibariyle 7 merkezden 56 farklı noktaya uçuş ağı genişlemiştir. Bu 56 havalimanının 26 tanesi 2003 yılından önce hizmet verirken, 30 tanesi ise 2003 yılı sonrasında hizmete açılmıştır. Bu genişleme yalnızca iç hat uçuşlarıyla sınırlı kalmamış dış hat uçuşları da 2003 yılında 2 farklı havayolu şirketi tarafından 60 noktaya sağlanıyorken, 2021 yılında 4 farklı havayolu firmasıyla birlikte 335 noktaya sağlanmaya başlanmıştır. Söz konusu artışlar yalnızca yolcu taşımacılığıyla sınırlı değildir. Düzenlemeler kargo taşımacılığında da yükselişi beraberinde getirmiştir. 2003 yılında 302.737 kg olan kargo kapasitesi 2021 yılı sonu itibariyle 2.593.450 kg'a ulaşmıştır.

2. 5. Havacılık ve Medya

2000'li yılların başında deregülasyonlar ve teknolojinin gelişmesiyle birlikte uçaklar artık hayatın vazgeçilmez parçası olmuş, bir seyahat aracı olarak uçakların kullanımı giderek artmıştır. İnsanlar artık uçaklarla seyahatin diğer ulaşım çeşitliliğine karşın daha güvenilir olduğuna dair inançlarının da etkisiyle yoğun bir şekilde havayolu taşımacılığına yönelmiştir. Bu yönelimle birlikte, problemler bölümünde de bahsedildiği üzere birçok farklı ilgi alanları ortaya çıkmıştır. 1990'lı yılların başında, öncelikle dergiler olmak üzere havacılık başlığı altında hazırlanan medya

içerikleri 2000'lerin başındaki politikaların da desteğiyle hız kazanmış, artık insanlar merak duydukları bu ilgi alanı hakkında birçok kaynaktan enformasyon edinebilmeye başlamıştır.

2. 5. 1. Havacılıkta Dergi Yayıncılığı

Havacılıkla ilgili medya çıktılarına baktığımızda ilk örneklerinin dergilerde karşımıza çıktığını söylemek mümkündür. Ayrıca havacılık dergileri Cumhuriyet dönemi öncesinde yayın hayatlarına başlamasıyla oldukça önem arz etmektedir.

Tablo 3. Havacılık Temalı Dergilere İlişkin Bilgiler

Derginin Adı	İlk Yayın Tarihi	Son Yayın Tarihi
Türk Hava Kurumu Mecmuası	1915	1929
Havacılık ve Spor	1929	1950
Uçan Türk	1954	2015
Kartal	1971	Bilinmiyor
UTED	1991	Halen
Sivil Havacılar Dergisi	2012	Halen
Hava-İş	2016	Halen
Minik Kanatlar	2017	Halen
MAG	Bilinmiyor	Halen
Aestro	2021	Halen

Türk yayıncılığına bakıldığında havacılıkla ilgili ilk yayınların Cumhuriyet'le yaşıt olduğunu söylemek mümkündür. Türk Hava Kurumu, 1915 yılında *Türk Hava Kurumu Mecmuası* adıyla bir dergi yayınlamaya başlamıştır. Dergi 1929 yılına gelindiğinde *Havacılık ve Spor* adını almıştır. 1950 yılına kadar *Havacılık ve Spor* adıyla yayın hayatına sürdüren dergi sonrasındaki 4 yıl boyunca kesintiye uğramış, 1954 yılına gelindiğinde ise *Uçan Türk* adıyla tekrar yayın hayatına başlamıştır. Dergi, Türk Hava Kurumu'nun çalışmaları, sivil ve askeri havacılık faaliyetleri gibi konuları sunarak, özel günlere dair verdiği ekler ve bu günlere özel renkli baskılarla da dikkat çeken bir yayın olmuştur. 2015 yılına kadar kesintisiz olarak yayınlanan dergi 2015 yılında yayın hayatını sonlandırmıştır.



Görsel 2. Uçan Türk Dergisi'nin Temmuz 1995 yılında yayınlanan sayısı¹

1971 yılında yayın hayatına başlayan havacılık dergisi *Kartal*, Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Yayınları adı altında yayın hayatını sürdürmüş, dergi düzenli olarak iki aylık periyotlarla yayınlanmıştır. 1960'lardan itibaren havacılık sektöründe çalışanların sayıları giderek yükselmiş, dernek faaliyetleri de bu hızla birlikte artış göstermiştir. 1968 yılında kurulan Uçak Teknisyenleri Derneği adı altında yayınlanan dergi UTED, Aralık 1991 yılında ilk sayısını yayınlamıştır. Yayın hayatına devam eden dergi, Mart 2022 itibariyle 389. sayısını okuyucuyla buluşturmuştur. Dergi, halen çevrimiçi olarak erişime açık bir şekilde yayımlanmaktadır.



Görsel 3. Kartal Dergisi'nin 1974 yılına ait 15. sayısı²

¹ https://www.kitantik.com/product/Ucan-Turk-Dergisi-T-H-K-Temmuz-1985-KDA902_1br9qfykzobhl5v1fgt

² <https://www.truvakitap.com/dergi/kartal-havacilik-dergisi-1974-15-P421182>

Dernek oluşumlarının altında üretilen bir dergi de *Sivil Havacılar Dergisi* olmuştur. Tüm Sivil Havacılar Derneği adı altında Ocak 2012 tarihinde yayın hayatına başlayan dergi, kendini *3 aylık sektör dergisi* olarak tanımlamaktadır. 2019 yılına kadar hem basılı hem de çevrimiçi olarak yayınlanan dergi sonrasında yalnızca e-dergi formatında yayınlanmaya başlamıştır ve halen bu formatta yayın hayatını sürdürmektedir.



Görsel 4. Sivil Havacılar Dergisi'nin 2019 yılının Kasım ayına ait 24. sayısı³

Dernekler gibi sendikalar da kendi bünyeleri altında medya çalışmalarına yer vermiştir. Türk Sivil Havacılık Sendikası olan HAVA-İŞ, kendi bünyesinde çocuklara ve yetişkinlere özel olmak üzere iki farklı dergi yayınlamaktadır. Sendikanın adıyla çıkartılan yetişkin dergisi Ocak 2016'da yayınlanmaya başlamış ve günümüzde de yayın hayatını devam ettirmektedir. Sendikanın çocuk dergisi olan *Minik Kanatlar* ise, çocukların havacılığa dair ilgililerini artırabilecek içeriklerle Nisan 2017'de yayın hayatına başlamış ve halen yayın hayatına devam etmektedir.

³ <https://www.tushad.org/sivil-havacilar-dergisi>



Görsel 5. HAVA-İŞ Dergisi'nin 2021 yılına ait bahar sayısı⁴

Bir başka havacılık dergisi olan MAG, Türk Havacılık Uzak Sanayii bünyesinde yayınlanmaya başlamış, 2019 yılına kadar hem çevrimiçi hem de basılı olarak yayınlanmıştır. MAG, 2019 yılından itibaren geleneksel medyadan dijital medyaya geçişin bir başka örneği olarak yalnızca dijital olarak çevrimiçi platformlarda yayınlanmaya devam etmiş ve günümüzde hala yayın hayatını devam ettirmektedir. Yayın hayatının başlangıcında üç aylık periyotlarla yayınlanan dergi günümüzde 2 aylık periyotlar halinde yayınlanmaktadır.



Görsel 6. Türk Havacılık Uzak Sanayii MAG Dergisi'nin 126. Sayısı⁵

⁴ <http://www.havais.org.tr/multimedia/yayinlar>

⁵ <https://www.tusas.com/medya-merkezi/Dergi?s=1&d=2022>

Havacılık ve uzayla ilgili olarak dergi çalışmaları yalnızca bağımsız kuruluşlar, sendikalar ya da kamu kuruluşlarıyla sınırlı değildir. Üniversiteler bünyesinde de hayata geçirilen dergicilik faaliyetleri görmek mümkündür. Bunlar arasında yayına hayatına başlama tarihi açısından en genç dergilerden bir tanesi *Aestro* dergisidir. İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak Uzay Mühendisliği Kulübü tarafından çıkartılan dergi Mart 2022 itibariyle ikinci sayısını okuyucularıyla paylaşmıştır. Akademisyenlerin ve öğrencilerin yazıları başta olmak üzere havacılığa dair tarihi bilgiler ve güncel konuların yer verildiği derginin ilk sayısı 2021 yılının şubat ayında, yalnızca çevrimiçi platformlarda dijital olarak yayınlanmıştır.



Görsel 7. Aestro Dergisi'nin 2021 yılına ait ilk sayısı⁶

2. 5. 2. Televizyonda Havacılık Programları

Sivil havacılığın medya çıktıları yalnızca dergilerle sınırlı değildir. Televizyon programları da havacılık meraklıları ve meslek çalışanları için oldukça ilgiyle takip edilen birer medya içeriğidir. Genel çerçevede bakıldığında havacılık konusu çok fazla televizyon programı görmememize rağmen yayınlanan birkaç program oldukça uzun soluklu olmuş ve olmaya da devam etmektedir. Bunlardan ilki 1997 yılında Kanal D ekranlarında yayınlanan *Kokpit* programıdır. Emel Özüğür ve Uğur Cebeci tarafından hazırlanan program 17 sezon boyunca yayınlanmıştır. 2008 yılına kadar Kanal D'de yayınlanan program sonrasında CNN Türk'te yayınlanmaya devam etmiştir. 2012 yılına kadar yayınlanan programın sunuculuğunu güncel olarak Hürriyet'te havacılık üzerine yazarlık yapmakta olan Uğur Cebeci'nin üstlenmiştir.

⁶ <https://uumk.itu.edu.tr/aestro-sayi-1>



Görsel 8. Kokpit Programı'nın 11 Aralık 2005 tarihli bölümü ve sunucusu Emel Özüğür⁷

Televizyon programlarına diğer bir örnek ise Guntay Şimşek'in sunuculuğu gerçekleştirdiği Airport programıdır. 1998 yılında TGRT kanalında yayına başlayan program, sonrasında NTV televizyonunda yayınlanmıştır. Program halen her pazar günü yayınlanarak Haber Türk televizyonunda yayın hayatını sürdürmektedir.



Görsel 9. Airport Programı'nın 10 Nisan 2022 tarihli bölümü⁸

Türk televizyon tarihinin havacılıkla kesiştiği en önemli olaylardan bir tanesi de *Airport TV*'nin açılmasıdır. 8 Ekim 2008 tarihinde yayın hayatına başlayan televizyon kanalı, yaklaşık iki sene sonra yayın hayatını sonlandırmıştır.

⁷ https://www.youtube.com/watch?v=AG0ddtDi0XM&ab_channel=GustoMehmetYal%C3%A7%C4%B1n

⁸ <https://tv.haberturk.com/program/airport/147>

2. 5. 3. YouTube’da Havacılık İçerikleri

Yeni medya platformlarına bakıldığında YouTube özelinde üretilen içeriklerin sayısı her geçen gün artmaktadır. Bireysel hesapların yanında kurumlara ait YouTube kanallarından da birçok video yayını yapılmaktadır. Çalışma kapsamında en yoğun etkileşim alan beş YouTube kanalı incelenmiştir.

Tablo 4. Yoğun Etkileşim Alan YouTube Kanalları (25 Temmuz 2022 tarihi itibarıyla)

YouTube Kanalı	Abone Sayısı	Kanal Sahibi
Kerem Gök	650 Bin	Kerem Gök
tolgaozbekcom	264 Bin	Tolga Özbek
Boarding Info	98,2 Bin	Muhammed Yılmaz
Kaptan Baha	35,6 Bin	Bahadır Acuner

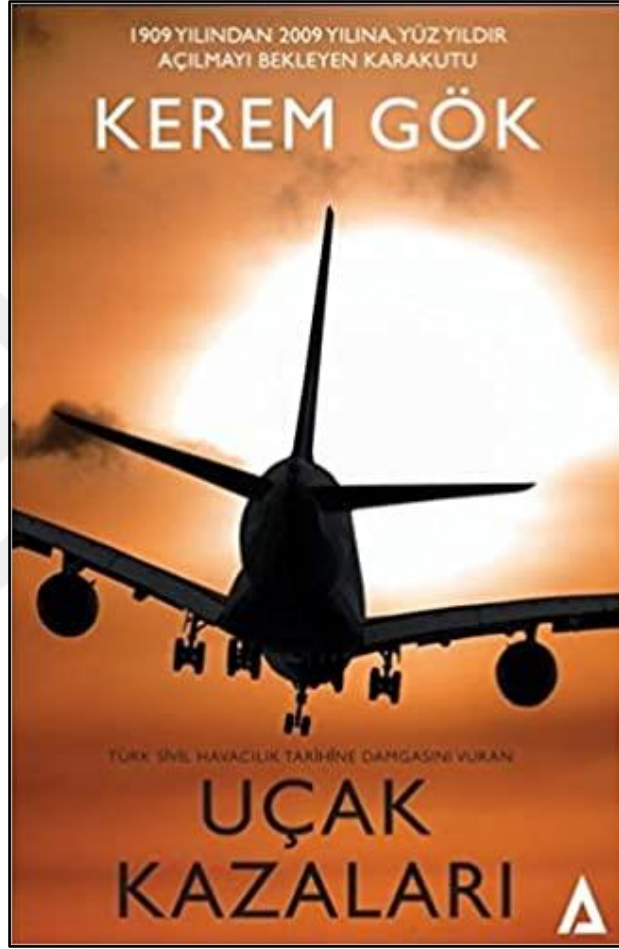
YouTube platformu için içerikler üreten kanallar incelendiğinde en yüksek abone sayısına sahip olan kanalın Kerem Gök’e ait hesap olduğu gözlemlenmiştir. 15 Temmuz 2011 tarihinde açılan YouTube kanalı, havacılığa dair geniş çerçevede içerikler üretmektedir. Uçak kazalarının hemen ardından aldığı yüksek sayıdaki yorum ve mesajlar dolayısıyla hızlı bir şekilde içerik üretmesi istenen Kerem Gök, bu bağlamda toplumun bazı kesimleri tarafından kamuoyu önderi olarak kabul edilmektedir.



Görsel 10. Kerem Gök YouTube kanalına ait görsel⁹

⁹ <https://www.youtube.com/c/KeremG%C3%B6k1/videos>

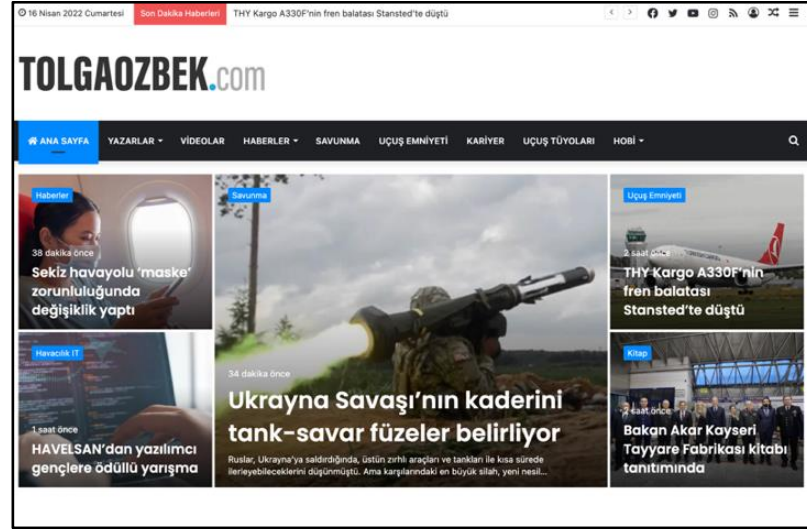
Bunun yanında Gök, yeni uçak modellerini tanıtmak, dünya ve Türkiye tarihinde uçakların bilinmeyen yönlerine dair bilgilendirmelerde bulunmak için içerikler üretmektedir. Ayrıca kanal, uçak kazalarından sağ kurtulanlarla gerçekleştirilen röportajlarla oldukça ilgi çekmektedir. Kanal dünyanın farklı yerlerini gezerek de izleyicilere farklı bilgiler sunmayı amaçlamaktadır. Bunun yanında kanal sahibi Kerem Gök, *Türk Sivil Havacılık Tarihine Damgasını Vuran Uçak Kazaları* ve *Bir YouTube Masalı* isimli kitapların da yazarıdır.



Görsel 11. Türk Sivil Havacılık Tarihine Damgasını Vuran Uçak Kazaları adlı kitap¹⁰

Yoğun etkileşim gören kanallardan bir diğeri de *tolgaozbekcom* kanalıdır. Kanal 28 Mart 2011 tarihinde YouTube'a katılmıştır. İçeriği gazetecilik deneyimine sahip Tolga Özbek tarafından hazırlanan kanal, sivil havacılığa dair de içerikler üretmesine karşın daha yoğun olarak askeri havacılık üzerine içerikler üretmektedir. Ayrıca Özbek, *tolgaozbek.com* adlı haber sitesinin yürütücülüğünü yapmaktadır. Sitede yalnızca havacılık odaklı haberlere yer verilmektedir.

¹⁰ <https://www.dr.com.tr/Kitap/Ucak-Kazalari/Arastirma-Tarih/Tarih/Turk-Tarihi/urunno=0001779245001>



Görsel 12. Tolga Özbek'e ait havacılık haberlerinin paylaşıldığı tolgaozbek.com web sitesi¹¹

Ele alınan kanallardan bir diğeriye *Boarding Info* kanalıdır. 3 Ağustos 2017 tarihinde YouTube'a katılan kanaldaki içerikler, Uçak Mühendisi Muhammed Yılmaz tarafından üretilmektedir. Kanalda uçaklar, havacılık sektörü ve güncel konulara dair bilgilendirmeler gerçekleştirilirken en çok talep gören içeriği Havacılık Bülteni olmaktadır. Haftalık olarak üretilen videolarda bir hafta içerisinde yaşanmış havacılık olaylarına kısaca değinen ve zengin görsel içeriklerle besleyen Yılmaz, bu ve benzeri bilgileri kişisel sosyal medya hesaplarından da yayınlamaktadır.



Görsel 13. Boarding Info YouTube kanalında yayınlanan Havacılık Bülteni Programı¹²

¹¹ <https://tolgaozbek.com/>

¹² https://www.youtube.com/watch?v=cF5WZcbApxs&ab_channel=BoardingInfo

Kaptan Baha kanalı ise Bahadır Acuner tarafından 3 Temmuz 2019 tarihinde YouTube'a katılmıştır. Aktif şekilde bir havayolu şirketinde pilot olarak görev yapan Acuner, kanalında yayınladığı videolarda havacılık yönetimi, uçaklar ve kişisel uçuş deneyimlerine dair bilgiler sunuyor. Kişisel sosyal medya hesaplarından da aktif paylaşımlar gerçekleştiren Acuner, ayrıca *kaptanbaha.com* sitesinde de içerikler üretmektedir.



Görsel 14. Kaptan Baha kanalına ait bir videonun kapak görseli¹³

2. 5. 4. Instagram'da Havacılık Yayıncılığı

Araştırma kapsamında Instagram hesapları incelendiğinde havacılığa dair içerik üreten hesaplar dört farklı başlıkta sınıflandırılmıştır. Bunlardan ilkinin, YouTube veya başka bir platforma içerik üreten kullanıcıların kişisel hesapları olduğu gözlemlenmiştir. İkincisi ise yalnızca havacılığa dair haberlerin paylaşıldığı Instagram hesaplarıdır. Üçüncü başlık altında incelenen hesaplarsa *Spotter* hesaplarıdır. Son olarak sınıflandırılan hesaplarsa havacılıkla ilgili oluşturulmuş dernek, kulüp vb. oluşumlara ait Instagram hesaplarıdır. Sınıflandırmanın ilk başlığını oluşturan farklı platform içeriği üreticilerine YouTube başlığı altında yer verildiği için çalışmanın bu bölümünde diğer üç başlık altında yer alan hesaplar incelenecektir.

Tablo 5. Instagram'da Haber İçeriği Üreten Hesaplar (24 Temmuz 2022 tarihi itibarıyla)

Hesap Adı	Takipçi Sayısı	Sınıflandırma
havasosyalmedya	126 Bin	Haber Paylaşımı
havadaki_gundem	100 Bin	Haber Paylaşımı
havahabercom	50 Bin	Haber Paylaşımı
havadakisorular	51,7Bin	Haber Paylaşımı
airporthaber	45,1 Bin	Haber Paylaşımı

¹³ <https://www.youtube.com/c/KaptanBaha/videos>

Haber paylaşımı odaklı içerikler üreten bu sayfalardaki temel konunun, güncel havacılık haberleriyle tarihte yaşanmış olayların tekrar hatırlatılması olduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca bu sayfalar birçok havacılık personeli ya da havacılıkla ilgili eğitim almış kişiler tarafından takip edildiğinden, güncel iş ilanlarını da takipçileriyle paylaşmaktadır. Aynı zamanda bu sayfalar takipçilerin seyahatlerindeki paylaşımlarına da kendi hesaplarında yer vermektedir.

Tablo 6. Instagram'daki Spotter Hesapları (28 Temmuz 2022 tarihi itibarıyla)

Hesap Adı	Takipçi Sayısı	Sınıflandırma
istanbulspotter	50,7 Bin	Spotter
tr_spotter	58,8 Bin	Spotter
igaspotter	24,4 Bin	Spotter
antalyaspotter	18,3 Bin	Spotter
istspotter	15,2 Bin	Spotter

Spotter kavramı dünyada olduğu gibi ülkemizde de etkili olmaya başlamıştır. Uçak gözlemlemek ve bunları fotoğraflamak üzerine ortaya çıkan bu hobi alanı, ilgili kuruluşlar tarafından da dikkat çekmiş, bazı havaalanlarına spotter faaliyetleri için özel alanlar yapılmıştır. Havacılıkla ve fotoğrafçılıkla ilgili olanların bulunduğu bu konseptte dair üretilen içerikler, açılan Instagram sayfalarında paylaşılmaktadır. Genel olarak bakıldığında kişilerin devamlı olarak ziyaret ettiği havaalanlarına ilişkin isimlendirmelerin yapıldığı bu hesaplar kimi zaman uçak fotoğraflarının yanında odaklandığı havaalanıyla ilgili de bilgi paylaşımı yapmaktadır. Ayrıca araştırma kapsamında spotter hesaplarının yürütücülerinin bir kısmının havaalanında çalışan yer hizmetleri personeli olduğu gözlemlenmiştir.

2. 5. 5. Havacılıkta PodCast Yayıncılığı

Ses, insan zihninde canlandırdığı ve insana verdiği haz konusunda oldukça önemlidir. Bu bağlamda kitle iletişim araçları içerisinde yer alan radyo, kitleler için oldukça hayatın içerisinde yer bulmuş bir araçtır. Sözlü kültürün taşıyıcılarından birisi olarak da tanımlanabilen radyo, dijitalleşmenin getirdiği dönüşümle birlikte internette de kendine yer bulmayı başarmıştır.

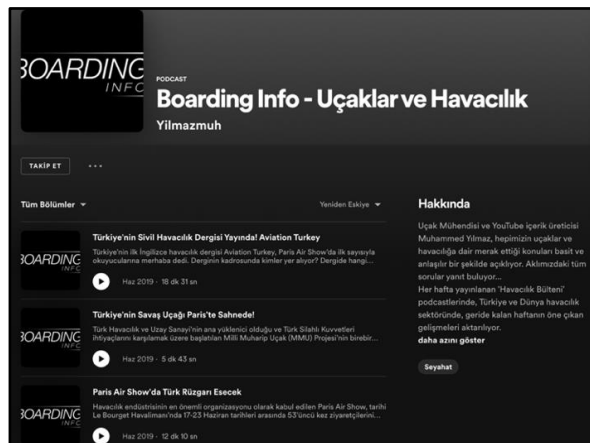
Bir bilgisayara ya da mobil cihaza indirilebilen Podcast'ler, Apple firmasına ait iPod ve yayın anlamına gelen *broadcast* kelimelerinin birleşmesiyle terimsel anlamını kazanmıştır (Giordano, 2016). Podcast, bir içerik ve söz konusu içeriğin yayınlanma biçimi olarak, dijital medya dosyalarının taşınabilir medya oynatıcıları ya da bilgisayarda oynatılmak üzere internetten dağıtılması olarak tanımlanmaktadır (Birsen, 2020). Podcastlere; Apple Podcasts, Google Podcasts, Spotify, YouTube ve SoundCloud gibi farklı platformlardan ulaşmak mümkündür.

Tablo 7. Spotify Uygulamasındaki Havacılık Temalı PodCast İçerikleri (06.04.2022 tarihi itibarıyla)

PodCast Adı	İçerik Üreticisi Adı	Bölüm Sayısı
Boarding Info – Uçaklar ve Havacılık	Yilmazmuh	31
Son Yolculuğunu Gökyüzüne Yapanlar / Uçak Kazaları	Burak Karaoğlu	25
Kaptan Baha	Bahadır Acuner	32
Kaptan'ın Seyr-i Safası	Kaptan'ın Seyr-i Safası	54
Havali Şeyler	Havali Seyler	6

Araştırmanın bu bölümünde Podcast içerikleri incelenmiştir. Birden fazla platformda yayınlanabilen Podcast'ler incelenirken, kullanım oranına bağlı olarak Spotify uygulaması tercih edilmiştir. Bu platformda ilgili içeriklere dair arama gerçekleştirilirken *havacılık* anahtar kelimesi kullanılmış ve 5 bölümden fazla yayınlanmış içeriğe sahip olan hesaplar çalışmaya dahil edilmiştir. Tabloda belirtilen *İçerik Üreticisi Adı* başlığında altındaki isimler, hesapların uygulamaya tanımlanmış olan isimlerden oluşmaktadır. İçeriği üretenlere dair edinile bilgiler, yayınlarla ilgili açıklamalarda ifade edilmiştir.

PodCast'ler başlığı altında incelenen ilk içerik *Boarding Info – Uçaklar ve Havacılık* PodCast'idir. Muhammed Yılmaz tarafından üretilen içerikler aynı zamanda Yılmaz'ın YouTube kanalında yayınlanan içeriklerdendir. 6 Nisan 2022 tarihi itibarıyla Yılmaz, YouTube kanalındaki paylaşımlarına devam etmesine rağmen en güncel PodCast yayını 2019 yılının haziran ayında yayınlanmıştır.



Görsel 15. Boarding Info – Uçaklar ve Havacılık adlı PodCast içeriği¹⁴

¹⁴ <https://open.spotify.com/show/4rj4MJvwVcZZxPnarPbrgw?si=091907e713a54dac>

Burak Karaoğlu tarafından hazırlanan *Son Yolculuğunu Gökyüzüne Yapanlar / Uçak Kazaları* adlı PodCast yayını 2019 yılının aralık ayında yayınlanmaya başlamıştır. Genel çerçevede uçak kazalarını ve beraberinde barındırdıkları hikayeleri konu alan bu PodCast yayını, 2 Şubat 2022 tarihi itibarıyla finalini gerçekleştirmiş ve toplamda 25 bölümden oluşmaktadır.



Görsel 16. Son Yolculuğunu Gök Yüzüne Yapanlar / Uçak Kazaları adlı PodCast İçeriği¹⁵

Kaptan Baha adlı PodCast yayını 2020 yılının aralık ayında yayın hayatına başlamış ve toplamda 32 bölümden oluşmaktadır. Özel bir havayolu şirketinde pilot olarak görev yapan Bahadır Acuner tarafından hazırlanan içerikte havacılığa dair güncel konular ve kişisel deneyimler sunulmaktadır.

Kaptan'ın Seyr-i Safası adlı PodCast içeriği çalışma kapsamında incelenen en fazla bölüm sayısına sahip olan içeriktir. YouTube kanalında paylaşmak amacıyla üretilen içeriklerin direkt PodCast yayını şeklinde paylaşılmasıyla ortaya çıkan bu yayınların ilki, 2019 yılının eylül ayında yayınlanmıştır.

Havalı Şeyler adlı PodCast yayını Spotify'nın yanı sıra Radyo Gedik'te yayınlanmak üzere üretilmiştir. Uçak Mühendisi ve havacılık yazarı Muhammed Yılmaz ile gazeteci Murat Herdem'in gündemi değerlendirdiği bu program 6 Nisan 2022 tarihi itibarıyla 6 bölüm olarak yayınlanmıştır. İçeriğe ait son bölüm 2020 yılının aralık ayında paylaşılmıştır.

¹⁵ <https://open.spotify.com/show/0za4aCMofCfpviU320veNO?si=1ad56d6d1f624abd>

2. 5. 6. Sinemada Havacılık Filmleri

Sinema sektöründe havacılığa dair filmlerin sayısı fazla olmamakla birlikte ilk yapım tarihi bakımından 1963 yılına dayanmaktadır. Bu yıldan itibaren az sayıda havacılık konulu sinema filmi sık olmayan aralıklarla vizyonda yerini almıştır.

Tablo 8. Havacılık Temalı Sinema Filmleri

Filmin Adı	Vizyon Tarihi	Yönetmen	IMDb Puanı
Şafak Bekçileri	14 Ekim 1963	Halit Refiğ	6.8
Gülen Gözler	1 Mart 1977	Ertem Eğilmez	8.5
Anadolu Kartalları	28 Ekim 2011	Ömer Vargı	6.3
Hürkuş: Göklerdeki Kahraman	25 Mayıs 2018	Kudret Sabancı	5.8
Aslan Hürkuş: Kayıp Elmas	13 Mart 2020	Hakan Bol, H. Sinan Güngör	6.5

Havacılığı tema edinen sinema filmlerinin başında 1963 yılında vizyona giren *Şafak Bekçileri* filmi gelmektedir. Türk sinemasının tarihinde önemli yer tutan bu film, dönem şartları gereği siyah-beyaz yayınlanmıştır. Eskişehir 1. Ana Jet Üs Komutanlığı'nda çekimleri gerçekleştirilen film, hem pilotların yaşamına dair bilgi vermekte hem de askeri havacılıkla ilgili birçok detayı içinde barındırmaktadır. Bir askeri pilotun, toprak ağasının kızına aşık olmasının ardından mesleği ve sevdiği kadın arasın seçim yapmasını konu edinen film, havacılığa dair çekilen ilk sinema filmi olma özelliğine sahiptir.

Havacılığa ilişkin bir başka yapımsa *Gülen Gözler* filmidir. 1977 yılında vizyona giren film genel manada havacılığı konu almasa da *Vecihi* karakteriyle, Türk havacılığının en önemli isimlerinden birisi olan Vecihi Hürkuş'a atıf yapılmaktadır. Filmde sevdiği kadını ve babasını etkilemek için alçak uçuşlar gerçekleştiren Pilot Vecihi karakterini Şener Şen canlandırmaktadır. Filmin yönetmen koltuğunda ise Ertem Eğilmez oturmuştur.

Askeri havacılığı konu edinen bir başka film ise *Anadolu Kartalları*'dır. 2011 yılında vizyona giren film pilot olmayı isteyen iki yakın arkadaşın pilot olma sürecinde geçtiği zorlu testleri ve sonrasındaki süreçlere dair bilgiler sunmaktadır. Filmin yönetmenliğini Ömer Vargı yapmıştır.

Yakın tarih sinema filmlerinin bir diğeri *Hürkuş: Göklerdeki Kahraman* filmidir. Film Vecihi Hürkuş'un hayatından esinlenerek ortaya çıkmıştır. On altı yaşında orduya katılan Vecihi'nin askerleri taşıyan trenlerin uçaklar tarafından vurulduğunu görmesi ve sonrasında pilot olmaya karar vermesini konu edinen filmde, Vecihi'nin başarılı bir savaş pilotu olması ve Ruslara esir düşmesi konuları da işlenmiştir.

Havacılıkla ilgili filmlerden bir diğeryse çocuk filmi olan *Aslan Hürkuş; Kayıp Elmas* filmidir. Ana karakter Aslan'ın, pilot dedesinden kalan miras olan Hürkuş isimli uçağı uçurması ve efsanevi kayıp elması aramasını konu edinen film 2020 yılında vizyona girmiştir.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. YÖNTEM

Bu bölümde araştırma modeli, araştırma evreni, katılımcılar, verilerin toplanması ve veri toplama araçlarına ilişkin bilgiler verilmiştir.

3. 1. Araştırma Modeli/ Araştırma Deseni

Çalışma kapsamında nitel bir araştırma yöntemi olan ve araştırılan konunun bütün boyutlarını kapsayarak açık uçlu sorularla detaylı cevaplar edinmenin amaçlandığı bir teknik olan derinlemesine görüşme tekniği kullanılmıştır (Tekin, 2021). Derinlemesine görüşme tekniğiyle birlikte karşıdaki kişinin duygu, bilgi, tecrübe ve gözlemlerine ilişkin bilgiler edinmek amaçlanmıştır. Görüşmeler sonucunda elde edilen veriler betimsel analiz yöntemiyle yorumlanmış ve bulgular bölümünde sunulmuştur.

3. 2. Araştırma Grubu/ Evren ve Örneklem/ Katılımcılar

Araştırma, havacılık haberleri ve içeriklerine ilişkin bilgi üreten ve paylaşan kişilerin görüşlerini içermektedir. Araştırmanın örneklemi havacılık muhabirleri ve havacılık konulu içerik üreticileri oluşturmıştır. Örneklem seçiminde amaçlı örneklem yöntemi kullanılmıştır. Bunlar arasında ise ilk olarak muhabirler arasından seçim yapılmıştır. Muhabirlerin seçiminde ilk olarak havacılık muhabirliği konusunda mesleki deneyim süresi en uzun olan kişiler araştırılmıştır. Elde edilen bilgiler doğrultusunda bir gazeteciyle iletişime geçilerek çevrimiçi görüşme gerçekleştirilmiştir. Görüşme gerçekleştirilen gazetecinin uzmanlığı askeri havacılık olduğu için gerekli uygunluğu sağlamak adına sivil havacılık konusunda uzmanlaşan bir başka gazeteciyle de görüşme gerçekleştirilmiştir. Bu kişinin vermiş olduğu bilgiler ışığında *havalimanı muhabiri* kavramının sektör içerisinde oldukça önemli bir yer tuttuğu belirlenmiş ve bir gazetenin havalimanı muhabiri olarak görev yapan bir başka gazeteciyle de görüşülmüştür.

Araştırmanın ikinci bölümünde havacılıkla ilgili içerik üreten kişilerle görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu bölümde; ilk bölümde bahsi geçen iki gazetecinin de dijital medya platformlarında içerik üretmesi sebebiyle konuya ilişkin görüşlerine yer verilmiştir. Bunun yanı sıra iki farklı içerik üreticisiyle de görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu seçimde ise iki farklı başlık göz önünde bulundurulmuştur. İlk olarak sosyal medya platformlarında havacılığa ilişkin haber ve içerikler paylaşan bir hesapla görüşme sağlanmıştır. İkinci olarak ise bu çalışmanın alt başlıklarından biri olan *spotter* hesaplarının yöneticileriyle görüşme gerçekleştirilmek planlanmıştır.

Bu seçim için gerçekleştirilen araştırma doğrultusunda tescilli sivil havacılık sosyal medya platformu unvanına sahip olan hesabın yöneticisiyle iletişime geçilerek kendisiyle görüşülmüştür. Spotter hesabıyla ilgili yapılan araştırma sonucunda ise söz konusu görüşmelerin İstanbul'da gerçekleştirilmesi sebebiyle İstanbul Havalimanı'na ilişkin paylaşımlarda bulunan iki farklı sosyal medya platformunun yöneticisiyle irtibata geçilmiştir. Yöneticilerin yalnızca bir tanesinin geri dönmesi sonucunda görüşme söz konusu sosyal medya platformunun yöneticisiyle gerçekleştirilmiştir. Tüm bunlara ek olarak önceden görüşlerine başvurulmuş iki gazetecinin de sosyal medyada içerik ürettiği bilindiğinden aynı sorular kendilerine de yöneltilmiş ve analizlere dahil edilmiştir.

3. 3. Verilerin Toplanması

Verileri toplamak amacıyla örneklem içerisinde yer alan havacılık muhabirleri ve içerik üreticileriyle iletişime geçilmiş ve kendilerinden randevu talep edilmiştir. Görüşmelerin yalnızca bir tanesi gazetecinin yoğunluğu sebebiyle 18 Nisan 2022 tarihinde çevrimiçi olarak telefon görüşmesiyle gerçekleştirilmiştir. Diğer dört görüşme ise 21 Haziran 2022 – 2 Temmuz 2022 tarihleri aralığında İstanbul'da yüz yüze gerçekleştirilmiştir. Görüşülen kişiler, görüşülen yer ve görüşmenin ses kaydına alınan süresi Tablo 7'de belirtilmiştir. Görüşme başlamadan önce katılımcılara araştırmanın kapsamına dair bilgilendirilme yapılmış, söz konusu görüşme sonucunda elde edilecek verilerin yalnızca araştırma amaçlı kullanılacağı, talep etmeleri halinde kimliklerinin gizli kalacağı ve görüşmenin ses kayıt cihazı ile kayıt altına alınacağı belirtilmiş, bu kapsamda da bir protokol (Bkz. Ek.1) imzalatılmıştır. İmzalatılan protokolle birlikte katılımcının kendini daha özgür hissetmesi ve araştırmaya ilişkin görüşlerini daha sağlıklı bir şekilde aktarabilmesi amaçlanmıştır. Görüşmelerde yalnızca bir katılımcı kimliğinin gizli kalmasını talep etmiş ve bu katılımcı için tabloda da belirtildiği üzere takma ad kullanılmıştır.

Tablo 9. Görüşmelere İlişkin Ad, Soyad, Çalışma Alanı, Yer ve Süre Bilgileri

Görüşülen Kişi	Çalışma Alanı	Görüşme Yeri	Görüşme Süresi
Tolga Özbek	Gazeteci/İçerik Üreticisi	Çevrimiçi/Telefon	44 Dakika
Murat Herdem	Gazeteci/İçerik Üreticisi	Kafe	43 Dakika
Armağan Aslan	İçerik Üreticisi	Görüşmecinin Evi	25 Dakika
Hüseyin Aslıyüce	Gazeteci	İstanbul Havalimanı	27 Dakika
*Ahmet Yılmaz ¹⁶	İçerik Üreticisi	Kafe	14 Dakika

¹⁶ Katılımcının talebi üzerine takma ad kullanılmıştır.

3. 3. 1. Veri Toplama Araçları

Araştırmada veri toplama aracı olarak derinlemesine görüşme kullanılmıştır. Kendini havacılık muhabiri ve içerik üreticisi olarak tanımlayan kişilerle gerçekleştirilen görüşmelerle birlikte bu kişilerin mesleki niteliklerini, havacılık haberciliğinin geleceğine ilişkin öngörülerini, havacılık haberlerinin ve içeriklerinin sorunlarını ve kaynak kullanımlarına dair bilgiler ortaya koymak amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda ise bir nitel araştırma yöntemi olan derinlemesine görüşme tekniği kullanılmıştır. Gözlemlenmesinin mümkün olmadığı davranış, duygu ve deneyimlere ilişkin bilgi sahibi olabilmek için görüşme yoluna başvurmamak gerekmektedir (Merriam, 2009). Bu çalışmada sorular araştırmanın genel çerçevesine bağlı olarak görüşmeden önce hazırlanmasına rağmen görüşme esnasında farklı başlıkların irdelenmesi amacıyla yarı yapılandırılmış görüşme tercih edilmiştir. Bu sayede katılımcıların çalışmaya dair daha fazla katkı sağlayabilmeleri amaçlanmıştır. Yarı yapılandırılmış görüşme soruları tüm katılımcılara aynı sırayla sorulmaktadır ve araştırmacı görüşmenin içerisinde gerekli görmesi halinde sondalama sorularını görüşmeciye yöneltmektedir. Hazırlanan sorular görüşmeler gerçekleştirilmeden önce bir uzmana gösterilmiş, uzmandan alınan geri dönüşler doğrultusunda anlaşılabilirlik, soruların sorulma sırasının uygunluğu ve hedeflenen başlıklara hizmet etmesi bağlamında düzenlenmiştir.

Yıldırım ve Şimşek (2018), çalışmada da kullanılan görüşme yönetimine ilişkin bir derlemesinde görüşme formunu hazırlamak için gerekli olan bazı unsurlara dikkat çekmektedir:

- Kolay anlaşılabilir sorular yazma
- Odaklı sorular hazırlama
- Açık uçlu sorular sorma
- Yönlendirmekten kaçınma
- Çok boyutlu soru sormaktan kaçınma
- Alternatif sorular ve sondalar hazırlama
- Farklı türden sorular yazma
- Soruları mantıklı bir biçimde düzenleme
- Soruları geliştirme

3. 4. Verilerin Analizi

Görüşmelerin çözümlenmesi için ses kayıtları bir deşifreciye verilmiştir. Tüm deşifreler tek kişi tarafından yapılarak konuya ve ses kaydında duyacağı bilgilere ilişkin tutarlılık sağlaması amaçlanmıştır. Deşifreyi gerçekleştiren kişiye ses kayıtlarında duydukları direkt olarak yazması belirtilmiş ve elde edilen deşifre dosyaları kişilere özel olarak ayrı ayrı dosyalanmıştır. Deşifreler sonrasında araştırmacı tarafından tekrar incelenmiş ve ses kayıtlarıyla arasındaki tutarlılık teyit edilmiş, gerektiği durumlarda düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. Sonrasında kodlama anahtarları

oluşturulması amacıyla tüm görüşmeler tek bir dosyada toplanmış ve verilen yanıtlar doğrultusunda bir kodlama anahtarı (Bkz. Ek3) oluşturulmuştur. Kodlama anahtarında yakın olarak kabul edilebilecek cevaplar kendi içerisinde sadeleştirilmiş ve çalışma kapsamı dışında kabul edilen ifadeler analiz dışında bırakılmıştır. Son olarak temalandırılan yanıtlar araştırma sorularıyla birlikte ilişkilendirilmiş ve çalışmanın ilgili bölümünde yorumlanmıştır.



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. BULGULAR

Bu bölümde derinlemesine görüşmelerle elde edilen verilerin analizi sonucu ortaya çıkan bulgulara yer verilmiştir. Bulgular görüşmeler sonucunda elde edilen başlıklarla sınıflandırılmış ve başlıklar altına yorumlanmıştır.

4. 1. Türkiye’deki Havacılık Muhabirlerinin ve İçerik Üreticilerinin Havacılık Haberciliğine İlişkin Görüşleri

Havacılık muhabirleri ve medya platformlarında havacılığa ilişkin içerik üreten kişilere farklı başlıklar altında toplanmış sorular yöneltilmiştir. İçerik üreticisi ya da havacılık muhabiri olarak kendini tanımlayan gazetecilere yöneltilen bu sorulardan elde edilen cevaplar analiz edildiğinde, verilerin dört ana tema etrafında şekillendiği belirlenmiştir: Gazeteci nitelikleri ışığında havacılık muhabirliği, haber kaynaklarına ilişkin çıkarımlar, havacılık haberleri veya içeriklerinin kalitesine dair yorumlar ve havacılığa ilişkin haber veya içeriklere yönelik ilginin seviyesi.

4. 1. 1. Gazetecilerin ve İçerik Üreticilerinin Nitelikleri

Bu başlık altında, görüşmelerden elde edilen veriler doğrultusunda havacılık muhabirleri ve içerik üreticilerinin niteliklerine dair çözümlemeler gerçekleştirilmiştir. Diğer bir ifadeyle, havacılık muhabiri olarak tanımlanabilecek kişilerin eğitim durumları, mesleki yeterlilikleri, profesyonel özgeçmişleri ve havacılık sektörüyle ilişkileri tartışılmış ve “havacılık muhabiri kimdir?” sorusuna yanıt aranmıştır. Yapılan görüşmelerde elde edilen veriler değerlendirildiğinde niteliksel olarak temel ayrımın gazetecilik eğitimi alıp almamasında ya da havacılıkla ilişki kurma yolunda yer aldığı görülmektedir.

Görüşmecilerden Murat Herdem ve Hüseyin Aslıyüce İletişim Fakültesi mezunu olduğunu belirtirken diğer görüşmeciler Tolga Özbek, Armağan Aslan ve Ahmet Yılmaz gazetecilik eğitimi almadıklarını, havacılık sektörü üzerinden havacılık muhabirliği ve içerik üreticiliğine yöneldiklerini ifade etmiştir. Hüseyin Aslıyüce, İletişim Fakültesi mezunu olduğunu dile getirirken, haber tekniklerini üniversite eğitimi sırasında değil sahada edinmenin daha olası olduğuna dikkat çekmiştir.

Burada kırk yıllık havalimanı muhabirlerimiz var, onlarla zaten öğreniyorsun, haber yazmayı, haber tekniklerini... Daha sonra tanıtım ve halkla ilişkiler okudum, iletişim fakültesi mezunuyum (Hüseyin Aslıyüce).

Gazeteciler, mesleki bilgilerinin artması ve üretilen haberlere derinlik kazandırabilmeleri amacıyla eğitim aldıkları da belirlenmiştir. Bu eğitimler gazetecilik pratiklerinden ziyade havacılıkla ilgili temel konulara ilişkin bilgileri içeren eğitimlerdir. Ve bu eğitimlerin önündeki atılımın da gazeteciler tarafından olduğu fakat uzun soluklu olmadığı ifade edilmektedir. Murat Herdem bu bağlamdaki eğitimlerde öncü rol oynadığı fakat verilen eğitimlerin kısa süreli olduğunu ifade etmektedir.

Bunu geçmişte biz Türk Hava Yolları'na önermiştik, yaptık da. "Ya bu işi burada yapıyoruz ama yaptığımız işe biraz hakim olmak istiyoruz" dedik. Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. bize eğitim vermeye başladı, kısa süreli birkaç ders oldu, sonra bitti. Yani orada bir uçak nasıl kaldırılır, uçma prensipleri nelerdir, havada nasıl tutunur, flap ne işe yarar, slat ne işe yarar, bütün uçakların ayrı dinamik yapısı ile ilgili bize bilgiler verdiler. Çokta güzeldi ama devam etmedi (Murat Herdem).

İçerik üreticileriye gazetecilik ya da medya alanında eğitim almadıklarını, havacılıkla ilgili temel bilgileri ise havayolu ya da havalimanı çalışanları oldukları için işe giriş eğitimlerinde edindiklerini vurgulamıştır. Buna karşın Armağan Aslan bir havayolu şirketinde çalışmaya başladıktan sonra havacılığa ilişkin bir ön lisans programı okuduğunu belirtmektedir.

İşe giriş eğitimleri var ama hepsi tabi kurum içi işle alakalı eğitimler. Dışardan aldığım eğitim sonradan 2020 yılında pandemi ile birlikte açıktan Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Bölümü okudum (Armağan Aslan).

Ayrıca çalışma kapsamında içerik üreticilerini ise iki farklı sınıfta incelemek mümkündür. Bunlar aynı zamanda kendilerini havacılık muhabiri olarak da tanımlayan gazeteciler ve yalnızca sosyal medyada içerik üretimini hedefleyen kişilerdir. Çünkü bazı havacılık muhabirleri sosyal medyaya da içerikler üretmektedir. Havacılık muhabirlerinin de kendi içerisinde sivil ve askeri havacılık olmak üzere çok katı olmayan ve geçişkenlik gösteren uzmanlaşma alanları olduğu gözlemlenmiştir. Katılımcılar arasında bu iki farklı uzmanlık alanıyla da ilgili gazeteciler bulunmaktadır. Nitekim Havacılık muhabirlerinin, iletişim fakültesi mezunlarından oluşmasının yanı sıra alaylı olarak adlandırılan sektör içi gelişimle gazetecilik pratiklerini edinen kişilerden oluştuğu görülmektedir. Bunun yanında gazetecilik mesleğine başladıktan sonra iletişim fakültelerinde eğitim görmeye başlayan muhabirlerin olduğu da gözlemlenmiştir. Buradan hareketle, havacılık muhabirliğinin yalnızca gazetecilik eğitim üzerinden değil aynı zamanda havacılık sektörüyle tanışık üzerinden de oluşabildiği söylenebilir. Kuşkusuz bu yolların birbirinden oldukça ayrı ve özgün yollar olması havacılık muhabirliğinin tanımlanmasını güçleştirdiği gibi, pratiklerinin ve çıktılarının da belirli bir mesleki ölçüt tutarlılığına sahip olmasını zorlaştırıyor görünmektedir.

4. 1. 2. Gazetecilerin ve İçerik Üreticilerinin Uzmanlaşma Süreçleri

Bu başlık altında temel kapsamıyla havacılık muhabirleri ve içerik üreticilerinin *havacılık* konusundaki uzmanlaşmalarına ilişkin çıkarımlar gerçekleştirilmiştir. Buradan hareketle havacılık muhabirlerinin ve içerik üreticilerinin havacılığı bir uzmanlık alanı olarak ne zaman görmeye başladıkları ve bu alana yönelik olarak uzmanlıklarını yönlendirmelerinin altındaki sebepler aranmış, uzmanlaşma sürecindeki kişisel bilgi ve deneyimlerini şekillendirmekte dikkat ettikleri unsurlar saptanmıştır.

Gazetecilerin ve içerik üreticilerinin havacılığa dair uzmanlaşma süreçlerini farklı başlıklar altında sınıflandırmak mümkündür. Bu doğrultuda kendisini havacılık muhabiri olarak tanımlayan görüşmecilerden Tolga Özbek, kişisel ilgi alanı olarak havacılığı seçme sebebinin babasının *Havacı Albay* olmasıyla bağdaştırarak bu konuyu kendine bir uzmanlık alanı olarak seçtiğini belirtirken, Murat Herdem havalimanı muhabiri olarak gazeteciliğe başladığını fakat sonrasında havalimanı muhabirliğinin pratiklerinin yalnızca havacılık odaklı olmamasından dolayı havacılık muhabiri olarak uzmanlık alanını şekillendirdiğini ifade etmektedir.

Ben küçük yaştan beri havacılıkla çok ilgiliyim. Sonuçta biraz da bu aileden geliyor. Rahmetli babam emekli havacı albay hep hava üstlerinin bulunduğu yerlerde, şehirlerde yaşadık benim de küçük yaşlardan itibaren havacılığa bir ilgim vardı... İngilizcede problemler yaşadım ben ve ilk dönem zayıf geldi karneme. İngilizceyi iyi yapabilmek için ne yapayım diye düşünürken aklıma İngilizce dergileri okumak ve bu dergilerle ilgili çeviri yapmak geldi. Ve bu çevirileri yapıp çalışmaya başladım. Bu tabi benim İngilizceme yansıdı, yaptığım çevirileri çeşitli dergilere yollamaya başladım. Benim ilk yazım 12 yaşındayken Türk Hava Kurumu'nun yayın organı olan Uçan Türk Dergisi'nde çıktı (Tolga Özbek).

Gazetecilerin havacılıkla ilgili çalışma alanlarını seçmeleri bilinçli bir tercihten çok tesadüflere dayandığı görülmüştür. Bu tesadüfler sonrasında benimsenerek bir habercilikte uzmanlık alanı olarak mesleği deneyim hanelerine yazılmıştır.

Star Gazetesi'nin havaalanına muhabir aradığı konuşuluyordu, bir başka arkadaş uzak bir yerde oturduğu için bana "oraya gidemem, sen çalışır mısın?" dedi. Ben de "olur" dedim. 16 Haziran'da görüştüm, 17 Haziran'da da Star Gazetesi havalimanı muhabiri olarak işbaşı yaptım. Yaklaşık 14-15 ay çalıştıktan sonra bu kez Vatan Gazetesi'nin kurulma süreci vardı. Ben de o dönemde çektiğim bir fotoğrafla Star Gazetesi'nde manşet olmuşum. Bir kavga olmuştu, o kavganın fotoğraflarını çekmiştim o sırada işte Vatan Gazetesi'ndeki ekibi kuran müdür "bu arkadaş da alalım" diye bana teklif ettiler, o günkü çalıştığım maaşın üç katı civarında Vatan Gazetesi'ne transfer oldum (Murat Herdem).

Tüm bu ifadelerden hareketle havalimanı muhabirliğinin bir gazeteci için havacılıkta uzmanlaşmaya imkân sağladığını söylemek mümkündür fakat havalimanı muhabirliğinin çalışma alanlarının geniş kapsamı havacılık konusunda uzmanlaşmak isteyen gazetecilerin önünde fazladan iş yükü oluşturduğundan bu alandan ayrılmalar da kaçınılmaz olmaktadır. Havalimanı muhabirlerinin günlük rutinleri içerisinde havaalanındaki tüm olaylardan sorumlu olarak görev yapmasının yanı sıra Türk basınındaki personel istihdamının yetersizliği, havacılık konusunda uzmanlaşmanın önünde bir engel olarak gözlemlenmektedir. Bu engeli havaalanında görev yapan muhabirlerin havacılık alanında uzmanlaşmayı amaçlamaları halinde bile magazin figürlerini takip etmek, havaalanındaki adli olayları aktarmak, sporcu kabilelerinin karşılanması gibi birçok farklı haber üretmeleriyle örneklemek mümkündür. Görüşmecilerden İstanbul Havalimanı'nda halen havalimanı muhabiri olarak görev yapmakta olan Hüseyin Aslıyüce ve sektör deneyimine havalimanı muhabiri olarak başlayan fakat sonrasında havacılık muhabiri olarak sektörde çalışmalarını sürdüren Murat Herdem, haber üretim süreçlerindeki temel başlığın havacılık olmasının mümkün olmadığından bahsederken havalimanı muhabirlerinin oluşturdukları haberlerin hangi konular altında çerçevelendirildiğini vurgulamaktadır.

Havalimanında sadece havacılık haberi yapmıyoruz biz. Uçak havadan geri döndü, uçağa kuş girdi, uçağın motoru arızalandı, uçak havada yakıt boşalttı biz bu haberleri yapmıyoruz. Biz havacılık haberleri yaparken biz burada spor haberi de yapıyoruz, biz burada siyaset haberi de yapıyoruz, biz burada magazin haberi de yapıyoruz (Hüseyin Aslıyüce).

Türk basınında genel sorunlardan biri olan istihdam azlığı ve bu yüzden gazetecilerin belli bir konu üzerinde uzmanlaşmalarının zorluğu havacılık muhabirliğinde de görülmektedir. Sadece havacılıkla ilgili değil, magazinden spora kısacası havalimanına uğrayan herkese ilişkin haber yapma zorunluluğuyla karşı karşıya kalılabilmektedir.

Tabi orada havalimanı muhabiri olarak devam ediyorsun ama orada sadece havacılıkta ihtisaslaşmıyorsun. Orada spora da bakıyorsun, yeri geliyor magazine de bakıyorsun, politikaya da bakıyorsun yani havaalanında her gelip geçen, olan biten her şeyden sorumlusun. Siyasetçisi geçiyor ondan sorumlusun, sanatçısı geçiyor ondan sorumlusun, sporcusu geçiyor ondan sorumlusun havaalanında. İşte uçaklarla ilgili bir şey oluyor ondan sorumlusun tam böyle ihtisaslaşma şansı yok yani. Çünkü sen VIP listesini takip etmek zorundasın, o içerik açısından senin için daha önemli. Yani gazete açısından o daha önemli bir şey oluyor ve o seni birkaç parçaya bölüyor. Dolayısıyla senin havacılığa tam odaklanma şansın olmuyor (Murat Herdem).

Görüşme gerçekleştirilen içerik üreticilerinin ise havacılıkla ilgili medya çıktıları üretmekteki kararının, genel kapsamıyla havalimanı veya havayolu şirketlerinde çalışmalarıyla şekillendiği

saptanmıştır. Havalimanları, uçaklar, yer hizmetleri ve uçuş öncesi süreçlere dair içerik üreten kişilerin havalimanlarında görev yapmaları sebebiyle içeriğe daha kolay ve hızlı ulaşmalarının kendilerini teşvik eden unsurlardan olduğu belirlenmiştir. Sosyal medyada var olma arzusunu içerik üreticileri için farklı bir motivasyon unsuru olarak tanımlamak mümkündür. Görüşmecilerden Armağan Aslan, bir havayolu şirketinde çalışması dolayısıyla havacılığa özel ilgi duyduğunu ve içeriğe hızlı bir şekilde ulaşabildiğini belirtmiştir. Bunun yanı sıra Aslan, bir arkadaşının yine havacılık konseptli bir sosyal medya hesabında içerikler ürettiğini, bu girişimin de kendisi için dikkat çektiğini ifade ederek sosyal medyada içerik üretmeye başladığını belirtmiştir.

Arkadaşımın sayfası vardı ve benden bir tık önce açmıştı. Biz de operasyonun içinde olduğumuz için, havacılığı da sevdiğimiz için ben de ondan gördükten sonra kendime ayrıca bir sayfa açma kararı aldım. Bu şekilde başlamış oldum (Armağan Aslan).

Sosyal medyada hobileri ve ilgi duydukları konularla var olan birçok içerik üreticisi bulunmaktadır. Havacılık alanında da bu konuda üretim yapan kişiler vardır. Mesleği habercilik olmayıp habercilik pratikleriyle üretim yapanlar yurttaş gazeteci olarak adlandırılmaktadır. Bu çerçevede sosyal medyada havacılık haberleri verenler de bu bağlamda değerlendirilebilir. Nitekim, bu işi yapanlar da çıkış noktaları ve de geldikleri nokta konusunda kendileri de şaşkınlıklarını dile getirmektedirler.

Bunu şöyle açıklayabilirim mesela iş yoğunluğundan ya da çevreden dolayı biraz kafamı dinlemek amacıyla sayfayı açtım. Ben hiç düşünmemiştim bu kadar gelişip büyüyeceğini (Ahmet Yılmaz).

Tüm bu ifadelerden hareketle hem gazeteciler hem de içerik üreticilerinin uzmanlık noktalarının havacılık olduğu ve farklı bir konu altında içerik üretmediğini söylemek mümkündür. Fakat burada istisna tutulması gereken husus havalimanı muhabirleridir. Çünkü yukarıda da bahsedildiği üzere havalimanı muhabirlerinin tek odaklarının havacılıkla sınırlı kalamadığı ve bu görev tanımı altında havacılıkla ilgili ihtisaslaşmanın mümkün olmadığı gözlemlenmiştir.

4. 3. Türkiye’deki Üretilen Havacılık Haberleri ve İçeriklerinin Kalitesine İlişkin Görüşler

Uzmanların görüşleri doğrultusunda havacılık haberlerini ve içeriklerini kalitesine göre incelerken öncelikli problemin kaynak gösteriminden doğan sorunlar olduğu belirlenmiştir. Özellikle gazeteciler, sosyal medyadaki hızlı yayılım sebebiyle haberlerin ve içeriklerin kaynaklarının belirtilmeden ve teyide muhtaç olmasına rağmen hızla yayımlandığı bununla birlikte oluşabilecek

bilgi kirliliğinin önüne geçilmekte problem yaşandığını ifade etmiştir. Havacılık muhabiri Murat Herdem bu konuyla ilişkin haber ve içerik üretiminin az sayıda olmasına rağmen bu haber ve içeriklerin yayılımının oldukça fazla olduğunun altını çizmektedir.

Ya şöyle şimdi havacılık yayını haberi üretimi çok az. Yayını çok fazla üretimi az. Haberi orada siz ortaya çıkarıyorsunuz 5 dakika sonra belki yüzlerce paylaşım hesabından paylaşıyor ama hangisi üretti, bir kişi üretti. Üretim çok az dağıtım çok fazla (Murat Herdem).

Havacılık muhabirliğinin henüz çok yaygın şekilde bir uzmanlık alanı olarak görülmediği, bu doğrultuda da havacılığa ilişkin haber üretimi yapan gazetecilerin sayısının çok fazla olmaması beraberinde bazı avantaj ve dezavantajları barındırmaktadır. Gazeteci sayısının çok yüksek rakamlara ulaşmaması havacılık muhabirleri arasında iletişimin sağlıklı bir şekilde ilerlediğini destekler niteliktedir. Görüşmecilerin ifadelerinden hareketle bu sağlıklı iletişim, haber üretimine olumlu yönde yansıyan bir rekabet ortamını oluşmasına olanak sağlamaktadır. Görüşmecilerden Tolga Özbek, oluşan rekabet ortamındaki dinamiklerin başında haberi daha iyi işlenmiş bir şekilde vermenin yanı sıra daha hızlı bir şekilde servis etmenin önemini belirtmektedir.

Birbirimizi tatlı bir rekabet içerisinde izlerken bu rekabet içerisinde herkes daha iyi haberi daha önce verme, ilk vermenin bir rekabeti içerisinde yaşıyoruz (Tolga Özbek).

İçerik üreticileri de benzer mecralarda üretim yapanlar için bazı ifadelerin altını çizmiştir. Görüşmecilerin ifadelerinden hareketle sosyal medyada havacılığa dair içerik üretimi gerçekleştiren pek çok sayfa yöneticisinin temel olarak havacılık camiasına bir katkı sağlamaktan ziyade maddi kaygıları göz önünde bulundurdıkları vurgulanmıştır. Gazeteciler arasındaki belirli sayıdaki muhabirlerin aksine sosyal medyada çok yüksek rakamlarda içerik üreticisi bulunduğunu ifade eden görüşmeciler, üretilen içeriklerin kaliteden ziyade etkileşim kaygısı altında üretildiğinin altını çizmiştir. Görüşmecilerden Ahmet Yılmaz, pek çok havacılık sayfasının paylaşımlarının günü kurtarmak temelli olduğunu ve maddi kaygılar altında gerçekleştirildiğini belirterek havacılık sektörüne dair özgün içerik üretiminin bu paylaşımlarda yer almadığını vurgulamaktadır.

Bence bu konuda insanların sadece paylaşım yapmak için ya da günü kurtarmak için paylaşım yaptıklarını düşünüyorum. Gerçekten de insanlara ya da havacılığa ait paylaşımları yaptıklarını düşünmüyorum (Ahmet Yılmaz).

Havacılık muhabiri Murat Herdem, havacılık bağlamında içerik üreten popüler bir sayfayı örnek göstererek bu platformda paylaşımlar gerçekleştiren bireylerin havacılıkla doğrudan temasları olmadığını, kurmuş oldukları iletişim ağlarının da söz konusu sayfanın popülerleşmesiyle birlikte

oluşturduğunu ifade etmektedir. Ortaya çıkan iletişim ağının yeterlilikleri sağlamadığının altını çizen Herdem, bu sosyal medya hesaplarının içeriklerinin ve yönetici konumundaki kişilerin içerik üretimine dair yeterli olmadıklarını belirtmektedir.

Popüler bir hesap var mesela şimdi bunların havacılıkla bağlantısı yok, o bağlantıyı burada kurmuşlar. Oradan gelen şeyler kısıtlı, bilgi akışı kısıtlı... Bir tüyo da bir şeyin ucundan araştırıp bulma noktasında. Ben şu anda piyasada gördüğüm hesaplarda işte içerik üreticilerinin hiçbirinin yeterli olduğunu düşünmüyorum (Murat Herdem).

4. 4. Haber ve İçeriklerdeki Kaynakların Seçimi ve Kullanımı

Havacılık konusu teknik bilgi gerekliliğini zorunlu kıldığından kaynak kullanımı oldukça önemlidir. Teknik bilginin yanı sıra bilimsel veriler de havacılık haberciliği için dikkat edilmesi gereken hususların başında gelmektedir. Ortaya çıkan haber veya içeriklerin özellikle de sosyal medyanın etkisiyle hızla yayılımı kaynak güvenilirliği ve haber doğruluğu açısından dikkat edilmesi gereken bir husus olarak görülmektedir. Özellikle gazeteciler sektör içerisindeki deneyimleri doğrultusunda elde ettikleri geniş kaynak ağlarının bu işteki en önemli unsur olduğunu vurgulamaktadır. Konuya ilişkin Murat Herdem, sektör içerisinde uzun yıllardır var olmasının kendisine sağladığı iletişim ağının avantajlarından söz ederken konuya muhatap sosyal medya hesaplarının bu konuda eksik olduklarını belirtmektedir. Ayrıca Herdem, sosyal medyada havacılık içeriklerinin de bu kaynak ağından yeterince beslenemediklerini, bu sebeple de içeriklerinin daima teyide muhtaç olduğunu da vurgulamaktadır.

Benim 20 yıllık havacılık tecrübem bana güzel bir ajanda da sağladı, yani gazetecilik demek ajanda demek... Bahsettiğim hesaplardaki eksikler de bu, yani haber sadece onlara atılırsa haberi bulabiliyorlar ve yayınlatabiliyorlar, bir şekilde ona ulaşması durumunda. Ama bir haberi araştırıp, bir şeyin ucundan araştırıp bulma noktasında ben şu anda piyasada gördüğüm hesaplarda, içerik üreticilerinin hiçbirinin yeterli olduğunu düşünmüyorum (Murat Herdem).

Gazetecilerin kaynak seçimlerinden önce kaynaklarıyla olan ilişkilere öncelik verdiğini de söylemek mümkündür. Gazeteciler ortaya çıkardıkları haberlerin tematik olarak sınırlı bir alanda olması dolayısıyla suiistimallere de maruz kalabileceklerinin bilincinde hareket etmek zorundadır. Görüşmecilerden Tolga Özbek suiistimale mahal vermemek adına haberlerine ilişkin bilgileri farklı kaynaklardan da teyit ederek paylaştığından söz ederken, kaynaklardan edindikleri bilgilerin altında yatan farklı sebepleri etraflıca düşünmek durumunda olduğunu, böyle bir suiistimal niyetli girişimle karşılaşması durumunda kaynağa olan güveninin ve organik bağının sonlandığını ifade etmektedir.

Her gazetecinin ulaşabildiği kaynaklar vardır. Bu bir ilişkidir karşı tarafla ilgili. Kendimi kullandırmam ben... Sonuçta ben onu sezdiğim zaman 'karşı taraf bana bu haberi yaptırıp rakibine zarar verecek' konusuna girdiği zaman beni kaybeder (Tolga Özbek).

Gazeteciler için tarafsızlık ve eşitlik ilkesinin de bağlayıcılığı söz konusudur. Yaptıkları bir haber sebebiyle karşı karşıya kalabilecekleri durumlara yönelik sektör içinden benzer deneyimlere sahip olmaları, kendilerinin otokontrol mekanizması geliştirmesine de neden olmuştur. Murat Herdem bu başlık altındaki sorulara ilişkin yanıtlarında sektör deneyimlerinden söz ederken maruz kaldığı problemleri kişisel olarak geliştirdiği otokontrol mekanizması altında örneklendirerek ifade etmektedir.

Bazen şöyle bir ilgi var şirketle ilgili bir haber yaptığın zaman diyorlar ki ne kadar para aldın. Bunu bana diyemiyorlar biliyorlar ki ben bunu yapmam bunu herkese söylüyorlar... Bir uçuş okulu kaza yapmıştı, yazmadım. O da niye yazmadım hem öğrenci zarar görmesin hem okul zarar görmesin, çünkü önemli bir şey değil ufak bir şeydi. Bunun peşine bir okul daha kaza yaptı, 'onu yazmadım bunu da yazmamam lazım' dedim. Peşini bir okul daha kaza yaptı, onu da yazmadım. Bu sefer dediler ki bir grupta kesin para alıyor o yüzden yazmıyor (Murat Herdem).

Askeri ve sivil havacılık muhabirlerinin kaynaklarının geniş bir kitleden oluştuğunu söylemek mümkündür. Gazeteciler havacılık sektör çalışanlarından kendilerine gelen haber niteliğindeki bilgilerin yanı sıra birçok farklı kaynaklara da başvurmaktadır. Bu kaynaklar havayolu şirketlerinin üst düzey yöneticileri, havalimanı çalışanları, havalimanı yöneticileri, pilotlar, kabin memurları, havacılıkla özel olarak ilgilenen kişiler, yabancı basın organları ve havacılık otoritelerinden oluşmaktadır. Buna ek olarak gazetecilerin başvurdukları referans olaylar ve raporlar da gazetecilerin bireysel araştırmalarının bir parçası olarak gözlemlenmektedir. Gazetecilerin ulusal basında kanaat önderi olarak görülmelerinin altındaki en önemli sebeplerden bir tanesi de analizler sonucunda ortaya koydukları ifadeleridir. Murat Herdem son zamanlardaki uçak kazaları gibi havacılıkla ilgili haberlere ilişkin ulusal basın tarafından yoğun ilgiyle karşılaştığını belirtirken, söz konuyu gelişmeleri geçmişte gerçekleşmiş olayları referans alarak geniş bir çerçeveden yorumladığını belirtmektedir. Bu geniş bağlamli tanımlamalar hem izleyici kitlesi tarafından olumlu yönde karşılanırken hem de bir rekabet ortamının varlığını açığa çıkarmaktadır. Bu rekabet ortamının varlığını Herdem'in ifadesinden hareketle ortaya koymak mümkündür. Murat Herdem'in ifadesinde dikkat edilmesi gereken ulusal bir canlı yayına konuk olarak bağlandığında kendisinin uzun süre yayında kalması için çaba sarf edildiğidir. Sektör içerisindeki havacılık muhabiri sayısının yüksek sayılarda olmaması ulusal basındaki bu ihtiyacın karşılanmasının önünde bir engel olarak gözlemlenebilir. Tüm bunlardan hareketle havacılık muhabirlerinin sayısının basındaki ihtiyacı karşılamakta yeterli olmadığını söylemek mümkündür.

Çıkıp uçağın teknik olarak neden düştüğünü yorumlayabilecek değiliz, geçmiş kazalarla kıyaslama yapabilirsin. Bursa'da üst üste kaza yaşandı çıktık dedik ki 'orası meskun mahal' mesela. Ben 'meskun mahal' dedikten sonra her yerde 'meskun mahal' ifadesi geçti. Kaza olduğu zaman beni aradılar, atıyorum mesela 1 dakika önce ben öğrenmişim 1 dakika sonra televizyon aradı Haber aradı 45 dakika beni yayında tuttu hiçbir yeri bırakmadı... Çin'de yaşanan kaza; şimdi bu olay yaşandıktan sonra Flightradar24'ü açtım bir baktım keskin bir açı ile uçak yere çakılmış. Hemen ne düşündüm eski kazaları düşündüm, ne olmuş olabilir? Hemen çakalın bir uçağın izine baktım, Ukrayna'da vurulan uçağın radar iznine baktım aynısı. Dedim ki bu ya vuruldu düştü ya da pilot intihar etti, şimdi bütün olasılıklar pilotun intiharında. Şimdi bunu söylemek için pilotunun intihar ettiğini bilmeye dair bilgi sahibi olmaya gerek yok geçmişle kıyaslarsak yorum yapma şansın olur (Murat Herdem).

4. 4. 1. Kaynakların Haber ve İçerik Üretimine Karşı Tutumları

Kaynakların da toplumda kabul görmüş gazetecilerle ilgili olarak görüşleri bu benzerlikte önem kazanmıştır. Öyle ki yöneticiler gazetecilerin kendilerine ulaşması halinde kamuoyunu aydınlatmak adına yardımcı oldukları ifade edilen bir başka husustur. Fakat bu yardım bazen karşılıksız kaldığında gazeteciler haberi atlamak yerine ilgili muhataplara söz hakkı tanımaktan kaçınmamaktadır. Tolga Özbek konulara muhatap kişi veya kurumların bazen gazetecileri görmezden geldiklerini ve gazetecilerin sorularını yanıtsız bıraktıklarını belirtmektedir. Özbek, böyle bir durumla karşılaşmaları durumunda konuya muhatap kişilere söz hakkı tanınmadığına dair bir algı oluşmaması için kişi veya kurumlara başvurulduğunu fakat geri dönüş sağlanmadığını belirten ifadelerle haberlerinde yer verdiklerini söylemektedir.

Bazen sizi görmemezlikten geliyorlar. O tür durumlarda bazen yazıyoruz haberlerin altına 'başvuruldu herhangi bir bilgi verilmedi'. Çünkü sizin hukuki anlamda cevap hakkı vermeniz önemli iddialar karşısında. 'Biz bunu sorduk ama ilgili kurum bize cevap vermedi' demeniz gerekiyor bazı yerlerde. Yani ama bu biraz da şeylerle ilgili, bazen yöneticiler cevap vermek istemiyorlar, kulaklarının üstüne yatmak istiyorlar (Tolga Özbek).

Murat Herdem ise bazı kaynaklar tarafından havacılık muhabirlerinin oldukça önemsendiğini belirtmektedir. Öyle ki Herdem, kendisinin telefon aracılığıyla ulaşmak istediği havayolu şirketi yöneticilerinin telefonlarını tedirgin şekilde açtıklarını ve ortaya çıkartılacak olan haberlere ilişkin geri dönüşler vermekten kaçınmadıklarını vurgulamaktadır. Bu sağlıklı iletişim ortamının sağlanması için gazeteci ve kurumlar arasındaki ikili ilişkilerin öneminin kaçınılmaz olduğunu söylemek mümkündür.

Geçmişte bir havayolu şirketinin bir başkanı vardı. Ben telefon açtığımda, aradığım zaman orada kayıtlı çıkıyorum 'Bismillahirrahmanirrahim' diye açıyordu telefonu. Yani Murat Herdem arıyorsa kesin bir şey oldu. Yani böyle bir şey var, ha bu hep insanlarla ilişkilerle, tanımakla, diyalogu geliştirmekle alakalı yani (Murat Herdem).

İçerik üreticileri ise kaynaklarının takipçiler, gazeteciler, pilotlar ve havacılık otoritelerinin yayınladıkları bilgilerden oluştuğunu ifade etmektedir. İçerik üreticileri özellikle yöneticiler, pilotlar, kabin memurları ve gazetecilerden oluşan takipçi kitlelerinin kendilerine ulaştırdıkları bilgileri paylaştığını belirtmiştir. Fakat burada da sosyal medya sahiplerinin kendilerine ulaşan bilgileri bir filtreden geçirerek yayınlamaktadır. Bunu örneklerle açıklayan Armağan Aslan, görüşme tarihinden bir gün önce gerçekleşen kazaya dair paylaşımını sıradan bir sayfadaki paylaşımından almadığını, konuda uzman bir kişinin paylaştığı içeriği alıntılarla paylaştığını belirtmektedir. Bunun yanı sıra Aslan, havacılık sektöründe aktif olarak çalıştığı için geniş bir çevreye sahip olduğunu, bu da kendisine içeriklerin direkt olarak ulaştırılabildiğinden söz etmektedir.

Örneğin dün akşam Miami'deki pistten çıkan uçakla ilgili bütün sayfalar neredeyse içerik üretip paylaştı veya hazırlanan içeriği paylaştı bu paylaşımı yaparken ben a veya b kişisinden değil de Türk Hava Yolları'nda eğitmen pilot olan Menderes Kaptan'ın paylaşımından bilgi aldım çünkü uçak kazaları ile ilgili kitabı da mevcut onu ben bu konuda bilirkişi olarak görüyorum oda kazaya ilişkin pistten çıkmaya ilişkin neler olabileceğini dair bilgiler vermiş ben onu tercih ettim paylaşımlarımı yaparken oradan aldığım bilgiyi tercih ettim yani herhangi bir yetkisiz veya o konuda bir yetkisi olmayan bir kişinin paylaşımlarını kendi yazdığı açıklamadan ziyade daha yetkili olduğunu güvendiğim bir kişiden bilgi alarak paylaştım... Orman yangınında söndürme uçağındaki kişi arkadaşım mesela oradan direkt anlık içerik geliyor. Tabi sektörün içinde olmam, bağlantılarla alakalı (Armağan Aslan).

Tüm bunlardan hareketle havacılık alanında görev yapanların ve havacılık tutkunlarının sosyal medya sayesinde bir araya gelerek geniş kitleler oluşturduğunu söylemek mümkündür. Bu da gerek havacılık muhabirleri gerekse içerik üreticilerine haberlerin doğrudan ulaştırılabilmesinin önünü açan bir unsur olarak tanımlanabilir.

4. 5. Havacılık Haberciliğine Dair Belirgin Sorunlar ve Kaliteli İçeriklere İlişkin Öneriler

Bu başlık altında gazeteciler ve sosyal medya hesap yöneticilerinin alanlarındaki sorunlara ilişkin tespitlerine yer verilmiştir. Uzmanların belirtmiş olduğu sorunların başında; üretilen özgün bir haber ve içeriğin başka bir platformda kaynak gösterilmeden kullanılmasına ilişkin ifadeler vurgulanmaktadır. Türkiye'deki gazetecilik pratiklerini dünya basınından örneklerle kıyaslayan

gazeteciler, emek kaygısıyla üretim yapmakta olduklarını ve meslek tanımının günümüz koşullarına yönelik olarak tekrar yapılandırılmasının gerekliliğinden söz etmektedir. Konuya ilişkin Murat Herdem, üretilen içeriklerin kalitesine dair görüşlerin incelendiği bölümde belirttiği gibi tekrar üretimin az olması ve yayılımın oldukça hızlı olmasının altını çizmektedir. Bu heyecan ve hızlı yayılımın beraberinde getirdiği etik sorunlara dair örnekler sunan Herdem, üretilen özgün haber veya içeriğin dakikalar sonra farklı platformlarda yer aldığını fakat kaynak göstermeden ve gazetecilik etik ilkelerine aykırı şekilde paylaşımlar gerçekleştirildiğini vurgulamaktadır. Yabancı basının üretilen bir içeriğe dair izinsiz paylaşım yapmasının mümkün olmadığını ifade eden Herdem, Türkiye basınında bunun büyük bir eksiklik olduğunu ve sosyal medyanın genel kapsamıyla özgün içerik üreticilerini korumadığına dair görüşlerini belirtmektedir.

Bir disiplin yok, etik yanlış yok, haberciliğe saygı yok, emeğe saygı yok. Sen yapıyorsun, bir şey ortaya çıkarıyorsun, senin paylaşımın 5 dakika sonra ya da 3 dakika sonra bir başka sitede birebir yayınlanmış. Bunların hangi biriyle mücadele edeceksin. Ben yabancı sitelerde görüyorum mesela; geçen köprüünün üzerinde helikopter yanıyordu mesela adam paylaşmıştı Twitter hesabında, bir vatandaş. AFP mi dersin, Reuters mi dersin, CBC mi dersin, BBC mi dersin hepsinin editörü tek tek adamdan izin istemişler görüntüyü kullanmak için. Hepsi yazmış ki 'görüntüyü kullanabilir miyiz, onaylıyor musun? Ve adam hepsine onaylıyorum dedikten sonra kullanmaya başladılar. Bizde öyle bir şey yok... Sosyal medya üreticiyi korumuyor (Murat Herdem).

Gazetecilerin haber üretimindeki gördükleri eksikliklerden bir tanesi de kaynak kullanımlarına başvurulmamasıdır. Buradaki temel kaydı haber atlamak ve sosyal medyada hızla tüketilen bilgiler arasında ilk paylaşım yapabilme arzusudur. Bu yanlış ise beraberinde yanlış bilgilerin telafisi güç ve hızlı bir şekilde yayılmasını getirmektedir. İçerik üreticileri ve gazeteciler, havacılığın havayollarından yolculara kadar uzanan ve korunması gereken birçok farklı hassasiyeti içinde barındırması sebebiyle meslektaşlarının bu konulara özen göstermesi görüşünde hem fikir kalmışlardır. Havalimanı muhabiri Hüseyin Aslıyüce'ye göre haber üretiminde konuya ilişkin teyit mekanizmasını göz önünde bulundurmak oldukça önemlidir. Aslıyüce, havacılıkta temel prensip olarak görülen kontrollerin en az iki kez gerçekleştirildiğini ve haberciliğin de bu bağlamda birden fazla kez teyit alınarak gerçekleştirilmesi gerektiğini vurgulamaktadır.

Havacılık haberinde şöyle bir şey var, bir uçakta iki tane pilot var, bir uçakta iki tane motor var... Sana check-in yaptırıyor ama arka tarafta boarding yaptırıyor. Yani havacılıkta her şey iki kere check ettiriliyor sana. Bir haberi yazarken de tek bir yere teyit ettirmemek lazım. Sadece havayolunun ağzıyla yazmamak lazım haberi, yolcunun ağzıyla da yazmak lazım (Hüseyin Aslıyüce).

Elde edilen bazı ifadeler aynı zamanda iyi bir havacılık haberi ya da içeriğinin nasıl olması gerektiğine dair önerileri de ortaya koymaktadır. Kaliteli bir haber ve içeriğin en önemli unsuru doğruluğudur. Araştırma sonucunda elde edilen doğru bir haberi hızlı bir şekilde yayınlamak da yine dikkat edilmesi gereken noktalardandır. Buradan hareketle araştırılmış, kaynak kullanımıyla kuvvetlendirilmiş ve herhangi bir kişi ya da kuruma zarar vermeyecek haberlerin, yayınlanmak için kaliteli birer haber olduğunu söylemek mümkündür. Üretilen bir haberin temel özelliği olarak hızlı olması gerektiğini belirten Murat Herdem, hızlı haber üretimi ve paylaşımının yeterli olmayacağını, buradaki temel unsurlardan bir tanesinin de doğru haber üretimi olduğunun altını çizmektedir.

Bir defa doğru olacak, iyi araştırılmış olacak, bilgiye dayalı olacak, objektif olacak ve hızlı olacak. Havacılığın hızı, haberciliğin de hızının daha hızlı olmasını gerektiriyor, sen ne kadar hızlı haber yaparsan... Hızlı ve doğru. Çünkü hızlı ve yavaş da hızlı yayılıyor (Murat Herdem).

Sosyal medyanın gazetecilik pratiklerine dair etkilerine bakıldığında pek çok fırsat ortaya çıkardığını söylemek mümkündür. Fakat buna karşın birtakım problemler de özellikle gazeteciler için ortaya çıkmaktadır. Görüşmecilerin birçoğunun da ifade ettiği gibi temel problem sosyal medyadaki hızlı yayılım ve buna karşın gösterdikleri çabadır. Çünkü sosyal medyanın etkisiyle hızla yayılan yanlış bir haberi düzelterek kamuoyunu bilgilendirme görevi gazetecilerin yoğun mesai harcamalarına sebep olmaktadır. Hüseyin Aslıyüce bu konudaki görüşlerini ifade ederken, geleneksel medyada yayınlanması için üretilen bir haberin yaklaşık bir gün sonra yayına girecek olması geçmiş dönemlerdeki hataların düzeltilmesi için gazetecilere zaman tanırken, sosyal medyadaki hızlı üretim ve tüketim anlayışının gazeteciler için oldukça zorlu bir süreç olduğunun altını çizmektedir.

Sosyal medyadaki arkadaşlar bunu bildiği kadar hemen yapıştırıp gidiyorlar, yani bir kaynaktan değil 4-5 kaynaktan haber yapılmalı çünkü önceden gazete haberi idi, bugün yazıyordunuz yarın yayınlanıyordu. Artık sosyal medyada herkes gazeteci, çekiyor paylaşıyor. Ama bir yalan haber, 10 yılda 20 yılda düzeltemezsin. O yüzden havacılık haberi yapanların ve sosyal medya haberi yapanların en azından 10 tane, 20 tane 30 tane yerden teyit ettikten sonra yazmalı (Hüseyin Aslıyüce).

İçerik üreticileri ise sundukları içeriklerin dikkat çekici olması konusuna değinmektedir. Çünkü haber unsurlarından olan *ilginçlik* ve *merak uyandırma* sosyal medya içerik üreticileri için de dikkat edilmesi gereken hususlardır. Ayrıca uzmanlar takipçi kitlelerinin gündemle ilgili bilgilere daha yoğun ilgi gösterdiklerini dolayısıyla da sosyal medya platformlarında etkileşim oranlarının güncel bilgilere dayalı paylaşımlarda daha yüksek olduğunu belirtmişlerdir. Buradan hareketle kitleler bilgilere çok hızlı bir şekilde ulaşmakta, tüm platformlardaki içerik üreticileri ise bir rekabet ortamı

içerisinde paylaşımlarına yön vermektedir. Bu hıza dayalı rekabet de etik sorunların ortaya çıkmasına zemin hazırlamaktadır. Armağan Aslan güncel konulara dair gerçekleştirilen paylaşımların etkileşimi oldukça etkilediğini vurgularken gündemin sakin geçtiği zaman dilimlerinde içeriklerin tekrara düştüğünü ve aynı içeriklerin paylaşımının yönetmekte oldukları sosyal medya hesaplarını etkileşim bağlamında olumsuz yönde etkilediğini belirtmektedir.

Aslında şimdi her gün aktif olarak paylaşım yaptığımız için içerikler hep çok tekrar düşüyor. Yani aynı içerik olmasa da bir uçağın kalkışını her zaman paylaştığınızda aynı etkileşimi artık alamamaya başlıyorsunuz... Orman yangınlarındaki müdahale eden hava araçlarını paylaştığınızda etkileşimler daha fazla artıyor. Aslında gündemle alakalı da etkileşimler artabiliyor insanların ilgisi o yöne daha çok oluyor (Armağan Aslan).

Genel kapsamda gazeteler olmak üzere bir yayın kuruluşuna bağlı çalışan havalimanı muhabirleri kendilerine özel bir dijital platformda içerik üretmemektedir. Havacılık muhabirliğinde uzmanlaşma hedefiyle hareket eden gazeteciler ise bu sebeple basında bireyselleşme yolunu tercih etmektedir. Özellikle internetin yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanması bu gazetecilerin özerk alan oluşturmada büyük rol oynamıştır. Gerek bireysel gerekse küçük bir ekip halinde açılan internet haber sitelerinin sonrasında gelişen web 2.0 teknolojisinin de sağladığı imkanlar, gazetecilerin sosyal medyada yazılı, görsel ve işitsel içerikler üretmesine olanak sağlamıştır. Ayrıca havacılık muhabirleri, gazetecilikte uzmanlaşmanın gerekliliğine ifadeleriyle destek vermektedir. Fakat bu bireyselleşme de beraberinde bazı sorunlar ortaya çıkarmaktadır. Bireyselleşme ve yayın organlarından kopma eğilimi kişilerin daha fazla içerik ve haberi üreterek daha yüksek kitlelere ulaşma çabasını doğurmaktadır. Bir haberi en kısa sürede paylaşarak rakiplerinin önüne geçmek, daha fazla etkileşim alabilmek için kaynaklara başvurmadan kaçınıp sansasyonel ifadelerle yoğunlaşmak ve tüm bunları maddi kaygılarını karşılayabilmek adına yapmak, sektör uzmanlarının hemfikir olduğu sorunların başında gelmektedir. Herhangi bir yayın kuruluşunda aktif olarak görev almayan Tolga Özbek, YouTube kanalı, sosyal medya hesapları ve web sitesi ile birlikte kendisini bir medya kuruluşu olarak tanımlamaktadır. Sektörde var olabilmek için ekonomik kaygıların görmezden gelinmesinin mümkün olmadığını belirten Özbek, para karşılığı gerçekleştirilen haberlerle ilgili olarak toplumsal algının değiştiğini, buna ek olarak işbirlikleri çerçevesinde içerik üretiminin şekillendiğini ifade etmektedir.

Bu mesleği yaparken bazen 'her koyun kendi bacağından asılır'. Ben kendimce bir medya kuruluşuyum, Kanal... 'yim YouTube kanalım, tolgaozbek.com'la bir yayın organıyım ben şu an... Geçmişte mesela benim gazeteciliğe ilk başladığım yıllarda para karşılığında yapılan bir haber çok ayıptı ama günümüzde bir bakıyorsunuz marka işbirlikleri falan çok acayip yani, ben bir sürü şirkete içerik üretmek durumundayım ayakta kalabilmek için (Tolga Özbek).

Hüseyin Aslıyüce ise sosyal medyadaki içerik üretiminin maddi kaygılar doğrultusunda gerçekleştiğini, üretilen içeriğin bir amaca hizmet etmekten ziyade bireylerin kişisel karlarını göz önünde bulundurarak ortaya çıkartıldığını belirtmektedir. İçerik üreticileri ve gazeteciler arasındaki farklardan söz eden Aslıyüce, üretilen içerik ve haberlerin kalitesinden yüksek oranda memnun olmadığını ifade etmektedir. Üretim gerçekleştirenlerin bir kısmının masa başında kopyala-yapıştır tekniği ile üretim yaptığının vurgulayan Hüseyin Aslıyüce, buna karşın havalimanları başta olmak üzere sürekli olarak sahadan içerik üreten isimlerin de olduğunu ve bunları sıkı bir şekilde takip ettiğinden de söz etmektedir.

Diğer arkadaşlarımız bunu yapanlar için her şeyi söyleyemem çünkü kendisi de zaten havacılığın içinde yeni, kendisi de bunu hobi olarak yapıyor, işte Muş'un Varto ilçesindeki insanı da Kars'taki Eskişehir'deki Aydın'daki insanı da bilinçlendirmek için değil 'ben bu sektörden nasıl para kazanırım' diye yaparım diyor. Zaten bizler 16 yıl 17 yıl niye okuyoruz iyi bir para kazanmak için okuyoruz. O kişiler de havacılık mezunu değil kendilerini kendi okuduğu bölümlerde geliştirememiş ya da buraya ilgi duymuş ama öğrenim durumu yetmediği için bunları yapıyorlar. Bazılarını takdirle karşılıyorum havalimanı havalimanı geziyor ama bazılarını görüyorum copy-paste yapıyorlar ve hiç bilgi olmadığı şekilde paylaşıyorlar. Yani bana kalırsa %75 kötü, %25 iyi. İyileri takip etmek lazım diye takip ediyorum... En belirgin sorun şu; herkes bildiği işi yapmalı, herkes sevdiği işi yapmalı. Para kazanmak için iş yapmamalı (Hüseyin Aslıyüce).

İçerik üreticisi Ahmet Yılmaz ise kendi içerik üretim mekanizmasında bahsi geçen maddi kaygılara yer vermediğini belirtirken aktif olarak gözlemlediği sayfaların takipçi sayılarını artırmak, daha fazla beğeni almak ve dolayısıyla etkileşim oranlarını yükselterek kaygılarını gidermeyi çalıştıklarını vurgulamaktadır.

Mesela ben kendim için öncelikle şunu söylüyorum takipçi çoğaltmak için ya da takipçimden beğeni almak için paylaşım yapmıyorum. Bazı sayfaların sadece beğeni almak, takipçi sayısını çoğaltmak için paylaşımlar yaptığına şahit oldum ya da oluyorum (Ahmet Yılmaz).

4. 6. Türkiye'de Havacılığa ve Üretilen İçeriklere İlginin Yoğunluğu

Toplumda sivil havacılığa olan ilgi sosyal medya platformları çevresinde toplanmaktadır. Hızlı bir şekilde geniş kitlelerin iletişim kurabildiği bu platformlar sayesinde ilgili bireyler kimi zaman organizasyonlarda bir araya gelmekte kimi zaman ise kurdukları gruplar sayesinde birbirleriyle olan iletişimlerini geliştirmektedir. Söz konusu kolektif yapıyı ise havacılık temalı sosyal medya hesapları ve onların yöneticileri sağlamaktadır. Orantısız olarak ise takipçilerin büyük bir bölümü havacılık personellerinden oluşmaktadır. Sektör çalışanlarının ve havacılık tutkunu

bireylerin toplandığı bu kuvvetli iletişim kanalları aynı zamanda haber sirkülasyonunu akıcı bir hale getirmektedir. Öyle ki kimi zaman sosyal medya hesaplarında üretilen içerikler akademik eğitimlerde örnek olarak gösterilmekte, söz konusu bu bilgi de yine takipçiler tarafından sosyal medya yöneticilerine ulaştırılmaktadır. Takipçilerinin yüksek oranda havacılık çalışanlarından oluştuğunu belirten Armağan Aslan, kendi kitlesiyle yoğun bir şekilde etkileşim içerisinde olduğunu ve bazı üniversite programlarında içeriklerinin ders materyali olarak kullanıldığını ifade etmektedir.

Yani %70-80'i havacılıkla ilgili, havacılık sektöründe çalışanlar. Kaptan pilotlar, öğrenciler, kabin memurları vs. böyle kişiler. Paylaşımlarda da ilgi çekici bazı şeyler olduğunu bazen duyuyorum. Üniversitede derslerde örnek olarak videolar gösterebiliyor paylaşımlardan örnekler verilebiliyor (Armağan Aslan).

İçerik üreticisi Ahmet Yılmaz ise yönetmiş olduğu sayfadaki paylaşılan içeriklerden oldukça memnun olduğunu ve bunlarla ilgili aldığı geri dönüşlerin bu görüşünü destekler nitelikte olduğunu belirtmektedir.

Benim paylaşımlarımdan dolayı bana yorumlardan, dönüşlerden gayet memnunum. Bu dönüşlerin olduğunu gördüğüm sürece, gördükçe doğru yolda olduğumu ve insanlara faydalı, gerçek bilgiler, videolar, fotoğraflar paylaştığımı düşünüyorum (Ahmet Yılmaz).

Takipçi kitlelerinin sektör çalışanlarından ya da havacılık tutkunlarından oluşması üretilen içeriklere karşı farklı yorumları da olağan kılmaktadır. İçerik üreticileri belli bir kesime hitap ettikleri ve bu kesimin genel kapsamıyla havacılığa dair yoğun bilgi sahibi olmasından dolayı geri bildirimlerinin de özel olduğunu belirtmektedir. Buradaki geri bildirimlerin bilinçli kitlelerden gelmesi gazeteciler ve içerik üreticileri için ek bir kontrol mekanizmasını ortaya çıkarmaktadır. Üreticiler bu sayede ortaya çıkardıkları medya çıktısının derinliğiyle ve kalitesiyle doğru orantılı olarak kendi kitleleriyle daha organik bağ kurmakta ve motivasyonlarının olumlu yönde etkilendiğini ifade etmektedir. Murat Herdem'e göre bu bilinçli kitle muhabir ve içerik üreticisinin üzerinde olumlu bir hava oluştururken aynı zamanda otokontrol mekanizması geliştirmenin de gerekliliğini ortaya koyuyor.

Tabi biz niş bir alanda yaptığımız için bunu izleyici bilinçli takip ediyor. Bazılarının bilgisi benim ya da bazı pilotların ya da bazı yöneticilerin önünde bile bilgi sahibi olanlar var. Merakı olanlar var, adam mesela pilot falan değil ama simülatörü yutmuş her şeyini biliyor adam 15 yaşında, biliyor... Sektörünü takip eden adam bu tarz bilgileri çok daha iyi biliyor. Dolayısıyla karşında kolay kolay sallayacağın ve yutan bir adam yok, her söylediğinin altının dolu olması

lazım, tabi keyif verici bu ve otokontrolü sağlıyor, biliyorsun ki o adam pusuda bekliyor. Kaptan var adam hemen yazıyor, orda bir hata yapsan tweet atıyor, bir şey yapıyor (Murat Herdem).

Havacılığa olan ilgiyi sosyal medya üzerinden izlemenin yanı sıra eğitim alanı olarak da incelemek gerekir. Havacılığa ilişkin eğitim veren tüm ön lisans ve lisans programlarının yoğun şekilde mezun vermesi bu ilginin bir başka çıktısıdır. Ayrıca havacılığa olan ilginin arttığını yılın farklı dönemlerinde ve farklı şehirlerinde düzenlenen fuarlara ve festivallere olan yoğun katılımı gözlemek mümkündür. Bu etkinliklerin ulusal ve uluslararası kapsamda düzenleniyor olması da havacılığa olan ilginin geleceğine dair öngörülerini barındırmaktadır. Dünya havacılığının ve Türk havacılığının bir karşılaştırmasını yapan Hüseyin Aslıyüce'ye göre üniversite düzeyinde havacılık programlarının oldukça yoğun mezunlar verdiğini fakat sektörün bu mezunların her birinin iş sahibi yapabilecek kapasiteye sahip olmadığını söylemek mümkündür.

Havacılıkta şu an yeteri kadar personel var evet şu an Londra'da, Almanya'da yer hizmetleri, kule, onlar bunlar bir grev var ve de personel sayısı az ama bizim üniversitelerimizde haddinden fazla havacılık bölümü var.... Yani havacılığa da kabin hizmetleri olsun yer hizmetlerindeki çalışma arkadaşlarım olsun evet burası çok güzel bir yer tavsiye ediyorum ama haddinden fazla mezun veriyor. Havacılık esasında aslında dolu. Hem içerik olarak, sosyal medya olarak hem de çalışacak kişi sayısından dolu. Şimdi görüyorsunuz havalimanını burada kaç kişi apron kartlı çalışıyor? 60bin kişi çalışıyor. Ama her yıl 5 bin 6 bin tane öğrenci mezun oluyor. Ama her yıl İGA, Türkiye'deki 54 tane havalimanı büyümüyor (Hüseyin Aslıyüce).

Gazeteciler kitleleriyle kurdukları iletişimde içinde bulundukları iki kimlik arasında çatışma yaşamaktadır. Bireyselleşmenin bir sonucu olarak içerik üreticisi kimliğini kazanan gazeteciler, kitleleriyle kurdukları iletişimde ilgiyi odak noktasına alarak seçim yapmaktadır. Buradan hareketle gazeteciler sosyal medyayı yoğun bir şekilde kullanmayı tercih edenlere karşı kendilerini içerik üreticisi olarak tanımlamaktadır. Karşılaşmış olduğu bir olaydan örnekle bu durumun tanımlayan Tolga Özbek, sahip olduğu mesleki kimliklerin güncel kişi ve olaylara göre değişiklik gösterdiğinin altını çizmektedir.

Mahallenin çocukları geliyor elinde tripot, kamera çantası falan. 'abi sen ne iş yapıyorsun?' diyor. Şimdi gazeteci desem, bu çocuk hayatında gazete görü mü hiç emin değilim yani. Gazete nedir bilmiyor. Ben diyorum YouTuber'ım. 'Ooo abi video çekiyorsun beni de çek ben nasıl kanalımı büyütebilirim' diyor (Tolga Özbek).

BEŞİNCİ BÖLÜM

5. TARTIŞMA

Havacılık, muhabirlik ve içerik üreticiliğinde bir uzmanlaşma alanı olarak görülmektedir. Bu konuda uzmanlaşmak isteyen kişilerin eğitim durumlarına bakıldığında bir çeşitlilik söz konusudur. Gazetecilerin bir kesimi iletişim fakültesi mezunuyken bir kesimiyse farklı bölümlerden mezun olmalarına rağmen alaylı olarak sektör içerisinde gazetecilik pratiklerini edinmiştir. Gazetecilerin geneline bakıldığında farklı bölümlerden mezun olmalarına rağmen en az lisans mezunlarından oluştukları da görülmektedir.

Havalimanı muhabirliği, gazetecilerin havacılık sektörüne ilişkin haberler üretmelerine imkan sağlayan bir alandır. Fakat tek odağı havacılık haberleri olmadığından, havalimanı muhabirleri kendilerini havacılık muhabiri olarak tanımlamaktan kaçınarak *havalimanı muhabiri* olarak tanımlamaktadır. Havacılık sektöründe uzmanlaşmak isteyen muhabirlerin bir bölümü havalimanı muhabirliğinden ayrılarak uzmanlık alanlarını derinleştirmeyi amaçlamıştır. Bu amaç gazetecileri geleneksel medyadan daha çok dijital medyada haber üretimine yönlendirmiştir. Burada da iki farklı oluşum meydana gelmiştir. Bunlardan ilki bir grup havacılık muhabirinin bir araya gelmesiyle ortaya çıkan oluşumlardır. İnternet haber sitelerinde üretimlerini gerçekleştiren gazeteciler kendi içerisinde de kişisel sosyal medya platformlarından havacılıkla ilgili haber ve içerik üretmektedir. İkinci oluşum ise gazetecilerin bireysel olarak haber üretimlerini gerçekleştirmesidir. Burada gazeteciler kişisel sosyal medya platformları ve web siteleri üzerinden içeriklerini üretmektedir. Aslında bu iki oluşumda da gözlemlenebildiği gibi bazı gazetecilerin birer içerik üreticisi olduğunu söylemek mümkündür. Gazetecilerin yanı sıra havacılıkla ilgili medya çıktıları üreten ve kendilerini havacılık muhabiri olarak da tanımlamayan içerik üreticileri vardır. İçerik üreticilerinin bir kısmı havacılıkla ilgili haber ve özgün içerik üretirken bir kısmı da yalnızca uçak ve havaalanı içerikleri paylaşan *spotter* hesaplarıdır.

Görüşmeler kapsamında havacılık muhabirleri, havalimanı muhabirleri ve içerik üreticilerinin temel anlamda etik ilkelere karşı tutumlarda hem fikir olduğu gözlemlenmiştir. Etik ilkelerin ihlalinin bir tartışma konusu olarak saptamış ve bu ihlallerin altında yatan sebeplere ilişik çıkarımlar yapılmıştır. Elde edilen bulgular sonucunda etik ihlal tartışmalarına konu olan sebeplerden bir tanesinin paylaşılan içeriğin özgün olmaması durumunda kaynak belirtilmesinden kaçınılması durumudur. Burada içeriği üreten kişiye dair herhangi bir atıfta bulunmadan paylaşılan içerikler, söz konusu üreticinin temel motivasyonunu zedelemektedir. Bu bağlamda paylaşım yapanların da gazetecilik ya da havacılık sektörüne dair bilgi birikimine sahip olmamasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca kaynak belirtmeden ya da yeterli oranda teyit edilmemiş içeriklerin paylaşımıyla birlikte

havacılık yayıncılığına ilişkin görüşlerin zedelenmesi kaçınılmazdır. Bu olumsuz anlamdaki görüşler de yine profesyonel üreticiler için üretimlerinde aşılması gereken bir engel olarak görülmekte ve emek kaygı içerisinde mesleklerini icra etmekte güçlük çekmektedirler.

Yanlış, kişi ve kurumlara zarar verebilecek etik ilkelerden uzak içeriklerin paylaşımı da bu sorunların arasında yer almaktadır. Temel olarak dikkat çekiciliği artırma ve daha fazla sosyal medya etkileşimi almak amacıyla gerçekleştirilen bu tutumlar gerek havacılık muhabirleri gerekse içerik üreticileri için bir tartışma konusu olmaktadır. Gazeteciler ortaya çıkan yanlış bilginin hızlı yayılımından dolayı zorluklar yaşadıklarını ve başkaları tarafından yayılmış bu yanlış bilgileri düzeltmek adına büyük çaba sarf ettiklerini belirtmiştir. Buradan hareketle yanlış bilginin hızlı bir şekilde büyük kitlelere ulaşmasının ortaya çıkarabileceği sorunları gözlemlemek mümkündür.



6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu bölümde araştırmanın sonuçlarına yer verilmiştir. Ayrıca araştırmanın sonuçları bulgularla ilişkilendirilerek sunulmuştur.

6. 1. Sonuçlar

Havacılık geniş bir tarihi sürece sahiptir. Mitolojik efsanelerden Wright Kardeşler'e kadar uzanan ve sonrasında motorlu bir hava taşıtı olarak kullanılmaya başlayan uçaklar, zaman içerisinde bir yerden başka bir yere ulaşmanın en kısa aracı olarak toplum hayatında yerini almıştır. Her ne kadar uçaklar hızlı bir şekilde gökyüzüyle buluşsa da toplumun büyük kesiminin uçaklarla tanışması oldukça uzun zaman almıştır. Çünkü yüksek bilet fiyatları sebebiyle uçaklar uzun yıllar boyunca yalnızca belli bir kesimin seyahat edebildiği taşıma aracıydı. İlerleyen yıllarda tekelleşmenin etkisiyle rekabetsiz bir pazar içerisinde yükselen bilet fiyatları, devlet müdahaleleriyle birlikte düzenlemelere tabi tutulmuş ve havacılık pazarına farklı firmaların da dahil olmasının önü açılarak tekelleşmenin ortan kaldırılması amaçlanmıştır. Türkiye'de 2003 kararları olarak adlandırılan bu müdahaleler sonucunda *havayolu halkın yolu* sloganıyla havacılık piyasasına ilişkin derinlemesine düzenlemeler getirilmiştir. Bu sayede uçak kullanımı toplumun büyük bölümüne yayılmış, belli dönemlerde ise uçak bilet fiyatları otobüs bilet fiyatlarının da altında satışa sunulmuştur.

Toplumun bu süreçte uçaklar, valiz hazırlamak ve havalimanı işlemleri gibi uçak seyahatlerine uzanan süreçlere ilişkin bilgi alma ihtiyacı da ortaya çıkmıştır. Her ne kadar havacılık yayıncılığı özellikle dergi yayıncılığı çatısı altında uzun bir geçmişe sahip olsa da toplumda uyanan bilgi ihtiyacı doğrultusunda havacılık yayıncılığına dair üretim hız kazanmıştır. 2008 yılında kurulan *Airport TV* bu üretimin geleneksel medyadaki örneklerindendir. Fakat hızlı bir yükseliş yaşayan bu televizyon kanalının yayın hayatı uzun soluklu olmamıştır. Dergi yayınları, YouTube yayıncıları, Instagram yayınları, PodCast yayınları, sinema filmleri ve kişisel bloglar, havacılığa ilişkin medya çıktılarının gözlemlenebildiği diğer platformlar olarak tespit edilmiştir. Bu platformlarda içerik üreten sosyal medya hesap yöneticilerine dair araştırma gerçekleştirildiğinde bir kısmının kendisini *havacılık muhabiri* olarak tanımladığı gözlemlenmiş ve bu tanımlamayı kullanan gazeteciler başta olmak üzere farklı içerik üreticileriyle de derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Görüşmeler esnasında havacılık muhabirlerinin bir kısmının havalimanı muhabiri olarak da görev yaptığı saptanmıştır. Bu saptama, çalışmanın seyrine ilişkin bazı düzenlemeler gerektirmiş ve gerçekleştirilen görüşmeler sonucunda havalimanı muhabirlerinin tek odağının havacılık haberleri olmadığı belirlenmiştir. Buradan hareketle edinilen bilgiler çalışma içerisinde de belirtilerek bulgular bölümünde yorumlanmıştır.

Havacılık muhabirlerinin öncelikle eğitim bilgileri incelenerek iletişim fakültesi mezunlarının sektördeki yerine dair çıkarımlar yapılmıştır. Muhabirlerin bir kısmının iletişim fakültesi mezunu olduğu ya da mesleğe başladıktan sonra iletişim fakültelerinde eğitim gördüğü gözlemlenirken, bir kısmının da meslek içerisindeki deneyimleriyle birlikte alaylı olarak gazetecilik yaptığı saptanmıştır. Sosyal medya hesap yöneticilerinin ise havacılıkla ilgili içerikler üretmeye başladıklarında iletişim alanına dair bir eğitim almadıkları fakat ilerleyen süreçte iletişim fakültesi bölümlerinde eğitim aldıkları görülmektedir.

İletişim fakültesi mezunu olmak, gazetecilik etiklerine ve medyada var olabilmek adına doğru adımların atılmasına destek olmaktadır. Teknik bilginin yanında teorik olarak da çeşitli başlıkların dikkate alınmasıyla üretilen içerikler daha yüksek kitleler tarafından ilgi görmekte ve sektörün gelişimine katkı sunmaktadır. Bu da iletişim fakültesi mezunu olmanın havacılık haberciliğindeki yerinin oldukça kıymetli olduğunu ifade etmektedir.

İletişim fakültelerinde yer alan tematik habercilik içerikli derslere bir yenisi olarak havacılık haberciliğinin eklenmesine şu an için gereklilik görülmemektedir. Bu görüşün temel sebebi, tematik haberciliğe doğru ivmelenen gazeteciliğe ilişkin iletişim fakültelerinin yeterli eğitimi sağlayamayacak olmasıdır. Çünkü uzmanlaşma olarak seçilebilecek başlıkların çeşitliliğinin çok olması, iletişim fakültelerinin bu gereksinimi karşılama konusunda büyük bir zorluk olarak karşımıza çıkacaktır. İletişim fakültelerinde havacılık haberciliğinin bir seçmeli ders olarak okutulmasının yerine tematik habercilik ve araştırmacı gazeteciliğe ilişkin derslerin zorunlu dersler olarak okutulması ve iletişim fakültesi öğrencilerinin sektörde uzmanlaşmak istedikleri alanla ilgili hangi yolları izlemesi gerektiğine dair daha detaylı eğitim almaları bir öneri olarak belirtilebilir. Uzmanlaşmak istenilen sektöre ilişkin gerek akademik gerekse teknik anlamda eğitimler alınması gazetecilerin tüm tematik uzmanlık alanlarında olduğu gibi havacılık muhabirliğinin de en temel gerekliliğidir. Havacılıkla ilgili yayın yapan, içerik üreten ve haber hazırlayanların dernek kurarak bir araya gelmesi, alanın uzmanlık olarak tanımlanmasına neden olacaktır. Mevcut derneğin yalnızca İstanbul'da havalimanlarında haber yapan muhabirleri kapsamı ve bu muhabirlerinde havacılıktan daha ziyade havaalanındaki etkinliklere yönelik haber hazırlamaları, havacılık muhabirleri derneği eksikliğini göstermektedir. Çünkü mevcut dernek aynı alanda haber yapan değil aynı lokasyonda haber yapan kişileri kapsayan niteliktedir. Dernek faaliyetleri kapsamında da eğitimler düzenlenerek alanın bir gazetecilik, medya ve habercilik alanı olarak belirlenmesine katkı sağlanacaktır.

Bunun yanındaki temel görüş ise gazetecilerin uzmanlaşmak istedikleri konularda kişisel olarak kendilerini geliştirmelerinin gerekliliğidir. Bireyler bu eğitimlerini akademik olarak almanın yanı sıra sektör içi teknik bilgilerle desteklemektedirler. Çalışma kapsamında gazetecilerin ve içerik üreticilerinin eğitim durumları yalnızca iletişim bağlamında yeterliliklere dayandırılmamaktadır. Aynı zamanda çalışmanın diğer bir kanadını oluşturan havacılık konusundaki eğitim durumları da tespit edilmiştir. Gazetecilerin yükseköğrenim seviyesinde herhangi bir havacılık eğitimi

almadıkları, fakat belirli sınıflarda pilotaj eğitimi aldıkları görülmektedir. Ayrıca gazeteciler havayollarına ait birimlerden talepleri doğrultusunda kısa süreli eğitimler alarak havacılık sektörüne dair temel teknik bilgiler edinmişlerdir. İçerik üreticileri ise genel kapsamda havayolu veya havaalanı personeli oldukları için bu eğitimleri *işe giriş eğitimi* adı altında almaktadırlar ve kimi içerik üreticisi ilgilerinin artması sebebiyle yükseköğrenim düzeyindeki havacılık programlarında eğitim görmektedir.

Görüşmecilerin mesleki tecrübelerinin havacılık üzerine uzmanlaşması bir süreç içerisinde olgunlaşmıştır. Havacılıkta ihtisaslaşmak isteyen gazeteciler tek odağı havacılık olan televizyon programları ve internet haber siteleri gibi alanlarla görev almakla birlikte, kişisel sosyal medya hesaplarından da içerikler üretmektedir. Tercih edilen bu uygulama gazetecilere *içerik üreticisi* adında ikinci bir kimlik kazandırmaktadır.

Havacılık haberi veya içerik üretimine dair başlangıçların sorgulandığı bölümde ise katılımcıların cevapları üç farklı başlık altında toplanmıştır; bunlardan ilki kişisel ilgiye dayalı olarak ortaya çıkan üretim arzusudur. Fakat bu kişisel ilgi gazetecilikten ziyade havacılığa olan özel eğilimden oluşmaktadır. İkinci başlık ise gazetecinin görev yaptığı kuruluşun görevlendirmesi üzerine üretim yapılmasıdır. Burada sondalama sorularıyla birlikte havacılığa dair fikir sahibi olmayan gazetecilerin haber üretimine başladıktan sonra bu alana özel bir ilgi duydukları irdelenmiştir. Üçüncü başlık ise havacılık sektöründe çalışmaya başladıktan sonra içerik üretmeye karar verilmesidir. Bu başlık genel kapsamıyla içerik üreticileri için bir cevap niteliği taşımaktadır.

Havacılık muhabirlerinin gazetelerde iş bulabilmelerinin oldukça zor olduğunu da belirtmek gerekir. Havacılığın henüz spor, magazin ve ekonomi gibi tematik olarak geniş kitlelere hitap etmemesi yayın kuruluşlarını tereddütte bırakmaktadır. Bu sebeple havacılık üzerine uzmanlaşan gazeteciler yukarıda da bahsedildiği gibi kendi platformları üzerinden mesleklerini devam ettirmek durumunda kalmışlardır. Buna karşın kayda değer bir havacılık olayında yayıncı kuruluşların ilk olarak temasa geçtiği isimler yine söz ettiğimiz havacılık muhabirleridir.

Kendi platformları üzerinden üretim yapan gazetecilerin karşılaştığı sorunlar yalnızca bunlarla sınırlı değildir. İnternet haber sitelerinin de varlıklarını göstermeye başladıkları 2000’li yılların başında, bireyselleşmek isteyen gazeteciler sektör içinde yer etmiş olan gazetecilerle de mücadele etmek durumunda kalmışlardır. Havacılık muhabirleri olarak web siteleri üzerinden yayın yapmaya başlayan gazeteciler uzun yıllar basın toplantılarına ‘*internetçi*’ oldukları için alınmamıştır. Bu bilgi sektör içerisindeki rekabetin ne denli yüksek olduğunu göstermektedir. İnternette habercilik yapmanın doğru olmadığını belirten gazetecilerin ilerleyen yıllarda birer web sitesi açması da gazeteciliğin sürekli yenilenen ve bu yeniliğe ayak uydurmayanların tutunamadığı bir sektör olduğu anlamına gelmektedir.

Türkiye’de havacılığın özellikle sivil boyutta ilgi odağı haline gelmesinin nedenleri incelenmiş ve ardından meslek uzmanlarına yöneltilen sorularla birlikte 2003 yılındaki kararların bu

etkilerle bağlayıcılığı tespit edilmiştir. *Havayolu halkın yolu* sloganıyla birlikte gerçekleştirilen atılımlar sonucunda havacılık sektöründe tekelleşmenin kırılması Türk toplumunun hem iç hem de dış hatlarda daha uygun fiyatlarla seyahat imkanının kapısını açmıştır. Bu hususta hem fikir olan uzmanların görüşleri aynı zamanda literatürde elde edilen verileri desteklemektedir.

İçerik üreticilerinin havacılıkla ilgili paylaşımlar yapmak adına açtıkları sosyal medya hesaplarının sayısı gün geçtikte artmaktadır. Buradaki en göze çarpan nokta sayfaların çoğunluğunu havacılık sektöründe çalışanlarının yönetiyor olmasıdır. Bu sayede içeriğe en temel kaynaktan ve hızlıca ulaşabilmekte ayrıca havacılık tutkularını somut bir çıktı olan sayfalarıyla pekiştirmektedirler. Fakat bu sayfaların tamamı bunlarla sınırlı değildir. Havacılıkla herhangi bir bağı olmamasına ilişkin yalnızca etkileşim alabilmek adına paylaşımlar yapan sayfalar da mevcuttur. Sektör uzmanları da bu sayfaları bir sorun olarak görmektedir. Çünkü yalnızca etkileşim kaygısı ve dolayısıyla maddi kaygılar çerçevesinde gerçekleştirilen paylaşımlar havacılık muhabirlerine fazladan bir iş yükü oluşturmaktadır. Sansasyonel veya yüksek etkileşim alması öngörülen yanlış bilgilerin paylaşımı sosyal medyada hızlı bir şekilde yayıldığından havacılık muhabirlerinin bu bilgilere dair olumlu ya da olumsuz görüşlerini belirtmek zorundadır. Çünkü bu isimler sektörde *uzman* olarak tanımlandığından kamuoyu tarafından baskı altına kalmakta ve daimi suretle teyit mekanizması olarak görülmektedir. Bu da gazetecilerin özgün haber üretimine ayıracakları vakitlerini yanlış haberleri düzeltmek için kullanmalarına sebep olmaktadır. Ayrıca gazeteciler sosyal medyadaki bilgi yayılımının oldukça hızlı olmasından dolayı daha yoğun mesai sarf etmeleri gerektiğinin altını çizmektedirler.

İçerik üreticileri yönetmekte oldukları sosyal medya platformlarıyla birlikte kolektif yapıya da öncülük etmektedir. Bu sayfalar havacılıkla hobi olarak ilgilenenler, pilotlar ve diğer havacılık çalışanları için birer toplanma noktasıdır. Bu da aynı zamanda havacılığa ilişkin kaynaklarının genişlemesine destek olmaktadır. Çünkü bireyler haber niteliği taşıdığını düşündüğü içerikleri sayfa yöneticileriyle paylaşmak gibi bir davranış sergilemektedir. Bu da içerik üreticilerinin kaynak çeşitliliğine olanak sağlamaktadır.

Havacılık haberciliğine ilişkin diğer sonuçlara değinmeden önce havalimanları muhabirliğine de bir parantez açmak gereklidir. Havalimanı muhabirlerinin Türkiye’de uzun yıllardır var olduğu ve varlığını da sürdüreceği bir gerçektir. Buradaki dikkat çeken bilgi *havalimanı muhabirliği* kavramının Türkiye’den başka bir ülkede olmamasıdır. Bu da Türkiye’de haberciliğe ilişkin yapılacak birçok çıkarımı desteklemektedir. Havalimanı muhabirliği kavramı siyasi, sanat ve magazin gibi başka birçok hareketlilik nedeniyle İstanbul’da yoğunlaşmakta, İstanbul Havalimanları Muhabirleri Derneği adı altında da dernek faaliyeti yürütmektedirler.

Havacılık haberciliğindeki sorunlara ilişkin birçok farklı ifade mevcuttur. Fakat en temel unsurlardan bir tanesi havacılığa ilişkin medya üretiminin az olması buna kıyasla da paylaşımların çok yüksek olmasıyla ilişkilidir. Çünkü uzmanların da ifadesiyle havacılığın *niş* bir alan olması,

üretilen içeriklerin sınırlı kalmasına sebep olmaktadır. Uzmanlar bu sebeple yoğun bilgi akışı içerisinde, sınırlı içeriklerin hızlı dolaşımını bir sorun olarak görmektedir. Bu hızlı bilgi akışı teyide muhtaç ve kaynak kullanımlarının doğru uygulanmadığı içeriklerin doğmasına sebep olmaktadır. Burada da sektörün temel probleminden bir başkasıyla karşı karşıya kalınmaktadır. Gazeteciler sektöründeki bağlarının da katkısıyla haberlerini çok fazla kaynaktan teyit etmektedir. Bu kaynaklar genel kapsamıyla havayolu şirketlerinin yöneticileri, havalimanı çalışanları, havalimanı yöneticileri, pilotlar, kabin memurları, havacılıkla özel olarak ilgilenen kişiler, yabancı basın organları, havacılık otoriteleri ve yayınlanan raporlardan oluşmaktadır. Gazeteciler için bir alanda uzmanlaşmanın en önemli unsuru da söz konusu alanla ilgili kaynaklarla organik bir bağ oluşturulmasıdır. Buradaki dikkat edilmesi gereken konu kaynaklarla olan iletişimin sağlıklı yürütülmesidir. Çünkü kaynakların gazetecilerin araştırmalarına yönelik tutumları birçok farklı sebeple değişkenlik gösterebilmektedir. Gazeteciler bu değişkenliğe karşın kişi ve kurumları korumayı yani kaynak gizliliğine oldukça dikkat etmelidir. Aksi halde kaynaklardan gelen bilgi akışının sektöre uğraması gazeteciler için büyük bir sorun olacaktır. Bu sorunla karşı karşıya kalmak istemeyen muhabirler de gazetecilik etiklerine bağlı kalarak profesyonellik çerçevesinde üretimlerini gerçekleştirerek bireysel güven ortamlarını yaratmalıdırlar. Bu güven ortamı zaman içerisinde genişleyerek farklı birim ve kişilere de referans olacağı için gazetecinin kaynak çeşitliliği artacak, üretim aşamasındaki verimlilik doğru orantıda artış gösterecektir.

İçerik üreticileri ise gazetecilere oranla kaynaklarıyla daha dar bir alanda iletişim kurmaktadır. Temel kaygının haber üretimi olmadığı sosyal medya platformlarında asıl amaç etkileşim oranlarını yüksek tutmaktır. Genel kapsamda takipçilerinden gelen ve gazetecilerin ürettikleri haberleri paylaşan bu hesaplar, kendilerini teyit kaygısından daha muaf hissetmektedir. Bu da içeriklerin seçimine yön vermektedir. Bu sebeple çoğunlukla bir araştırma sonucundan ziyade kendilerine iletilen içeriği kısa bir teyit mekanizmasından geçirerek paylaşım gerçekleştiren içerik üreticileri, bu paylaşımlarında oldukça seçici davranmaktadır. Buradaki temel seçicilik etkileşim kaygısına dayanmaktadır. Herhangi bir bilgi amacı olmayan uçak, havalimanı vb. görsellerin paylaşılmasının eskisi kadar ilgi çekmediğini ifade eden içerik üreticileri insanların bilgi alma ihtiyaçlarından dolayı içeriklerine yön verdiklerini belirtmektedir. İçerik üreticileri buradaki tercihlerinin güncel olaylardan oluştuğunu belirtmektedir. Etkileşim istatistiklerini birer ölçüt olarak kullanan içerik üreticileri güncel olaylara dair paylaşımlarına ilginin daha yoğun olduğunu ifade etmektedir. Özellikle takipçilerinden kendilerine ulaşan anlık uçuş videoları ve yangınlara havadan müdahale eden uçakların içerisinden çekilmiş videolar gibi anlık ve ana kaynaklardan erişilen içeriklerin yoğun ilgi gördüğünü vurgulamaktadırlar.

Havacılık birçok farklı unsuruyla birlikte sosyal hayatın içinde yer tutmaktadır. Bu ilişki ekonomiye sağladığı doğrudan ve dolaylı etkiler çerçevesinde önem arz eder. Çünkü ekonomik faaliyetler üretim ve tüketim aşamaları başta olmak üzere ulaşım sektörüyle doğrudan ilişkili olup,

ulaşım sektöründeki hareketlilik direkt olarak havacılık sektörünün de ekonomide büyük pay sahibi olmasını sağlamaktadır. Tüm bu bilgiler doğrultusunda ülkelerin ya da bölgelerin ekonomik açıdan büyümeleri için sivil havacılık oldukça önemli bir faktördür.

Havacılığın gündelik yaşamın en önemli kriterlerinden ekonomiyle bu denli ilişkili olması gençlerin eğitim alanı olarak havacılığa yönelmesinde de seçici kriterdir. Havacılık alanında mesleki eğitim verilen kurumlarda ilgili bölümlerin sayısı gün geçtikçe artmakta, verilen mezunlarla birlikte büyümeye devam eden havacılık sektöründeki istihdam açığı en aza indirmek amaçlanmaktadır. Bununla birlikte üniversite düzeyinde pilotaj, hava trafik kontrol, uçak mühendisliği, uçak gövde motor bakım, uçak elektrik-elektronik, uçak teknolojisi, havacılık yönetimi, sivil hava ulaştırma işletmeciliğı, sivil havacılık kabin hizmetleri, uçuş hareket yöneticiliğı ve hava lojistiğı bölümleri adı altında lisans ve ön lisans düzeyinde eğitimler verilmektedir. şen (2019), üniversitede havacılık alanında eğitim gören öğrencilere dair gerçekleştirdiğı bir çalışmada ilgili bölümlere yerleşen öğrencilerin çoğunluğunun ilk tercihi olduğunu tespit etmiştir. Buradan hareketle tercih sürecindeki gençlerin havacılık bölümlerini bir mecburiyet değıl tercih olduğu görüldüğü açıktır. Aynı çalışmada öğrencilerin havacılıkla ilgili meslekleri seçmesinde havacılığa ilgi duymaları, sektörün avantajlarının bilincinde olmaları ve sektörde kariyer yapmayı amaçladıkları da vurgulanmıştır (şen, 2019). Öğrenciler mesleki yeterliliklerini elde ettiğı taktirde havayolu şirketleri, hava limanları, yer hizmetleri işletmeleri, hava ulaştırma şirketleri, hava lojistik firmaları, uçuş pazarlama firmaları gibi alanların herhangi birinde iş sahibi olarak sektöre giriş yapabilmektedir.

Havacılıkla ilgili eğitim kurumları yalnızca sivil havacılık odaklı değıldir. Öğrenciler Hava Harp Okulları ve Hava Astsubay Meslek Yüksekokulları bünyesinde askeri havacılık eğitimi alınmakta, ayrıca sözleşmeli olarak Hava Subay ve Astsubay olarak askeri havacılığı meslek olarak tercih edilebilmektedir. Tüm sektörlerde olduğu gibi havacılık sektöründe de görevini yerine getirmeye devam eden çalışanlar için birlikte hareket etmek oldukça önemlidir. Bu bağlamda dernekler gibi mesleki örgütlenmeler havacılık sektörü içerisinde de görülmektedir. Dernekler sayesinde hem meslek içerisinde çalışanlar hem de havacılığa ilgi duyan bireyler tek çatı altında toplanabilmekte, havacılığın bilinirliliğini artırmak için çeşitli faaliyetler düzenlenmektedir. Etkinliklerin kapsamlarına bakıldığında sektörde deneyim kazanan isimlerin katılımcılarla bir araya geldiğı ve havacılığa olan ilgilinin artırılmasına yönelik faaliyetlerden söz etmek mümkündür. Derneklerin de öncülerinden olan benzeri topluluklar aynı zamanda hobi faaliyetleri için de bir araya gelmektedir. Havacılığa dair hobi ve sportif faaliyetler de görmek mümkündür. Planör, paraşüt, model uçak, yamaç paraşütü, paramotor, yelken kanat ve microligh bunlara birer örnektir. Bunun yanında gelişen teknolojiyle hayatımıza giren drone, video ve fotoğraf alanının havacılıkla buluşmasını sağlamış, artan ilginin doğrultunda da Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından insansız hava araçları olarak tanımlanan drone ve benzeri cihazları yönetebilmek adına gerekli prosedürler işleme alınmıştır. Prosedürler çerçevesinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından

eğitimleri ve ilgili sınavları başarıyla sonuçlandıranlar yeterlilik belgesine sahip olmaya başlamış, bu sayede bilinçsiz kullanımların önüne geçilmiştir.

6. 2. Öneriler

Bu bölümünde araştırmanın bulguları ve sonuçlarına yönelik önerilerde bulunmakta ve gelecek çalışmalara yönelik dikkate alınması gereken noktalara dair öneriler sunulmaktadır.

6. 2. 1. Araştırma Sonuçlarına Dayalı Öneriler

Araştırma sonuçlarına dayalı sunulan öneriler aşağıda sıralanmıştır. Bu önerilerde genel kapsamda havacılık muhabirleri ve içerik üreticilerinin niteliklerine dair öneriler sunulurken aynı zamanda havacılık haberciliği ve içerik üreticiliğinin nasıl yapılması gerektiğine tavsiyelerde de bulunulmuştur. Bu bağlamda öneriler şu şekilde sıralanmaktadır:

1. Gazetecilerin bağlı oldukları kurumların yanı sıra havacılık alanında hizmet veren havayolları, havalimanı işletmeleri vb. birimlerden hem gazetecilere hem içerik üreticilerine eğitimler verilmesi gerekmektedir. Çünkü havacılık muhabirlerinin ve içerik üreticilerinin havacılığa ilişkin teknik bilgi gereksinimlerini karşılamakta güçlük çektikleri gözlemlenmiştir.

2. Geleneksel basında havacılığa ilişkin haber ve içerikler daha yoğun şekilde yer almalıdır. Havacılığa ilişkin toplumsal bilinci artırmak için her kesime ulaşmak hedeflenmeli ve tüm medya kanallarında aynı hassasiyet gösterilmelidir.

3. Havacılık muhabirleri toplumun tüm kesimlerine hitap edecek haber dili kullanmalıdırlar.

4. İçerik üreticileri kaynak kullanımına daha fazla önem göstererek yanlış haber yayılımının önüne geçmelidir. Başka birisi tarafından üretilen özgün bir haberi paylaşmak yerine kaynaklarla organik bağlar geliştirmelidir. Başkası tarafından üretilen içeriği paylaşmaları durumunda kaynak belirtmekten kaçınmamalıdır.

5. İçerik üreticileri etkileşim kaygısından uzaklaşmalı, ürettikleri özgün içeriklerle bu kaygının önüne geçmeyi ve yükseliş elde etmeyi amaçlamalıdır.

6. Havacılık sektöründe çalışan içerik üreticileri çalıştıkları kurumlar tarafından desteklenmeli, birimler bu sayfaların kurumsal imaj için öneminin bilincinde olmalıdır.

7. İçerik üreticileri ve sayfalarının önderliğinde havacılık buluşmaları gerçekleştirilmelidir. Hobi faaliyetleri artırılmalı ve Türkiye'deki havalimanlarında Avrupa'da oldukça yaygın olan *spotter terasları* inşa edilmelidir. Bu sayede havacılığa olan ilginin yükselişi amaçlanmalıdır.

8. Havacılık muhabirleri bir dernek altında örgütlenmelidir. Bu örgütlenme gazetecilerin duydukları kaygılara ilişkin önlemler alınmasında yardımcı olacağı gibi içeriklerin kaliteli hale gelmesi için bir rekabet ortamı da oluşturacaktır.

9. Havacılık muhabirleri ve içerik üreticileri yabancı basını aktif bir kaynak olarak kullanmalıdır.

10. İletişim fakültelerinde tematik habercilik ve araştırmacı gazetecilik derslerinin kapsamı genişletilmelidir.

11. Üniversitelerde havacılıkla ilgili bölümlerden mezunların sayıları devamlı olarak artmakta fakat havacılık sektörü bu mezun sayısına karşılık verememektedir. Bu sebeple bölümlerin kapsamı, kabul şartları ve kontenjanları göz önünde bulundurularak düzenlemeler yapılmalıdır.

12. Havayolları ve havacılık işletmeleri içerik üreticileriyle iş birliği içerisinde üretimler gerçekleştirmelidir. Bu aynı zamanda kurumsal kimliğin ve toplum tarafından kurumlara dair görüşlerin iyileşmesine olanak sağlayacaktır.

13. Ani gelişen kaza, kırım vb. durumlarda geleneksel yayın organları sektör uzmanı olarak havacılık muhabirlerine başvurmalı. Benzeri kazalara dair çıkarımlar yapabilecek ve gündemi doğru şekilde destekleyecek isimlerle haberlerini güçlendirmeli.

14. İçerik üreticileri gündemi takip ederek daima aktif kalmalı. Aksi halde sosyal medyadaki hızlı bilgi tüketimi sayfalarının durağanlığından olumsuz yönde etkileneceğinden etkileşim sayıları düşüşe geçecektir.

15. Havacılık konusunda uzmanlaşmak isteyen gazetecilik mezunlarının havacılık haberciliğine ilişkin eğitim alabileceği bir kurum olmadığından, havacılık muhabirleri tarafından sektördeki yeni meslektaş adaylarına eğitim verilmelidir.

16. Havacılık muhabirleri yeni medyada içerik üretirken daha profesyonel üretim metotları kullanarak dijitalleşmeye ayak uydurmalıdır.

6. 2. 2. İleride Yapılabilecek Araştırmalara Yönelik Öneriler

İleride yapılacak araştırmalara öneri oluşturması adına bazı başlıklar şu şekilde sıralanmıştır:

1. Havacılık haberciliği tematik dergileriyle, televizyon programlarıyla ve medya çıktılarıyla uzmanlık isteyen bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. İlgi bakımında da dikkat çekici bir potansiyelin olup olmadığı araştırılması gereken bir konudur. Bu açıdan hem iletişim fakültesi öğrencilerinin havacılıkta uzmanlaşma potansiyelinin belirlenmesi hem de bu potansiyeli karşılamak için oluşturulacak ders içeriğinin ortaya konması bir araştırma konusudur.

2. Havalimanı muhabirliği havalimanlarındaki sirkülasyon içerisinde sanatçıları, spor kafileleri ve siyasetçileri takip etmekle görevlidir. Bu yoğun mesai havacılıkla ilgili haber üretimine yönelmelerinde bir engel unsurudur. Bu kapsamda havalimanı muhabirleriyle görüşmeler gerçekleştirilerek havacılık muhabirliğine ilişkin konuları irdelenmelidir.

3. Havacılık muhabirlerinin ürettikleri haberler ulusal havacılık olaylarının tamamını kapsamaktadır. Bu da gazetecilerin aktif bir şekilde sahada var olması anlamına gelmektedir. Gerek havacılık muhabirliğinin geleceğine yönelik saptamalar yapmak gerekse havacılık muhabirliğine yönelmek isteyen gazetecilere bir fikir oluşturmaları adına havacılık muhabirleriyle olay incelemeleri gerçekleştirilmelidir. Bu sayede havacılık muhabirlerinin haber üretim pratiklerine ilişkin çıktıların ortaya konması bir araştırma sorusu olarak karşımıza çıkmaktadır.

4. Sosyal medyanın da vermiş olduğu üretici konumu gazetecilerin tematik habercilik alanlarına yönelmesine sebep olmuştur. Bu da literatürdeki tematik habercilik ve araştırmacı gazetecilik süreçlerine ilişkin kaynakların önemini belirlemektedir. Bu bağlamda havacılık haberciliğine ilişkin bilimsel makalelerin bir araya toplanarak yayınlanması literatüre katkı sağlayacaktır.

5. Havalimanı muhabirliği kavramı Türkiye’de uzun yıllardır var olan fakat dünya ülkelerinde henüz var olmamış bir kavramdır. Bu özelliğiyle havalimanı muhabirliği oldukça ilgi çekici ve araştırmaya değerdir. Buna karşın havacılık muhabiri kavramı ise yabancı basında karşılık bulmaktadır. Türkiye’de ve yabancı basındaki havacılık muhabirlerine haber üretim pratikleri, kaynak kullanımı vb. konularda karşılaştırılmalı analiz yapılması literatüre katkı sağlayacaktır. Bu sayede Türkiye’de havacılık gazeteciliğinin dünyadaki yerine dair çıkarımlarda bulunulması mümkün olacaktır.

6. Havalimanı muhabirleri derneği, havalimanında faaliyet gösteren gazetecilerden oluşmaktadır. Bu dernek çatısı altında gerçekleştirilen organizasyonlar, eğitimler ve tanıtım faaliyetleri incelenerek gazetecilerden oluşan dernek faaliyetlerine dair çıkarımlarda bulunulması bir araştırma konusudur.

7. Havacılık haberciliğinde gazeteciliğin gerekliliklerinden olan kaynak kullanımı oldukça önemlidir. Havacılık haberlerinin kaynaklarından oluşan havayolu şirketleri, havalimanı işletmeleri ve havacılık otoritelerinin havacılık haberciliğine ve havacılığın sosyal medyadaki görünümüne dair görüşleri bir araştırma konusudur.

KAYNAKLAR

- Birsen, Ö. (2020). *Yeni sesli kültür podcast*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- BoardinInfo, *Uçaklar gövde üzerine inebilir mi?* [Video Görüntüsü], 2022.
https://www.youtube.com/watch?v=cF5WZcbApxs&ab_channel=BoardingInfo 17 Nisan 2022.
- Çoban, M. (2020). *Havacılığa giriş*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti.
- Erdemli, M. G. (2011). *Dünden bugüne Türk havacılık tarihi ve Eskişehir* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Erdoğan, U. (2014). *Havayolu Taşımacılığında regülasyon ve deregülasyonların rekabet stratejilerine etkileri: Türkiye üzerine bir araştırma* (Yayımlanmamış doktora tezi). İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Gemici, E. (2016). *Sivil havacılık düzeni ve uluslararası hava hukuku* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Çankırı Karatekin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çankırı.
- Giordano, M. J. (2016, Jun). *Extensive listening using student-generated podcasts*. Paper presented at the Transformation in Language Education. Winc Aichi, Nagoya, Japan.
- Gusto Mehmet Yalçın (2016, Eylül). *Kokpit programı* [Video]. Youtube.
https://www.youtube.com/watch?v=AG0ddtDi0XM&ab_channel=GustoMehmetYal%C3%A7%C4%B1n adresinden alınmıştır.
- Gündüz, A. E. (2018). *Türk kartallarının doğuşu Osmanlı'da havacılığın kısa tarihi*. İstanbul: Ketebe Yayınları.
- Güvenek, B. (2009). Devletin regülasyonlar yoluyla piyasalara müdahalesi ve Türkiye enerji piyasaları. *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 18, 45-62.
- Hava Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı. (1974). *Kartal dergisi*.
https://www.truvakitap.com/dergi/kartal-havacilik-dergisi-1974-15-P421182_adresinden 17 Nisan 2022 tarihinde erişilmiştir.
- Hürkuş, V. (2000). *Bir teyyarecinin anıları*. İstanbul: Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık.
- İnan, T. T. (2018). Chicago konvansiyonu doğrultusunda gelişen sivil havacılık sektöründe havayollarında uygulanan filo planlama stratejileri. *Kapadokya Akademik Bakış*, 2, 167-177.
- İnan, T. T. (2020). *Sivil havacılıkta güncel konular*. İstanbul: Hiperyayın.
- Kapucu, D. (2021). Milli mücadele döneminde yunanlardan ele geçirilen ganimet teyyareler. *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7(1), 107-126.
- Karaoğlu, Burak (2022). *Son yolculuğunu gökyüzüne yapanlar* [Ses Dosyası],
<https://open.spotify.com/show/0za4aCMofCfpviU320veNO?si=1ad56d6d1f624abd> adresinden 17 Nisan 2022 tarihinde erişilmiştir.

- Kaptan Baha, YouTube Kanalı (2022). [Görsel]. <https://www.youtube.com/c/KaptanBaha/videos> adresinden 17 Nisan 2022 tarihinde erişilmiştir.
- Kaya, İ. S. (2016). Chicago sözleşmelerinin uluslararası hukuk açısından değerlendirilmesi. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 7(2), 187-200.
- Kearns, S. K. (2019). *Uluslararası havacılığın temelleri* (M. Düzgün, Çev.). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Kerem Gök, YouTube kanalı. [Görsel], 2016, <https://www.youtube.com/c/KeremG%C3%B6k1/videos> 17 Nisan 2022 adresinden 17 Nisan 2022 tarihinde erişilmiştir.
- Korkmaz, E., & Kurt, D. (2019). *Mondros mübarekesi ekseninde türk askeri havacılığının arşiv belgeleri ışığında analizi*. 19 Mayıs'ın 100. Yıl Dönümünde Atatürk ve Türk İstiklali Uluslararası Sempozyumu'nda sunulan bildiri. Ankara: Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.
- Kuzu, A. (2015). *Hezarfen ve lagari*. İstanbul: Parola Yayınları.
- Merriam, S. B. (2009). *Qualitative research*. San Francisco: Jossey-Bass.
- Oğuz, S. (2017). *Türk havacılığında ilkler*. İstanbul: Avcılar Plastik Ambalaj Sanayi Limited Şirketi.
- Özbek, T. (2022). *Tolga Özbek web sitesi*. <https://tolgaozbek.com/> adresinden 17 Nisan 2022 tarihinde erişilmiştir.
- Petrescu, R. V., Aversa, R., Akash, B., Bucinell, R., Corchado, J., Berto, F., . . . Petrescu, F. I. (2017). History of Aviation - A Short Review. *Journal of Aircraft and Spacecraft Technology*, 1(1), 1-14.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü [SHGM]. (2021). *Faaliyet raporu*. <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2021.pdf> adresinden 13 Temmuz 2022 tarihinde erişilmiştir.
- Stigler, G. J. (1971). The Theory of Economic Regulation. *The Bell Journal of Economics and Management Science*.
- Stolzer, A. J., Haldford, C. D., & Goglia, J. J. (2008). *Safety Management Systems in Aviation*. Hampshire: Ashgate Publishing Limited.
- Sun, M. (2019). *Sivil havacılık sektörünün tarihsel gelişimi ve ekonomik krizlerin havacılık sektörüne etkileri* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat.
- Şen, G. (2019). Üniversitede havacılık bölümlerinde okuyan öğrencilerin meslek seçiminde etkili olan faktörlerin analizi. *Journal of Aviation*, 3(2), 122-131.
- Şimşek, Guntay. (Yapımcı). *Airport programı* (2022). İstanbul: Habertürk 10 Nisan 2022.
- Tekin, H. H. (2021). Nitel araştırma yönteminin bir veri toplama tekniği olarak derinlemesine görüşme. *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, 3(13), 101-116.

- Türk Hava Kurumu [THK]. (1985). *Uçan Türk dergisi*. https://www.kitantik.com/product/Ucan-Turk-Dergisi-T-H-K-Temmuz-1985-KDA902_1br9qfykzobhl5v1fgt adresinden 17 Nisan 2022 tarihinde erişilmiştir.
- Türk Havacılık Uzay Sanayii [HAVA-İŞ]. (2022). *Türk hava-iş dergisi*. <https://www.tusas.com/medya-merkezi/Dergi?s=1&d=2022> adresinden 17 Nisan 2022 tarihinde erişilmiştir.
- Türk Havacılık Uzay Sanayii [HAVA-İŞ]. (2021). *Aestro Dergisi* <https://uumk.itu.edu.tr/aestro-sayi-1/> adresinden 17 Nisan 2022 tarihinde erişilmiştir.
- Türk Sivil Havacılar Derneği, [Tushad]. (2019). *Sivil havacılar dergisi*, <https://www.tushad.org/sivil-havacilar-dergisi> adresinden 17 Nisan 2022 tarihinde erişilmiştir.
- Türk Sivil Havacılık Sendikası [HAVA-İŞ] (2021). *Türk hava-iş dergisi*. <http://www.havais.org.tr/multimedia/yayinlar> adresinden 17 Nisan 2022 tarihinde erişilmiştir.
- Uzun, A. M. (2019). Deregülasyon ve ekonomik etkileri: ABD ve Türkiye havayolu taşımacılığı deneyimi üzerine bir inceleme. *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi*, 10(19), 474-489.
- Wittmer, A., & Bieger, T. (2011). *Fundamentals and structure of aviation systems*. Berlin: Springer-Verlag.
- Yalçın, O. (2013). *Türk hava harp sanayii tarihi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yalçın, O. (2017). *Türk hava gücü kuruluşu, ilk seferleri ve yükselişi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yavuz, İ. (2013). *Mustafa Kemal'in Uçakları Türkiye'nin uçak imalat tarihi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yılmaz, Muhammed (2019). *Boarding info* [Ses Dosyası], <https://open.spotify.com/show/4rj4MJvwVcZZxPnarPbrgw?si=091907e713a54dac> adresinden 17 Nisan 2022 tarihinde erişilmiştir.
- Yıldırım, A., & Şimşek, H. (2018). *Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.



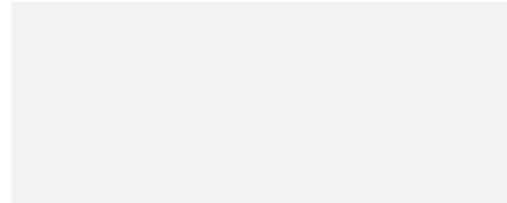
EKLER

Ek. 1: ARAŞTIRMA GÖNÜLLÜ KATILIM FORMU

Bu çalışma, **Uzman Görüşleri Çerçevesinde Havacılık Haberciliği** başlıklı bir araştırma çalışması olup Yüksek Lisans Tez amacını taşımaktadır. Çalışma, Oğuzcan Yılmaz tarafından yürütülmekte ve sonuçları ile gazetecilikte uzmanlaşma alanı olarak havacılığın konumuna ilişkin sonuçlar ortaya konacaktır.

- Bu çalışmaya katılımınız gönüllülük esasına dayanmaktadır.
- Çalışmanın amacı doğrultusunda, derinlemesine görüşme yapılarak sizden veriler toplanacaktır.
- Tez çalışmasında aksini talep etmediğiniz sürece isminiz açık olarak kullanılacak, beyan etmeniz durumunda farklı bir isimle ifadelerinize yer verilecektir.
- Araştırma kapsamında toplanan veriler, sadece bilimsel amaçlar doğrultusunda kullanılacak, araştırmanın amacı dışında ya da bir başka araştırmada kullanılmayacak ve gerekmesi halinde, sizin (yazılı) izniniz olmadan başkalarıyla paylaşılmayacaktır.
- İstemeniz halinde sizden toplanan verileri inceleme hakkınız bulunmaktadır.
- Sizden toplanan veriler korunacak ve araştırma bitiminde arşivlenecek veya imha edilecektir.
- Veri toplama sürecinde/süreçlerinde size rahatsızlık verebilecek herhangi bir soru/talep olmayacaktır. Yine de katılımınız sırasında herhangi bir sebepten rahatsızlık hissederseniz çalışmadan istediğiniz zamanda ayrılabilirsiniz. Çalışmadan ayrılmanız durumunda sizden toplanan veriler çalışmadan çıkarılacak ve imha edilecektir.

Gönüllü katılım formunu okumak ve değerlendirmek üzere ayırdığınız zaman için teşekkür ederim. Çalışma hakkındaki sorularınızı Trabzon Üniversitesi İletişim Fakültesi Gazetecilik Bölümü'nden Prof. Dr. Şule Yüksel Özmen'e yöneltebilirsiniz.



Bu çalışmaya tamamen kendi rızamla, istediğim takdirde çalışmadan ayrılabilceğimi bilerek verdiğim bilgilerin bilimsel amaçlarla kullanılmasını kabul ediyorum.

(Lütfen bu formu doldurup imzaladıktan sonra veri toplayan kişiye veriniz.)

Katılımcı Ad ve Soyadı:

İmza:

Tarih:

Ek. 2: DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME SORULARI

Kişinin geçmişine ve kişisel özelliklerine yönelik sorular

- Havacılığa dair içerik üretmeye nasıl karar verdiniz? / Sektörde çalışmaya nasıl karar verdiniz?
- Gazetecilik/Muhabirlik konusunda bir eğitim aldınız mı? / Sektördeki alanınıza dair herhangi bir eğitim aldınız mı?
- Gazeteciliğe/İçerik üreticiliğine dair tek odağını havacılık üzerine mi?
- Sektörde çalışmaya başladıktan sonra sivil havacılığa olan ilginiz arttı mı?
- İlginizle bağlantılı olarak herhangi bir medya içeriği üretme gereksinimi hissettiniz mi?

Sivil havacılığa duyulan ilgi üzerine sorular

- Havacılıkla ne zaman ve nasıl ilgilenmeye başladınız?
- Havacılıkla ilişkili olarak herhangi bir eğitim aldınız mı?
- Havacılıkla ilgili yazılar yazmaya/içerik üretmeye ne zaman ve nasıl başladınız?
- Havacılık dışında haber üretiyor musunuz? / İçerik üretiyor musunuz?
- Havacılık ilgili haber ve içerik üretecek olarak kişilerin eğitim alabilecekleri kurum, kuruluş veya kurslar var mı? Varsa, nasıl bir eğitim izlenmektedir bilgi verir misiniz?
- Sektör içinde dernek faaliyetleri var mı?
- İnsanlar uçağa bindikçe sivil havacılık ilgili arttı mı, bir milat belirletebilir miyiz?

Havacılık haberciliğine yönelik sorular

- Türkiye'deki tüm platformları düşündüğünüzde sivil havacılık içerikli haberlerin kalitesi hakkında ne söylersiniz?
- Havacılık haberciliğinin geleceğine ilişkin öngörüleriniz nelerdir?
- Havacılıkla ilgili haber yapmanız konusunda sizi teşvik eden unsurlar nelerdir?
- Havacılık haberciliğinin sizce en belirgin sorunu nedir?
- Havacılık haberciliğinin geliştirilmesi konusunda önerileriniz nelerdir?
- Türkiye'de havacılık haberlerinin medyada yer alışı ve sunumlarına ilişkin görüşleriniz nelerdir?
- Sizce medya havacılık konusunda okuyucu/izleyici kitlesi buluyor mu? Bu ilgiden memnun musunuz?
- İyi bir havacılık haberi/içeriği/köşe yazısı sizce nasıl olmalı?

Haber/İçerik kaynağına ilişkin sorular

- Haberinizi/İçeriğinizi kullandığınız kaynakları nasıl seçiyorsunuz, kaynaklara nasıl ulaşıyorsunuz?
- Sektörden olmanız kaynaklarınızı bulurken size kolaylık sağlıyor mu?
- Kaynaklarınız genellikle kimlerden oluşuyor?
- Ne tür haber kaynakları kullanmayı tercih ediyorsunuz?
- Yararlandığınız kaynakları güvenilirlik açısından değerlendirir misiniz?
- Teyit edilmemiş olan haberleri nasıl teyit edebiliriz?
- Kaynaklarınız size yardımcı olmak konusundaki tavrı nasıl?

Ek. 3: DERİNLEMESİNE GÖRÜŞME KODLAMA ANAHTARI

1. Gazetecilik/İçerik Üreticiliği konusunda bir eğitimi var mı?
 - Evet
 - Hayır
2. Gazetecilik/Sosyal Medya Yönetimi tecrübesinin ne kadarı havacılık üzerine?
 - Tamamı
 - Bir kısmı
3. Havacılık haberi yapmaya veya içerik üretmeye nasıl başlamış?
 - Havacılık sektöründe çalışmaya başladıktan sonra
 - Bağlı olduğu kuruluşun görevlendirmesi üzerine
 - Kişisel ilgi nedeniyle
4. Havacılığa ilişkin bir eğitimi var mı?
 - Evet
 - Hayır
5. Havacılık konusu dışında haber ya da içerik üretiyor mu?
 - Evet
 - Hayır
6. Havacılıkla ilgili haber veya içerik üretecek kişilerin eğitim alabileceği kurumlar var mı?
 - Havayolları tarafından verilen kısa süreli teknik eğitimler
7. Havacılık haberciliğinde bir uzmanlaşma gereksinimi var mı?
 - Evet
 - Hayır
8. İnsanların uçaklara olan ilgisi ne zaman arttı?
 - 2003 kararları
9. Türkiye’de üretilen havacılık haberleri ve içeriklerinin kalitesine ilişkin tespitler
 - Yüksek kalitede, iyi araştırılmış haber/içerik
 - Düşük kalitede, yanlış bilgi içeren/içerik
10. Havacılık haberciliği ve içeriklerin en belirgin sorunu nedir?
 - Kaynak gösterimi olmaksızın haber paylaşımı
 - Maddi kaygılı içerik üretimi
 - Marka iş birliklerine özel içerik üretimi
 - Karalama aracı olarak medya çıktıları
 - Etkileşim kaygısı içerisinde paylaşımlar
 - Haber atlamak için teyit şemasına başvurmamak
11. Havacılık haberciliğinin geliştirilmesi konusunda öneriler

Ek 3'ün devamı

- Basında uzmanlaşma
 - Araştırmacı gazetecilik
 - Etik ilkelere sadık kalmak
12. Havacılık haberleri ve içerikleri medyada okuyucu/izleyici kitlesi buluyor mu?
- Evet
 - Hayır
 - Zaman içerisinde daha iyi olacaktır
13. İyi bir havacılık haberi ya da içeriği nasıl olmalı?
- Araştırılmış
 - Kurum ve kişilere zarar vermeyen
 - Güzel sunulabilen
14. Sektörde çalışanlar için kaynak bulmak kolaylık sağlıyor mu?
- Evet
 - Hayır
15. Kaynaklar kimlerden oluşuyor
- Pilotlar
 - Havayolu firmaları yönetim kurulu üyeleri
 - Havacılıkla özel ilgili kişiler
 - Havalimanı personelleri
 - Havacılık otoriteleri
 - Yabancı basın
 - Bilimsel raporlar
16. Teyit edilmeye muhtaç bilgileri nasıl teyit edersiniz?
- İlgili kurumda bağlantım varsa direkt irtibata geçerim
 - Araştırarak birkaç farklı noktadan teyit isterim
 - Adı geçen kişiler varsa onlarla iletişime geçmeye çalışırım
17. Kaynakları kendileriyle irtibata geçildiğinde yardımcı oluyor mu
- Evet
 - Hayır
 - Kısmen

EK 4:**ÖRNEK ARAŞTIRMA GÖNÜLLÜ KATILIM FORMU**

Bu çalışma, **Uzman Görüşleri Çerçevesinde Havacılık Haberciliği** başlıklı bir araştırma çalışması olup Yüksek Lisans Tez amacını taşımaktadır. Çalışma, Oğuzcan Yılmaz tarafından yürütülmekte ve sonuçları ile gazetecilikte uzmanlaşma alanı olarak havacılığın konumuna ilişkin sonuçlar ortaya konacaktır.

- Bu çalışmaya katılmanız gönüllülük esasına dayanmaktadır.
- Çalışmanın amacı doğrultusunda, derinlemesine görüşme yapılarak sizden veriler toplanacaktır.
- Tez çalışmasında aksini talep etmediğiniz sürece isminiz açık olarak kullanılacak, beyan etmeniz durumunda farklı bir isimle ifadelerinize yer verilecektir.
- Araştırma kapsamında toplanan veriler, sadece bilimsel amaçlar doğrultusunda kullanılacak, araştırmanın amacı dışında ya da bir başka araştırmada kullanılmayacak ve gerekmesi halinde, sizin (yazılı) izniniz olmadan başkalarıyla paylaşılmayacaktır.
- İstemeniz halinde sizden toplanan verileri inceleme hakkınız bulunmaktadır.
- Sizden toplanan veriler korunacak ve araştırma bitiminde arşivlenecek veya imha edilecektir.
- Veri toplama sürecinde/süreçlerinde size rahatsızlık verebilecek herhangi bir soru/talep olmayacaktır. Yine de katılmanız sırasında herhangi bir sebepten rahatsızlık hissederseniz çalışmadan istediğiniz zamanda ayrılabilirsiniz. Çalışmadan ayrılmaz durumda sizden toplanan veriler çalışmadan çıkarılacak ve imha edilecektir.

Gönüllü katılım formunu okumak ve değerlendirmek üzere ayırdığınız zaman için teşekkür ederim. Çalışma hakkındaki sorularınızı Trabzon Üniversitesi İletişim Fakültesi Gazetecilik Bölümü'nden Prof. Dr. Şule Yüksel Özmen'e yönelebilirsiniz.

Araştırmacı Adı

Adres

Cep Tel

Bu çalışmaya tamamen kendi rızamla, istediğim takdirde çalışmadan ayrılabileceğimi bilerek verdiğim bilgilerin bilimsel amaçlarla kullanılmasını kabul ediyorum.

(Lütfen bu formu doldurup imzaladıktan sonra veri toplayan kişiye veriniz.)

Katılımcı

İmza:

Tarih:

ÖRNEK ARAŞTIRMA GÖNÜLLÜ KATILIM FORMU

Bu çalışma, **Uzman Görüşleri Çerçevesinde Havacılık Haberciliği** başlıklı bir araştırma çalışması olup Yüksek Lisans Tez amacını taşımaktadır. Çalışma, Oğuzcan Yılmaz tarafından yürütülmekte ve sonuçları ile gazetecilikte uzmanlaşma alanı olarak havacılığın konumuna ilişkin sonuçlar ortaya konacaktır.

- Bu çalışmaya katılımınız gönüllülük esasına dayanmaktadır.
- Çalışmanın amacı doğrultusunda, derinlemesine görüşme yapılarak sizden veriler toplanacaktır.
- Tez çalışmasında aksini talep etmediğiniz sürece isminiz açık olarak kullanılacak, beyan etmeniz durumunda farklı bir isimle ifadelerinize yer verilecektir.
- Araştırma kapsamında toplanan veriler, sadece bilimsel amaçlar doğrultusunda kullanılacak, araştırmanın amacı dışında ya da bir başka araştırmada kullanılmayacak ve gerekmesi halinde, sizin (yazılı) izniniz olmadan başkalarıyla paylaşılmayacaktır.
- İstemeniz halinde sizden toplanan verileri inceleme hakkınız bulunmaktadır.
- Sizden toplanan veriler korunacak ve araştırma bitiminde arşivlenecek veya imha edilecektir.
- Veri toplama sürecinde/süreçlerinde size rahatsızlık verebilecek herhangi bir soru/talep olmayacaktır. Yine de katılımınız sırasında herhangi bir sebepten rahatsızlık hissederseniz çalışmadan istediğiniz zamanda ayrılabilirsiniz. Çalışmadan ayrılmanız durumunda sizden toplanan veriler çalışmadan çıkarılacak ve imha edilecektir.

Gönüllü katılım formunu okumak ve değerlendirmek üzere ayırdığınız zaman için teşekkür ederim. Çalışma hakkındaki sorularınızı Trabzon Üniversitesi İletişim Fakültesi Gazetecilik Bölümü'nden Prof. Dr. Şule Yüksel Özmen'e yöneltebilirsiniz.

Araştırmacı Adı
Adres
Cep Tel

Bu çalışmaya tamamen kendi rızamla, istediğim takdirde çalışmadan ayrılabileceğimi bilerek verdiğim bilgilerin bilimsel amaçlarla kullanılmasını kabul ediyorum.
(Lütfen bu formu doldurup imzaladıktan sonra veri toplayan kişiye veriniz.)

Katılımcı Ad ve Soyadı
İmza:
Tarih:

ÖRNEK ARAŞTIRMA GÖNÜLLÜ KATILIM FORMU

Bu çalışma, **Uzman Görüşleri Çerçevesinde Havacılık Haberciliği** başlıklı bir araştırma çalışması olup Yüksek Lisans Tez amacını taşımaktadır. Çalışma, Oğuzcan Yılmaz tarafından yürütülmekte ve sonuçları ile gazetecilikte uzmanlaşma alanı olarak havacılığın konumuna ilişkin sonuçlar ortaya konacaktır.

- Bu çalışmaya katılımınız gönüllülük esasına dayanmaktadır.
- Çalışmanın amacı doğrultusunda, derinlemesine görüşme yapılarak sizden veriler toplanacaktır.
- İsminizi yazmak ya da kimliğinizi açığa çıkaracak bir bilgi vermek zorunda değilsiniz/araştırmada katılımcıların isimleri gizli tutulacaktır.
- Araştırma kapsamında toplanan veriler, sadece bilimsel amaçlar doğrultusunda kullanılacak, araştırmanın amacı dışında ya da bir başka araştırmada kullanılmayacak ve gerekmesi halinde, sizin (yazılı) izniniz olmadan başkalarıyla paylaşılmayacaktır.
- İstemeniz halinde sizden toplanan verileri inceleme hakkınız bulunmaktadır.
- Sizden toplanan veriler korunacak ve araştırma bitiminde arşivlenecek veya imha edilecektir.
- Veri toplama sürecinde/süreçlerinde size rahatsızlık verebilecek herhangi bir soru/talep olmayacaktır. Yine de katılımınız sırasında herhangi bir sebepten rahatsızlık hissederseniz çalışmadan istediğiniz zamanda ayrılabilirsiniz. Çalışmadan ayrılmanız durumunda sizden toplanan veriler çalışmadan çıkarılacak ve imha edilecektir.

Gönüllü katılım formunu okumak ve değerlendirmek üzere ayırdığınız zaman için teşekkür ederim. Çalışma hakkındaki sorularınızı Trabzon Üniversitesi İletişim Fakültesi Gazetecilik Bölümünden Prof. Dr. Şule Yüksel Özmen'e yöneltebilirsiniz.

Araştırmacı Adı

Adres

Cep Tel

Bu çalışmaya tamamen kendi rızamla, istediğim takdirde çalışmadan ayrılabileceğimi bilerek verdiğim bilgilerin bilimsel amaçlarla kullanılmasını kabul ediyorum.

(Lütfen bu formu doldurup imzaladıktan sonra veri toplayan kişiye veriniz.)

ÖRNEK ARAŞTIRMA GÖNÜLLÜ KATILIM FORMU

Bu çalışma, **Uzman Görüşleri Çerçevesinde Havacılık Haberciliği** başlıklı bir araştırma çalışması olup Yüksek Lisans Tez amacını taşımaktadır. Çalışma, Oğuzcan Yılmaz tarafından yürütülmekte ve sonuçları ile gazetecilikte uzmanlaşma alanı olarak havacılığın konumuna ilişkin sonuçlar ortaya konacaktır.

- Bu çalışmaya katılmanız gönüllülük esasına dayanmaktadır.
- Çalışmanın amacı doğrultusunda, derinlemesine görüşme yapılarak sizden veriler toplanacaktır.
- İsminizi yazmak ya da kimliğinizi açığa çıkaracak bir bilgi vermek zorunda değilsiniz/araştırmada katılımcıların isimleri gizli tutulacaktır.
- Araştırma kapsamında toplanan veriler, sadece bilimsel amaçlar doğrultusunda kullanılacak, araştırmanın amacı dışında ya da bir başka araştırmada kullanılmayacak ve gerekmesi halinde, sizin (yazılı) izniniz olmadan başkalarıyla paylaşılmayacaktır.
- İstemenz halinde sizden toplanan verileri inceleme hakkınız bulunmaktadır.
- Sizden toplanan veriler korunacak ve araştırma bitiminde arşivlenecek veya imha edilecektir.
- Veri toplama sürecinde/süreçlerinde size rahatsızlık verebilecek herhangi bir soru/talep olmayacaktır. Yine de katılmanız sırasında herhangi bir sebepten rahatsızlık hissederseniz çalışmadan istediğiniz zamanda ayrılabilirsiniz. Çalışmadan ayrılmanız durumunda sizden toplanan veriler çalışmadan çıkarılacak ve imha edilecektir.

Gönüllü katılım formunu okumak ve değerlendirmek üzere ayırdığınız zaman için teşekkür ederim. Çalışma hakkındaki sorularınızı Trabzon Üniversitesi İletişim Fakültesi Gazetecilik Bölümünden Prof. Dr. Şule Yüksel Özmen'e yöneltebilirsiniz.

Araştırmacı Adı :

Adres :

Cep Tel :

Bu çalışmaya tamamen kendi rızamla, istediğim takdirde çalışmadan ayrılabilceğimi bilerek verdiğim bilgilerin bilimsel amaçlarla kullanılmasını kabul ediyorum.

(Lütfen bu formu doldurup imzaladıktan sonra veri toplayan kişiye veriniz.)

ÖZ GEÇMİŞ VE İLETİŞİM BİLGİLERİ

Araştırmacı *** yılında ***'un *** ilçesinde doğdu. Sırasıyla *** İlköğretim Okulu ve *** Anadolu Lisesi'nde okudu. Karadeniz Teknik Üniversitesi İletişim Fakültesi Gazetecilik Bölümü'nden *** yılında mezun oldu. Lisans eğitimi süresince stajlarını KTÜ WEB TV ve HaberTürk Tv'de tamamladı. Yüksek Lisans eğitimi süresince de Trabzon Üniversitesi Kurumsal İletişim Direktörlüğü'nde aktif görev aldı. Yılmaz ayrıca sosyal medya uzmanı olarak danışmanlık hizmeti de sunmaktadır ve orta derecede İngilizce bilmektedir.

İLETİŞİM BİLGİLERİ

Adres : ***

E-Posta : ***