



**FATİH SULTAN MEHMET VAKIF ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
PSİKOLOJİ ANABİLİM DALI
KLİNİK PSİKOLOJİ PROGRAMI**

**YETİŞKİNLERDE UÇUŞ KAYGISI VE İLİŞKİLİ
ÖZELLİKLERİN İNCELENMESİ: BİR KARMA
YÖNTEM ÇALIŞMASI**

DOKTORA TEZİ

ÖZLEM YILMAZ HALICI

İSTANBUL, 2024



**FATİH SULTAN MEHMET VAKIF ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
PSİKOLOJİ ANABİLİM DALI
KLİNİK PSİKOLOJİ PROGRAMI**

**YETİŞKİNLERDE UÇUŞ KAYGISI VE İLİŞKİLİ
ÖZELLİKLERİN İNCELENMESİ: BİR KARMA
YÖNTEM ÇALIŞMASI**

DOKTORA TEZİ

**ÖZLEM YILMAZ HALICI
(191131002)**

**Danışman
(Prof. Dr. Selma Arıkan)**

İSTANBUL, 2024

17/05/2024

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Psikoloji Anabilim Dalı Klinik Psikoloji Doktora programı öğrencisi 191131002 numaralı Özlem YILMAZ HALICI'nın hazırladığı “Yetişkinlerde Uçuş Kaygısı ve İlişkili Özellikler Üzerine Bir İnceleme” konulu Doktora tezi ile ilgili Tez Savunma Sınavı, 17/05/2024 Cuma günü saat 13:00’da yapılmış, sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **Kabulüne Oy Birliği** ile karar verilmiştir.

Tez adı değişikliği yapılması halinde: Tez adının “Yetişkinlerde Uçuş Kaygısı ve İlişkili Özelliklerin İncelenmesi: Bir Karma Yöntem Çalışması” şeklinde değiştirilmesi uygundur.

Jüri Üyesi	Karar
1. (Danışman) Prof. Dr. Selma ARIKAN	KABUL
2. Dr. Öğr. Üyesi Sevda SARI DEMİR	KABUL
3. Dr. Öğr. Üyesi Nevin KILIÇ	KABUL
4. Prof. Dr. Gaye SALTUKOĞLU	KABUL
5. Prof. Dr. Pınar ÜNSAL BAYRAKÇI	KABUL
6. (İkinci Danışman)*

*2. Danışman varsa doldurulması gerekmektedir.

ETİK BİLDİRİM

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bağlı olduğum üniversite veya bir başka üniversitedeki başka bir çalışma olarak sunulmadığını beyan ederim.

Özlem Yılmaz Halıcı

TEŞEKKÜR

Bu zorlayıcı ve öğretici süreçte bana destek olan aileme ve arkadaşlarıma teşekkür ederim. Tez danışmanım Prof. Dr. Selma ARIKAN ile jüri üyeleri Dr. Öğr. Üyesi Sevda SARI DEMİR, Dr. Öğr. Üyesi Nevin KILIÇ, Prof. Dr. Gaye SALTUKOĞLU ve Prof. Dr. Pınar ÜNSAL BAYRAKÇI'ya yorumları ile süreç içerisinde yaptıkları katkılar için teşekkür ederim. 2211-A Genel Yurtiçi Doktora Burs Programı kapsamındaki maddi destekleri için TÜBİTAK-BİDEB'e de teşekkürlerimi iletiyorum. En çok da hem akademik hem de psikolojik olarak bana karşı her zaman destekleyici ve yardımcı olan eşim Ömer'e teşekkür ediyorum. Onun varlığı sayesinde bu süreçteki zorluklarla daha iyi şekilde başa çıkabildim.

Özlem Yılmaz Halıcı

**YETİŞKİNLERDE UÇUŞ KAYGISI VE İLİŞKİLİ
ÖZELLİKLERİN İNCELENMESİ: BİR KARMA YÖNTEM
ÇALIŞMASI**
Özlem Yılmaz Halıcı

ÖZET

Bu çalışmanın amacı, Türk toplumu örnekleminde uçuş kaygısının kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbiliş ile ilişkilerinin ve uçuş kaygısı yaşayan kişilerin deneyimlerinin incelenmesidir. Karma araştırma yöntemlerinden açıklayıcı sıralı desen (NİC→nit) kullanılmıştır. Çalışma nicel ve nitel olmak üzere birbiri ile bağlantılı iki aşamadan oluşmaktadır. Çalışmanın ilk aşamasına 18-73 yaş arası (*Ort.* = 35, *SS* = 11.23) 887 kişi (%63 kadın) katılmıştır. Veri toplama araçları olarak Sosyodemografik Bilgi Formu, Anksiyete Duyarlılığı İndeksi-3, Belirsizliğe Tahammülsüzlük Ölçeği, Kontrol Odağı Ölçeği, Üstbilişler Ölçeği-30, Uçuş Kaygısı Durumları Anketi ve Uçuş Kaygısı Tarzı Anketi kullanılmıştır. Kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, dış kontrol odağı ve üstbilişin uçuş kaygısı ile pozitif yönde ilişkili olduğu ve uçuş kaygısını ayrı ayrı yordadıkları belirlenmiştir. Model analizlerinde kaygı duyarlılığı ile uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolü olduğu belirlenmiştir. Ayrıca, kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı durumları ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler ile olan ilişkilerinde üstbilişin aracı rolü olduğu bulunmuştur. Çalışmanın ikinci aşamasına, ilk aşamaya katılmış ve uçuş kaygısı düzeyinin yüksek olduğu tespit edilmiş dokuz kişi katılmıştır. Katılımcılarla yapılan yarı yapılandırılmış görüşmelerden elde edilen veriler tematik analiz ile analiz edilmiştir. Analiz sonucunda “uçuşla ilgili olası sorunlara dair endişeli düşünceler”, “uçuşun ölümü çağrıştırmaması”, “tetikte olmak ve diken üstünde uçuş”, “uçuş kaygısının yol açtığı mahrumiyet hissi” ve “uçuş kaygısı ile başa çıkmak için başvuru yollar” isimli beş ana tema elde edilmiştir. Sonuç

olarak, uçuş kaygısı yaşayan kişilere yönelik değerlendirme ve müdahalelerde kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbiliş özelliklerine yer verilmesinin önemli olacağı düşünülmektedir. Bulgular ilgili alan yazın doğrultusunda tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Uçuş Kaygısı, Kaygı Duyarlılığı, Belirsizliğe Tahammülsüzlük, Kontrol Odağı, Üstbiliş, Karma Yöntem

**INVESTIGATION OF FLIGHT ANXIETY AND RELATED
CHARACTERISTICS AMONG ADULTS: A MIXED METHOD
STUDY**

Özlem Yılmaz Halıcı

ABSTRACT

The aim of this study is to examine the relationships of flight anxiety with anxiety sensitivity, intolerance of uncertainty, locus of control and metacognition, and the experiences of people with flight anxiety in a Turkish community sample. Explanatory sequential design (QUAN→qual), one of the mixed methods, was used. The study consisted of two interconnected stages; quantitative and qualitative. 887 people (63% women) between the ages of 18-73 ($M = 35$, $SD = 11.23$) participated in the first stage of the study. Sociodemographic Information Form, Anxiety Sensitivity Index-3, Intolerance of Uncertainty Scale, Locus of Control Scale, Metacognitions Questionnaire-30, Flight Anxiety Situations Questionnaire and Flight Anxiety Modality Questionnaire were used as data collection tools. It was determined that anxiety sensitivity, intolerance of uncertainty, external-locus of control and metacognition were positively related to flight anxiety and separately predicted flight anxiety. In the model analyses, it was identified that locus of control had a moderator role in the relationship between anxiety sensitivity and flight anxiety modality-somatic symptoms. Besides, it was found that metacognition had a mediator role in the relationships between anxiety sensitivity and intolerance of uncertainty with flight anxiety situations and flight anxiety modality-cognitive symptoms. Nine people who participated in the first stage and identified as having high level of flight anxiety participated in the second stage of the study. Data obtained from semi-structured interviews with participants were analyzed with thematic analysis. As a result of the analysis, five main themes named “worried thoughts about possible problems regarding flight”, “flight’s association with death”, “being alert and flying

on edge”, “feeling of deprivation lead by flight anxiety” and “applied ways to cope with flight anxiety” were obtained. Finally, it is thought that including anxiety sensitivity, intolerance of uncertainty, locus of control and metacognition in evaluations and interventions for people who experience flight anxiety will be important. The findings were discussed in line with the relevant literature.

Keywords: Flight Anxiety, Anxiety Sensitivity, Intolerance Of Uncertainty, Locus Of Control, Metacognition, Mixed Method

ÖN SÖZ

Günümüzde hala çoğu insanın uçuş kaygısı yaşadığı bilinmektedir. Bazı insanlar zar zor da olsa uçağa binebilirken bazıları ise uçağa binmekten kaçınmaktadır. Bu çalışmada, Türk toplumu örneğinde uçuş kaygısının kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbiliş ile ilişkilerinin ve uçuş kaygısı yaşayan kişilerin bireysel deneyimlerinin incelenmesi amaçlanmıştır. Bu çalışma, karma araştırma yöntemlerinden açıklayıcı sıralı desen ile yürütülmüştür. Çalışmanın ilk (nicel) aşamasında, diğer kaygı bozukluklarında da önemli rol oynadığı bilinen tanılar arası faktörlerden kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbilişlerin uçuş kaygısı ile ilişkileri incelenmiştir. Çalışmanın ikinci (nitel) aşamasında ise uçuş kaygısı düzeyi yüksek olduğu belirlenen katılımcılarla bireysel yarı yapılandırılmış görüşmeler yürütülerek nicel bulguların zenginleştirilmesi ve daha iyi anlaşılması sağlanmıştır. Bu karma yöntem çalışması uçuş kaygısı ile ilgili kapsamlı bir anlayış sağlaması açısından önemli görünmektedir. Bu çalışmanın bulgularının hem yolcular hem klinisyenler hem de havacılık sektörü açısından önemli olduğu düşünülmektedir. Sonuç olarak, hem bilişsel hem de üstbilişsel özelliklerin göz önünde bulundurulduğu, uçuş kaygısına eşlik eden diğer kaygıların da ele alındığı bir müdahalenin faydalı olabileceği görülmektedir. Ayrıca, bu çalışmanın hem nitel hem de karma araştırma yöntemlerine dair bilgi edinmem ve deneyim kazanmam açısından kişisel olarak benim için de faydalı olduğu kanaatindeyim.

Mayıs, 2024

Özlem Yılmaz Halıcı

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	v
ABSTRACT	vii
ÖN SÖZ.....	ix
TABLO LİSTESİ	xii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xiii
KISALTMALAR	xiv
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	3
1. UÇUŞ KAYGISI	3
1.1. UÇUŞ KAYGISININ YAYGINLIĞI	5
1.2. UÇUŞ KAYGISI ÜZERİNDE ETKİLİ OLAN FAKTÖRLER	6
1.3. UÇUŞ KAYGISI İLE BAŞA ÇIKMA YÖNTEMLERİ.....	8
1.4. UÇUŞ KAYGISINA YÖNELİK TEDAVİ YAKLAŞIMLARI.....	9
1.4.1. Bilişsel Davranışçı Terapi	9
1.4.2. Sanal Gerçeklik	11
1.4.3. İnternet Temelli-Bilgisayar Destekli Müdahale.....	13
1.4.4. Grup Müdahale Programları	16
1.5. UÇUŞ KAYGISI İLE İLİŞKİLİ DİĞER ÖZELLİKLERİN İNCELENMESİ.....	17
1.5.1. Kaygı Duyarlılığı.....	18
1.5.1.1. Kaygı Duyarlılığı ve Psikopatolojiler	18
1.5.2. Belirsizliğe Tahammülsüzlük.....	20
1.5.2.1. Belirsizliğe Tahammülsüzlük ve Psikopatolojiler.....	22
1.5.3. Kontrol Odağı	23
1.5.3.1. Kontrol Odağı ve Psikopatolojiler.....	24
1.5.4. Üstbiliş.....	25
1.5.4.1. Üstbiliş ve Psikopatolojiler.....	27
1.6. UÇUŞ KAYGISINA YÖNELİK YAPILMIŞ NİTEL VE KARMA YÖNTEMLİ ÇALIŞMALARIN İNCELENMESİ	28
1.7. ÇALIŞMANIN AMACI, HİPOTEZLERİ VE ARAŞTIRMA SORULARI ..	29
İKİNCİ BÖLÜM	33
2. YÖNTEM.....	33
2.1. BİRİNCİ (NİCEL) AŞAMA	35
2.1.1. Katılımcılar.....	35
2.1.2. Veri Toplama Araçları	37
2.1.2.1. Sosyodemografik Bilgi Formu	37
2.1.2.2. Anksiyete Duyarlılığı İndeksi-3 (ASİ-3)	37
2.1.2.3. Belirsizliğe Tahammülsüzlük Ölçeği (BTÖ).....	38
2.1.2.4. Kontrol Odağı Ölçeği (KOÖ).....	39
2.1.2.5. Üstbilişler Ölçeği-30 (ÜBÖ-30)	39
2.1.2.6. Uçuş Kaygısı Durumları Anketi (UKDA).....	40
2.1.2.7. Uçuş Kaygısı Tarzı Anketi (UKTA).....	41

2.1.3. İşlem	41
2.1.4. Verilerin Analizi.....	42
2.2. İKİNCİ (NİTEL) AŞAMA	42
2.2.1. Yöntemsel Arkaplan	42
2.2.2. Katılımcılar.....	44
2.2.3. İşlem	45
2.2.4. Veri Analizi.....	46
2.2.5. Araştırmanın Niteliği.....	47
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	50
3. BULGULAR	50
3.1. BİRİNCİ (NİCEL) AŞAMA	50
3.1.1. Değişkenlerin Cinsiyete Göre Karşılaştırılması.....	50
3.1.2. Değişkenlerin Psikiyatrik Tanı Durumuna Göre Karşılaştırılması...	51
3.1.3. Değişkenlerin Uçuş Kaygısı Düzeyine Göre Karşılaştırılması	53
3.1.4. Değişkenler Arası İlişkiler.....	55
3.1.5. Hipotezlerin Test Edilmesi.....	56
3.1.5.1. Uçuş Kaygısının Yordayıcıları.....	56
3.1.5.2. Düzenleyicilik Modelleri	59
3.1.5.3. Aracılık Modelleri.....	66
3.1.5.4. Toplu Model Testleri	73
3.2. İKİNCİ (NİTEL) AŞAMA	82
3.2.1. Uçuşla İlgili Olası Sorunlara Dair Endişeli Düşünceler.....	82
3.2.1.1. Havacılıkla İlgili Edinilen Bilgilerin Endişe Yaratması.....	82
3.2.1.2. Başkalarına Karşı Güvensizlik ve Şüphenin Endişeye Yol Açması	84
3.2.1.3. Uçuşla İlgili Algılanan Belirsizliklerin Endişe Oluşturması.....	86
3.2.2. Uçuşun Ölümü Çağrıştırmaları	87
3.2.3. Tetikte Olmak ve Diken Üstünde Uçuş.....	89
3.2.4. Uçuş Kaygısının Yol Açtığı Mahrumiyet Hissi	90
3.2.5. Uçuş Kaygısı ile Başa Çıkmak için Başvurulan Yollar	92
3.2.5.1. Kaçınma Eğilimi	92
3.2.5.2. Kendini Telkinle Rahatlatma Çabası.....	94
3.2.5.3. Hazırlıklı Olma İhtiyacı	95
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	97
4. TARTIŞMA	97
4.1. BİRİNCİ (NİCEL) AŞAMAYA AİT BULGULARIN YORUMLANMASI.	97
4.2. İKİNCİ (NİTEL) AŞAMAYA AİT BULGULARIN YORUMLANMASI .	105
4.3. NİCEL VE NİTEL BULGULARIN BÜTÜNLEŞTİRİLMESİ.....	114
SONUÇ.....	121
KAYNAKÇA	122
EKLER.....	145

TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 2.1: Katılımcıların sosyodemografik özellikleri ($N = 887$).....	36
Tablo 2.2: Katılımcıların tanımlayıcı özellikleri.....	44
Tablo 3.1: Değişkenlere ait betimleyici istatistikler.....	50
Tablo 3.2: Değişkenlerin cinsiyete göre karşılaştırılması	51
Tablo 3.3: Değişkenlerin psikiyatrik tanı durumuna göre karşılaştırılması	53
Tablo 3.4: Değişkenlerin UKDA puanına göre karşılaştırılması	54
Tablo 3.5: Değişkenlerin UKTA-Bedensel Belirti puanına göre karşılaştırılması ..	54
Tablo 3.6: Değişkenlerin UKTA-Bilişsel Belirti puanına göre karşılaştırılması	55
Tablo 3.7: Değişkenler arası korelasyon değerleri.....	56
Tablo 3.8: Uçuş kaygısı durumlarının yordayıcıları	57
Tablo 3.9: Uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtilerin yordayıcıları	58
Tablo 3.10: Uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtilerin yordayıcıları.....	58
Tablo 3.11: Düzenleyicilik modellerinin test edilmesi	65
Tablo 3.12: Aracılık modellerinin test edilmesi.....	72
Tablo 3.13: Kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici, üstbilişin aracı rolünün incelenmesi	77
Tablo 3.14: Belirsizliğe tahammülsüzlük ile uçuş kaygısı arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici, üstbilişin aracı rolünün incelenmesi	81
Tablo 3.15: Uçuş kaygısına yönelik tematik analiz bulguları.....	82
Tablo 4.1: Çalışmanın nicel ve nitel bulguların ilişkilendirilmesi.....	116

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1: Çalışmanın yöntemi: Açıklayıcı sıralı desen.....	34
Şekil 3.1: Kaygı duyarlılığı ile UKTA-Bedensel belirtiler arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolü.....	60
Şekil 3.2: Kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolünün incelenmesi	61
Şekil 3.3: Belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolünün incelenmesi	64
Şekil 3.4: Kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkide üstbilişin aracı rolünün incelenmesi	68
Şekil 3.5: Belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı tarzı arasındaki ilişkide üstbilişin aracı rolünün incelenmesi	71
Şekil 3.6: Kaygı duyarlılığı ile UKTA-Bedensel belirtiler arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolü.....	74
Şekil 3.7: Kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici, üstbilişin aracı rolünün incelenmesi	76
Şekil 3.8: Belirsizliğe tahammülsüzlük ile uçuş kaygısı arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici, üstbilişin aracı rolünün incelenmesi	80
Şekil 4.1: Çalışmanın nicel ve nitel aşamalarının özetlenmesi ve bütünleştirilmesi	115

KISALTMALAR

ASGV: Alt Seviye Güven Aralığı

Boot: Bootstrapping

Çev.: Çeviri

Ed.: Editör

DSM-5: Ruhsal bozuklukların tanısai ve sayımsal elkitabı-Beşinci baskı

GA: Güven Aralığı

H: Hipotez

M: Mean

Min.: Minimum

Maks.: Maksimum

N: Örneklem sayısı

NİC: Nicel

NİT: Nitel

Ort.: Ortalama

Örn.: Örneğin

QUAL: Qualitative

QUAN: Quantitative

s.: Sayfa/sayfalar

SD: Standard Deviation

SH: Standart Hata

SS: Standart Sapma

USGV: Üst Seviye Güven Aralığı

vb.: Ve benzeri

vd.: Ve diğeri

GİRİŞ

Kaygı, temel duygulardan biridir ve evrenseldir. Pek çok insan hayatı boyunca zaman zaman kaygı hissedebilmektedir. Kaygı ve korku kavramları bazen birbirinin yerine kullanılsa da, benzerlikler taşımakla ve bağlantılı olmakla birlikte farklı duyguları temsil etmektedirler. Korku şimdiki zaman, kaygı ise gelecek odaklıdır. Ayrıca korku nesnel ve gerçekliğe dayalı iken, kaygı öznel ve belirsizliğe dayalı olarak kavramsallaştırılmaktadır (Zeidner ve Matthews, 2011). Korku, “belirli ve algılanabilir bir tehdidin varlığında verilen biyolojik olarak uyumlu fizyolojik ve davranışsal tepki” anlamına gelmektedir (Zeidner ve Matthews, 2011, s. 5). Kaygı ise, “belirgin olmayan, bilinmeyen, belirsiz ve düzensiz bir tehdit veya tehlike hakkında hissedilen genel bir sıkıntı ve huzursuzluk hali” anlamına gelmektedir (Zeidner ve Matthews, 2011, s. 5). Kaygı, belli bir düzeyde olduğunda hem normaldir hem de sağlık ve işlevsellik açısından yaşamsal öneme sahiptir. Ayrıca kaygı pek çok farklı psikopatolojik durumla ilişkili olabilmektedir (Morrison, 2017). Klinik psikoloji ve psikiyatri açısından kaygı ile ilişkili olan pek çok sorun belirlenmiştir. Ruhsal Bozuklukların Tanısal ve Sayımsal El kitabı olan DSM-5’te “Kaygı Bozuklukları” bölümü “Ayrılma Kaygısı Bozukluğu”, “Seçici Konuşmazlık”, “Özgül Fobi”, “Sosyal Kaygı Bozukluğu (Sosyal Fobi)”, “Panik Bozukluk”, “Agorafobi”, “Yaygın Kaygı Bozukluğu”, “Maddenin/İlacın Yol Açtığı Kaygı Bozukluğu”, “Başka Bir Sağlık Durumuna Bağlı Kaygı Bozukluğu”, “Tanımlanmış Diğer Bir Kaygı Bozukluğu” ve “Tanımlanmamış Kaygı Bozukluğu” tanımlarını içermektedir (Amerikan Psikiyatri Birliği, 2013). Ayrıca, bu birincil kaygı bozuklukları dışında obsesif kompulsif bozukluk, travma sonrası stres bozukluğu, akut stres bozukluğu, bedensel belirti (somatizasyon) bozukluğu, hastalık kaygısı bozukluğu ve depresyon gibi diğer psikopatolojilerde de kaygı ön planda görülebilmektedir (Morrison, 2017). Bu çalışmanın odak noktası ise özel olarak uçuşla ilgili hissedilen kaygıdır. Karma yöntem ile yürütülen bu çalışma birbirini izleyen ve bağlantılı iki aşamadan oluşmaktadır. Çalışmanın birinci aşaması nicel

yaklaşımı olup uçuş kaygısının kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbilişler ile ilişkisini incelemeye yöneliktir. Çalışmanın ikinci aşaması ise nitel yaklaşımı olup ilk bölümde elde edilen bulguların zenginleştirilmesi ve daha derinlemesine anlaşılmasına yöneliktir. Bu doğrultuda hazırlanan tezin birinci bölümünde ilgili alanyazına dair bilgiler, ikinci bölümünde yöntemle dair bilgiler, üçüncü bölümünde elde edilen nicel ve nitel bulgular, dördüncü bölümde bulguların ilgili alanyazın doğrultusunda tartışılması ve birleştirilip harmanlanması, sonuç bölümünde ise genel bir değerlendirme yer almaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. UÇUŞ KAYGISI

Uçak ile yolculuk, insanlar için pek çok açıdan stres verici olabilmektedir. Uçuş kaygısı, uçak yolculuğu ile ilgili en büyük sorunlardan biridir (Bor, 2007; McIntosh vd., 1996). Uçuş kaygısı uzun zamandır gündemde olan bir konudur ve 1. Dünya Savaşı sonunda, askeri uçuş personelinin uçmaktan korkması, uykusuzluk, mide rahatsızlığı gibi bedensel belirtiler ile birlikte uçmak istememeleri üzerine dikkat çekmiştir (Anderson, 1919). Ticari uçuşların başlangıcında, uçak ile yolculuk hem macera hem de riskli ve tehlikeli olarak görülmüştür. Her ne kadar zaman içerisinde uçak yolculuğu gittikçe daha güvenli hale gelse de uçuş pek çok insan için kaygı yaratıcı bir deneyim olmaya devam etmektedir ve önemini korumaktadır (Bor, 2007). Uçuş kaygısı, kişilerin uçakla daha az seyahat etmesine ve uçak ile yolculuğun keyif almak yerine katlanmak zorunda oldukları bir zaman dilimi haline gelmesine yol açabilmektedir (Dean ve Whitaker, 1982; McIntosh vd., 1996). Uçuş kaygısı sosyal etkinliklere katılmak, farklı yerlere seyahat etmek, aile ve arkadaşları ziyaret etmek, iş gezilerine katılmak gibi konularda kişiler için bir engel olabilmektedir (Dean ve Whitaker, 1982; Skolnick vd., 2012). Dolayısıyla uçuş kaygısı hem azalan uçuş sayısı nedeniyle gelir kaybına yol açabildiği için havacılık sektörünün hem de uçuş kaygısından etkilenen kişilerin yaşadığı olumsuz sonuçlar nedeniyle psikologların ilgilenmesi gereken bir konu haline gelmektedir (Dean ve Whitaker, 1982; Genç ve Dural, 2009; Oakes ve Bor, 2010a).

Alanyazına bakıldığında, bu konunun “uçuş kaygısı (flight anxiety)”, “uçuş korkusu (fear of flying, flight fear)”, “uçuş fobisi (flight phobia, flying phobia)”, “uçak korkusu (aviophobia)” gibi farklı kavramlarla ifade edildiği görülmektedir (Çetingüç, 2018). Klinik açıdan, kişinin işlevselliğini olumsuz yönde etkileyen yüksek düzeydeki uçuş kaygısı, DSM-5’te “Kaygı Bozuklukları” bölümü içerisindeki “Özgül Fobi” grubunda, uyarının türüne göre “Durumsal” fobi kategorisinde yer

almaktadır (Amerikan Psikiyatri Birliği, 2013). Genel anlamda, uçuşla ilgili yaşanan düşük-orta seviyedeki sıkıntı uçuş kaygısı/korkusu, yüksek şiddetteki sıkıntı ise uçuş fobisi olarak kavramsallaştırılmaktadır.

Daha önce hiç uçağa binmemiş kişiler ve daha önce uçağa binmiş olup olumsuz bir deneyimi bulunmayan kişiler de uçuş kaygısı yaşayabilmektedir (McNally ve Louro, 1992; Nousi vd., 2008; Schindler vd., 2016). Bilişsel davranışçı bakış açısından değerlendirildiğinde uçuş kaygısı davranışsal (örn. uçağa binmekten kaçınma), bedensel (örn. terleme, nefes darlığı gibi belirtiler) ve bilişsel (örn., uçuşla ilgili endişe içerikli olumsuz düşünceler gibi) belirtiler olarak farklı açılardan ele alınması gereken bir konudur (van Gerwen vd., 1999). Uçuş kaygısı yaşayan kişilerin bazıları uçağa hiç binmemekte; bazıları uçuşla ilgili ciddi miktarda rahatsızlık duyup uçağa mümkün olduğunca az binmekte ve bazıları ise uçuşla ilgili hafif ile orta düzey arası rahatsızlık duymasına rağmen uçağa binmekten kaçınmamaktadır (Ekeberg vd., 1989). Ayrıca, uçuş kaygısının heterojen bir yapıda olduğu ve başka kaygıların da bir araya gelmesini içerdiği düşünülmektedir. Uçuş kaygısı yaşayan kişilerin aynı zamanda sosyal kaygı, agorafobi, panik atak, kontrolü kaybetme, ölüm, yaralanma, su, kapalı alan ve yükseklik korkuları gibi belirtiler de deneyimleyebildikleri belirlenmiştir (Özant ve Kelleci, 2021; van Gerwen vd., 1997; Wilhelm ve Roth, 1997). Benzer şekilde, uçuş kaygısı yaşayan kişilerin depresyon gibi duygudurum bozuklukları, diğer kaygı bozuklukları, dürtü kontrol bozukluğu, madde kullanım bozukluğu gibi eş tanılara sahip olduğu bildirilmiştir (Depla vd., 2008; Schindler vd., 2016; Wardenaar vd., 2017; Wilhelm ve Roth, 1997). Uçuş kaygısı yaşayan kişiler yaş ve cinsiyet gibi sosyodemografik özellikler ile uçuş kaygısı ve diğer ilişkili kaygı belirtilerinin şiddeti açısından farklılaşabilmektedir. Kişiyeye özel tedavi sunulabilmesi ve tedavi içeriğinin kişiselleştirilmesi açısından bu gruplandırılmaların önemli olduğu düşünülmektedir (van Gerwen vd., 1997).

Uçuş kaygısı yaşayan kişiler uçuşla ilgili pek çok özelliğe dair endişelenebilmektedir. Uçuş kaygısının içeriğine dair belirtilen faktörler teknik, sağlık, sosyal konular olarak veya uçuş öncesi, uçuş sırası ve uçuş sonrası olarak gruplandırılabilir. Motor arızası gibi mekanik sorunlar, bilinmeyen sesler, havacılık şirketinin ve uçağın teknik özellikleri ve güvenliği, kaza yapmak, uçağın kalkış ve iniş aşamaları, terör olayları, kontrol sahibi olmamak, şiddetli rüzgar gibi olumsuz

hava durumları, türbülans, pilotun hata yapması, kontrolü kaybetmesi veya deneyimsiz olması, kapalı alanda olmak, yoğun ve uzun süreli kaygı yaşamak, yaralanmak, kişisel kontrolü kaybetmek, bayılma ya da mide bulantısı gibi bedensel belirtiler, kalp krizi veya panik atak gibi ani sağlık sorunları yaşamak, diğer insanların eleştirel veya aşağılayıcı olması, havalimanına ulaşım, havalimanında uzun bekleme sıraları, yoğun güvenlik kontrolleri ve karmaşık işaret tabelaları, aktarma yapmak, uçağın rötör yapması, uçağı kaçırmak, bagaj alımı ve ilişkili sorunlar kişilerin uçuşla ilgili en çok endişelendiği konular arasındadır (Ekeberg vd., 1989; Genç ve Dural, 2009; Grimholt vd., 2019; McIntosh vd., 1998; McNally ve Louro, 1992; Özant ve Kelleci, 2021; Wilhelm ve Roth, 1997).

1.1. UÇUŞ KAYGISININ YAYGINLIĞI

Uluslararası alanyazına bakıldığında, uçuş kaygısının yaygınlığına dair farklı ülkelerde yapılmış çalışmalara rastlanmaktadır. İsveç'te yapılmış olan bir çalışmada, 18-70 yaş aralığındaki toplum örnekleminde farklı düzeylerdeki uçuş kaygısı yaygınlığının %18,4 olduğu belirlenmiştir. Bu oranın erkeklerde %13,7 kadınlarda ise %22,7 olduğu bulunmuştur. Ek olarak, tüm örneklemin %2,6'sının, kadınların %3,2'sinin ve erkeklerin %1,8'inin uçuş fobisi tanısı alabilecek düzeyde yüksek uçuş kaygısı yaşadığı tespit edilmiştir (Fredrikson vd., 1996). Amerika Birleşik Devletleri'ndeki bir çalışmada, 15-54 yaş aralığındaki toplum örnekleminin %13,2'sinde farklı düzeylerde uçuş kaygısının, %3,5'inde ise fobi düzeyinde uçuş kaygısının görüldüğü belirlenmiştir (Curtis vd., 1998). Bir başka çalışmada ise, ABD'de 18 yaş ve üstü toplum örneklemindeki uçuş fobisi yaygınlık oranı %2,9 olarak bulunmuştur. Katılımcılardan özgül fobi tanısı olanlar arasında uçuş kaygısı yaşayanların oranı ise %30,7 olarak saptanmıştır (Stinson vd., 2007). Almanya'da yapılan bir çalışmada, toplum örnekleminde 18-24 yaş aralığındaki genç kadınlarda fobi düzeyindeki şiddetli uçuş kaygısının yaygınlık oranının %,04 olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca, uçuş fobisinin ortalama süresi altı yıl, ortalama başlangıç yaşı ise 14 olarak belirlenmiştir (Becker vd., 2007). İsrail'de yapılan bir çalışmada, 18-25 yaş aralığındaki genç askerlerden oluşan bir örnekleminde, uçuş kaygısının yaygınlık oranının %7, uçuş fobisi düzeyindeki belirtilerin yaygınlık oranının ise %3,5 olduğu belirlenmiştir. Ayrıca cinsiyet açısından değerlendirildiğinde, uçuş fobisi

düzeyindeki belirtilerin yaşanma oranı erkeklerde %4,8, kadınlarda ise %1 olarak belirtilmiştir (Iancu vd., 2007). Hollanda’da gerçekleştirilen bir çalışmada, 18-65 yaş arası toplum örnekleminde uçuş fobisinin yaygınlık oranının ise %2,5, uçuş kaygısının yaygınlık oranının ise %6,9 olduğu bulunmuştur. Ayrıca uçuş fobisi olan katılımcılardan çoğunun (%76,1), 10 yılı aşkın bir süredir bu belirtileri yaşadığı ve bu durumun ortalama 15 yaşında başladığı görülmüştür (Depla vd., 2008). Dünya Sağlık Örgütü’nün, Dünya Ruh Sağlığı Araştırmaları’nın bir parçası olarak, 22 ülkede toplum örneklemini üzerinde yapılan 25 farklı çalışmaya göre, 18 yaş ve üstü kişilerin %1,3’ünün fobi düzeyinde uçuş kaygısı yaşadığı tespit edilmiştir. Cinsiyet açısından bakıldığında ise, kadınların %1,8’inin, erkeklerin %0,8’inin fobi düzeyinde uçuş kaygısı yaşadığı belirlenmiştir. Ayrıca, ABD’nin %3,8’lik oranla uçuş fobisinin en yaygın olduğu ülke iken, Çin Halk Cumhuriyeti’nin ise %0,02’lik oranla uçuş fobisinin en az görüldüğü ülke olduğu bildirilmiştir (Wardenaar vd., 2017). Norveç’te yapılan diğer bir çalışmada, 18-94 yaş aralığındaki toplum örnekleminin %38,4’ünün farklı düzeylerde uçuş kaygısı yaşadığı belirlenmiştir. Cinsiyete göre bakıldığında, bu oran kadınlarda %49,3, erkeklerde ise %24,7 olarak bulunmuştur. Ayrıca, uçuş fobisi denilebilecek kadar yüksek düzeyde uçuş kaygısının yaygınlığı tüm örnekleme %3,4; erkeklerde %1,2, kadınlarda ise %5,2 olarak tespit edilmiştir (Grimholt vd., 2019).

Genel olarak bakıldığında, pek çok insanın farklı düzeylerde de olsa uçuş kaygısı yaşayabildiği görülmektedir. Fobi düzeyinde olmayan, düşük ile orta şiddet arası uçuş kaygısının toplumda daha yaygın olduğu söylenebilir. Ayrıca, uçuş kaygısının erkeklere kıyasla kadınlar arasında daha yaygın olduğu görülmektedir (Fredrikson vd., 1996; Grimholt vd., 2019; Wardenaar vd., 2017). Sonuç olarak, yapılan çalışmalarda uçuş kaygısının farklı kültürlerdeki yaygınlık oranlarının benzerlik gösterdiği belirlenmiştir. Öte yandan, alanyazında uçuş kaygısının Türkiye’deki yaygınlık oranına dair bir çalışmaya rastlanmamıştır.

1.2. UÇUŞ KAYGISI ÜZERİNDE ETKİLİ OLAN FAKTÖRLER

Alanyazına bakıldığında, çeşitli faktörlerin uçuş kaygısının oluşumunda ve devam etmesinde etkili olabileceğine dair bulgulara rastlanmaktadır. Bu faktörlerden ilki “deneyimler ve öğrenme durumları” ile ilişkilidir. Örneğin, uçuş esnasında panik

atak geçirme, türbülans veya kaza yaşama gibi olumsuz bir uçuş deneyimi sonrası ‘klasik koşullanma’ yoluyla; çevredeki uçuş kaygısı yaşayan veya travmatik bir uçuş deneyimi olan kişileri gözlemleyerek ‘model alma’ yoluyla; medyada uçak kazası gibi uçuşla ilgili olumsuz haberlere ve bilgilere maruz kalarak ‘bilgilendirilme’ yoluyla uçuş kaygısının oluşmaya başlayabileceği düşünülmektedir (McNally ve Louro, 1992; Nousi vd., 2008; zant ve Kelleci, 2021; Schindler vd., 2016; Wilhelm ve Roth, 1997). Yani, uçuş ile ilgili hem kişisel hem de kişisel olmayan olumsuz deneyimlere sahip olmanın daha fazla uçuş kaygısı yaşama ile ilişkili olabileceği söylenbilir.

Bu faktörlerden ikincisi “uçuş esnasında yaşanan fizyolojik değişimler ve sorunlar” ile ilgili özelliklerdir. Örneğin; uçuşun yarattığı etkiye bağlı olarak ortaya çıkabilen uzamsal yönelim bozukluğu, denge ile ilgili işlev bozukluğu, mide bulantısı, hiperventilasyon (normalden daha hızlı bir Şekilde nefes alıp verme), baş ağrısı, kalp sıkışması veya çarpıntısı, kulak ile ilgili sorunlar, göz kuruluğu, hipoksi (kanda hücresel düzeyde oksijen eksikliği) gibi durumların uçuş kaygısı ile ilişkili olduğu düşünülmektedir (Bor, 2007; McIntosh vd., 1998, Oakes ve Bor, 2010a; zant ve Kelleci, 2021). Yani, uçuş esnasında çeşitli fizyolojik belirtiler deneyimlemenin daha fazla uçuş kaygısı yaşama ile ilişkili olabileceği söylenbilir.

Bu faktörlerden üçüncüsü “kişilik” ile ilgili özellikler ve örüntülerdir. Örneğin, temel kişilik özelliklerinden olan ve genel anlamda kaygı ile ilişkilendirilen nevrotiklik özelliğinin yüksek düzeyde olmasının uçuş kaygısı ile de ilişkili olabileceği düşünülmektedir (Depla vd., 2008). Benzer Şekilde, diğer kişilik bozuklukları ile birlikte, özellikle kaygı ve gerginlik gibi ortak özellikler ile karakterize olan C kümesi kişilik örüntülerine (ekingen, bağımlı ve obsesif kompülsif kişilik) patolojik düzeyde sahip olmanın da uçuş kaygısı üzerinde etkili olduğu belirlenmiştir (van Gerwen vd., 2003a). Yani, nevrotiklik kişilik özelliği ve/veya C kümesi kişilik örüntüsü düzeyi yüksek olan kişilerin daha fazla uçuş kaygısı yaşayabildiği söylenbilir.

Bu faktörlerden dördüncüsü “bilişsel” özelliklerdir. Bu zellikler, kalp çarpıntısı ya da nefes alış verişte güçlük gibi içsel uyarınları ve uçaktan gelen belirsiz sesler ya da olumsuz hava koşulları gibi dışsal uyarınları tehdit olarak yorumlamayı içeren ‘tehdit algısı’; uçuşa dair tehdit olarak algılanan uyarınlara daha

fazla odaklanma, onları dikkatle izleme ve tersi doğrultudaki işaretleri fark etmemeyi ya da önemsiz görmeyi içeren '*dikkat yanlılığı*'; uçuşa dair tehdit ile ilişkili olumsuz sonuçların gerçekleşme ihtimalini olduğundan daha yüksek olarak algılamayı içeren '*olasılık önyargısı*'; olayı/durumu olduğundan daha olumsuz şekilde algılamaya yol açabilen felaketleştirme, aşırı genelleme gibi hataları içeren '*bilişsel çarpıtmalar*'; uçuşa dair tehdit ile ilişkili olumsuz anıların ya da bilgilerin daha fazla hatırlanmasını içeren '*bellek yanlılığı*'; güvence arayışı, ruminasyon, duyguları ya da düşünceleri bastırma, kendini suçlama gibi davranışlara başvurmayı içeren '*işlevsel olmayan başa çıkma stratejileri*' ve uçak kazası gibi uçuşa dair tehdit ile ilişkilendirilen olayları/durumları geleceğe yönelik hayal etmeyi içeren '*zihinde canlandırma*' olarak örneklendirilebilir (Busscher ve Spinhoven, 2017; Clark ve Rock, 2016; Mavromoustakos vd., 2016; Möller vd., 1998; Vanden Bogaerde vd., 2012; van Almen ve van Gerwen, 2013). Ek olarak, uçak ve uçuş ile ilgili bilgi eksikliği ya da yanlış bilgi sahibi olmak, güvensizlik duymak da uçuş kaygısı ile ilişkili olan bilişsel özellikler arasında yer almaktadır (Çetingüç, 2018; Özant ve Kelleci, 2021; Wilhelm ve Roth, 1997). Yani, kişilerin olumsuz düşünce içerikleri ve hatalı düşünme şekilleri ile uçuş ile ilişkili faktörlere yönelik dikkat, bellek, algı gibi özelliklerinin uçuş kaygısı yaşamaları ile ilişkili olabileceği söylenebilir.

Bu faktörlerden beşincisi uçuş ile yakın döneme denk gelen “stresli yaşam olayları” ile ilgili özelliklerdir. Örneğin, uçuş öncesi bir yakını kaybetmek, hamilelik veya çocuk sahibi olmak, iş stresi, sınavlar, ilişki sorunları, günlük stresler gibi deneyimler yaşamamanın da kişileri uçuş kaygısı yaşamaya daha yatkın bir hale getirebileceği düşünülmektedir (Schindler vd., 2016; Wilhelm ve Roth, 1997). Tüm bu bilgiler göz önünde bulundurulduğunda pek çok faktörün uçuş kaygısının oluşmasında ve devam etmesinde etkili olabileceği ve bu faktörlerin birbirleri ile etkileşime girebileceği görülmektedir.

1.3. UÇUŞ KAYGISI İLE BAŞA ÇIKMA YÖNTEMLERİ

İnsanlar uçuş kaygısı yaşadıklarında bu durumla başa çıkabilmek için çeşitli yollara başvurabilmektedir. Yapılan çalışmalar mümkün olduğunca uçağa binmekten kaçınmak dışında, alkol, sigara ve ilaç (örn. sakinleştirici) kullanmak, gevşeme teknikleri uygulamak (örn. nefes egzersizi), kadere/dine inanmak, dua etmek,

çevredeki kaygı azaltıcı ipuçlarına odaklanmak (örn., görevlilerin verdiği güvenlik bilgileri ve uyarılar), başka şeyler planlamak, bir şeyler yaparak dikkat dağıtmaya çalışmak (örn., diğer insanlarla sohbet etme, bir şeyler yeme, gazete/dergi okuma), olumsuz düşünceleri bastırmak, kendini telkin etmek, gevşediğini hayal etmek gibi yöntemlerin uçuş kaygısını azaltmak için en sık başvurulan yöntemler olduğunu göstermektedir (Genç ve Dural, 2009; Grimholt vd., 2019; Ekeberg vd., 1989; McIntosh vd., 1998; Wilhelm ve Roth, 1997). Bu yöntemler, kişilere kontrol edebilme, öngörebilme ve güven hissini pekiştirerek yardımcı olabilmektedir. Öte yandan, başa çıkma stratejilerinin uçuş kaygısı ile pozitif yönde ilişkili olduğu; yani, başa çıkma yöntemlerinin kısa vadede uçuş kaygısını azaltabilmesine rağmen uzun vadede uçuş kaygısının devamlılığını pekiştirebileceği düşünülmektedir (Genç ve Dural, 2009; McIntosh vd., 1998). Ayrıca, uçuş kaygısı yaşayan kişiler, uçakla seyahat etmeleri gerektiğinde uçuş ekibinden çeşitli bilgiler talep edebilir (örn., hava durumu, pilot veya uçakla ilgili sorular sormak gibi), uçuş esnasında belli bir koltukta oturmak için ısrarcı olabilir, agresif veya kuralların dışına çıkan davranışlarda bulunabilirler. Tüm bunlar uçuşun işleyişi ve güvenliği açısından hem diğer yolcular hem de havacılık sektörü için olumsuz etkiler yaratabilmektedir (Nousi vd., 2008; Oakes ve Bor, 2010a). Bu noktada, uçuş kaygısına yönelik psikolojik müdahalelerin önemi gündeme gelmektedir.

1.4. UÇUŞ KAYGISINA YÖNELİK TEDAVİ YAKLAŞIMLARI

Uçuş kaygısı da diğer kaygı belirtileri ve bozuklukları gibi tedavi edilebilen bir durumdur. Alanyazına bakıldığında uçuş kaygısına yönelik çeşitli müdahale yaklaşımlarının bulunduğu görülmektedir. Bilişsel davranışçı terapi, sanal gerçeklik, bilgisayar destekli/internet temelli tedavi ve grup müdahale programları alanyazında uçuş kaygısına yönelik desteklenen tedavi yaklaşımları arasındadır (Oakes ve Bor, 2010b; Saadat vd., 2014).

1.4.1. Bilişsel Davranışçı Terapi

Bilişsel davranışçı terapi, panik bozukluk, yaygın kaygı bozukluğu, sosyal kaygı bozukluğu, travma sonrası stres bozukluğu, obsesif kompulsif bozukluk, özgül fobi gibi özellikle kaygı ile ilişkili psikopatolojilerde etkililiği kanıtlanmış ve güncel

olarak yaygın şekilde tercih edilen bir müdahale yaklaşımıdır (Olatunji vd., 2010; Stewart ve Chambless, 2009). Uçuş kaygısına yönelik klasik anlamdaki bilişsel davranışçı terapi, haftalık bireysel seanslar şeklinde yürütülebilmektedir ve psikoeğitim, bilişsel teknikler, maruz bırakma, nefes egzersizi, aşamalı kas gevşetme egzersizi gibi bileşenlerden oluşmaktadır (Anderson vd., 2006; Kim vd., 2008; Krijn vd., 2007; Oakes ve Bor, 2010b; Öst vd., 1997; Rothbaum vd., 2006).

Psikoeğitim, uçuş kaygısı yaşayan kişilerin uçakla seyahat etme ile ilgili riskler, güvenlik kuralları, aerodinamik, uçuş süreci ve uçağın yapısı ilgili teknik özellikler ve kaygı ile ilgili fizyolojik ve psikolojik özelliklere yönelik bilgilendirilmesini içermektedir. Bilgilendirme sözel olarak veya yazılı olarak broşür ya da kitapçık gibi materyal üzerinden yapılabilir. Bu sayede kişilerin sahip olduğu, kaygıya yol açan yanlış veya eksik bilgiler yerine daha doğru ve gerçekçi bilgiler edinmeleri hedeflenmektedir (Oakes ve Bor, 2010b; Öst vd., 1997).

Bilişsel teknikler; kişilerin uçuş kaygısının ortaya çıkmasında etkili olan uçuş ile ilgili işlevsel olmayan, olumsuz ve hatalı düşüncelerinin (örn., “Uçakta panik olacağım ve kalp krizi geçireceğim.”, “Uçak düşecek.”) ele alınmasını ve bu düşüncelere meydan okunmasını sağlayan bilişsel yeniden yapılandırma ve düşünceyi durdurmayı içermektedir (Öst vd., 1997; Rothbaum vd., 2000).

Maruz bırakma, uçuş kaygısı olan kişilerin uçuş ile ilgili uyaranlarla (örn., uçak, havalimanı v.b.) karşılaşmasını ve etkileşime girmesini gerektiren uygulamaları içermektedir. Maruz bırakma, gerçek (in vivo) veya hayali olarak (imgelme ile) ve teknolojik destekler ile (örneğin simülatör içinde, video ve ses kaydı ile gibi) gerçekleştirilebilir. Maruz bırakma, uçuş kaygısına yönelik bilişsel davranışçı terapi kapsamında çok önemli bir yere ve etkiye sahiptir. Oluşan kaygının şiddetine göre düşükten yükseğe doğru uyaranlar uçak bileti almak, havalimanına gitmek, uçağın yanına gitmek, uçuş personeli ile konuşmak, uçağa binmek ve seyahat etmek gibi hiyerarşik olarak ele alınabilir, çeşitlendirilebilir ve bireyselleştirilebilir. Bu tekniğin uygulanması esnasında terapist, danışanın uyarının yarattığı kaygıya alışabilmesi için destekleyici ve yönlendirici olur ve danışanın kaygı düzeyini aralıklarla gözlemler (Anderson vd., 2006; Oakes ve Bor, 2010b; Öst vd., 1997; Rothbaum vd., 2006).

Nefes egzersizi; hızlı nefes alıp verme denemesi ve etkilerinin incelenmesi ile diyafram nefesi ve yavaşça nefes alıp verme şeklinde doğru nefes alıp verme öğretilerek kalp atışının hızlanması gibi kaygının bedensel yansımalarını azaltmaya yönelik olarak uygulanmaktadır (Barlow ve Craske, 2007; Rothbaum vd., 2000).

Aşamalı kas gevşetme egzersizi ise; kaygının bedensel belirtilerinden kaslardaki gerginliği azaltmak için baştan ayaklara veya ayaklardan başa doğru kasların sırayla ve yavaşça kasılıp gevşetilmesi şeklinde uygulanmaktadır (Krijn vd., 2007; Zinbarg vd., 2006).

Bireysel seanslar olarak yürütülen bilişsel davranışçı terapinin uçuş kaygısının azaltılmasında etkili bir yaklaşım olduğu yapılan çalışmalarla desteklenmiştir. Alanyazına bakıldığında, kişilerin tedavi sürecinde öğrendikleri yöntemleri uzun vadede tedavi sonrasında da uygulamaya devam edebildiği, uçuş kaygısı belirtilerinin azaldığı, uçak ile seyahat edebildikleri, olumsuz uçuş deneyimleri yaşasalar da tedavide edindikleri kazanımları koruyabildikleri görülmektedir (Anderson vd., 2006; Kim vd., 2008; Krijn vd., 2007; Rothbaum vd., 2006).

1.4.2. Sanal Gerçeklik

Sanal gerçeklik, koklama, dokunma, duyma gibi duyuusal bilgileri ve gerçek zamanlı bilgisayar grafiklerini bütünleştirerek kullanıcının etkileşime girebileceği bilgisayar ürünü bir ortam yaratır. Sanal ortam, ekranı olan bir başlık veya gözlük ile kulaklıkların takılması aracılığıyla sunulur ve kullanıcı, sanal ortamı hareketi takip eden cihazlar aracılığıyla deneyimler. Sanal gerçeklik, dışarıdan gelen uyarıların engellenmesi ile sanal ortamla fiziksel olarak bütünleşme hissi yaratır (Emmelkamp, 2005; Gregg ve Tarrrier, 2007). Sanal gerçeklik, maruz bırakma tekniğine dayanarak geliştirilmiştir ve kişi için kaygı yaratıcı olan durumların düşükten yükseğe doğru aşamalı olarak ele alınması şeklinde uygulanır. Gerçek hayatta uygulanması mümkün olmayan, zor, tehlikeli veya maliyetli olabilecek maruz bırakma durumları için iyi bir alternatif olabilmektedir (Emmelkamp, 2005; Gregg ve Tarrrier, 2007; Maples-Keller vd., 2017; Moldovan ve David, 2014). Sanal gerçeklik müdahaleleri, genellikle ofis ortamında terapistin kontrolünde yapılmaktadır ve güvenli, uygun maliyetli, esnek, çeşitlendirilebilir olması, var olan psikolojik kuramlara ve uygulamalara uyum

sağlaması, sağladığı kontrol hissi ile danışanlar tarafından kabul edilebilir/katılım oranı yüksek olması, oluşturulan sanal ortamların gerçekçi bir etki yarattığına dair kanıtların bulunması gibi avantajlara sahiptir (Botella vd., 2017; Emmelkamp, 2005; Gregg ve Tarrier, 2007; Maples-Keller vd., 2017). Sanal gerçeklik uygulamaları, tek başına veya klasik anlamdaki bilişsel davranışçı terapi ile birleştirilerek psikoeğitim, gevşeme egzersizleri, bilişsel ve davranışsal teknikler ile birlikte de kullanılabilir (Botella vd., 2017; Da Costa vd., 2008; Moldovan ve David, 2014; Oprış vd., 2012; Wiederhold ve Wiederhold, 2003).

Teknolojinin gelişmesiyle birlikte sanal gerçeklik, günümüzde pek çok psikopatolojik sorunu anlamaya, değerlendirmeye ve tedavi etmeye yönelik fayda sağlamaktadır (Botella vd., 2017; Gregg ve Tarrier, 2007; Maples-Keller vd., 2017). Sanal gerçeklik ile yapılan müdahaleler özellikle sosyal kaygı bozukluğu, agorafobi, panik bozukluk, örümcek fobisi ve benzeri küçük hayvanlara yönelik fobiler, yükseklik fobisi, araba kullanma fobisi, travma sonrası stres bozukluğu gibi kaygı ile ilişkili bozukluklar ile beden algısı bozukluğu gibi pek çok farklı psikopatolojik bozukluk için etkili bir tedavi seçeneği olarak görülmektedir. Yapılan çalışmalarda sanal gerçeklik tedavisinin klasik bilişsel davranışçı terapi ile benzer düzeyde etki sağlayabildiği ve kazanılan iyileşmenin uzun vadede de korunabildiği belirlenmiştir (Botella vd., 2017; Gregg ve Tarrier, 2007; Maples-Keller vd., 2017; Oprış vd., 2012).

Uçuş kaygısı açısından bakıldığında, sanal gerçekliğin uçuş kaygısının tedavisine yönelik olarak da kullanıldığı ve günümüzde tercih edilen bir müdahale seçeneği olduğu görülmektedir (Czerniak vd., 2016; Cardoş vd., 2017; Da Costa vd., 2008; Rus-Calafell vd., 2013). Uçuş kaygısına yönelik sanal gerçeklik uygulamalarında katılımcı, uçak bileti almak, bavul hazırlamak, havalimanına gitmek, uçuşu beklemek, uçağın kalkışı, türbülans, pilot ve kabin ekibinin bilgilendirmelerini dinlemek, uçağın inişi gibi kaygı yaratıcı uçuş durumlarını aşamalı olarak sanal gerçeklik ile deneyimlemektedir. Uygulama esnasında, gerçeklik hissini yaratmak adına görsel ve işitsel uyaranlar ile birlikte hareket hissini deneyimlemek de önem taşımaktadır. Kullanılan programlar ile sanal gerçeklik uygulamasındaki hava durumu, kullanıcının cinsiyeti, günün saati gibi özelliklerde değişiklikler yapılarak maruz bırakma senaryoları düzenlenebilmektedir. Katılımcı

uygulamadan önce, deneyimlediği kaygının düzeyini belirleme konusunda eğitilmektedir; uygulama esnasında katılımcının bu kaygının düzeyini takip etmesi istenmektedir ve kaygı düzeyi düşene kadar aynı durum üzerinde çalışılmaktadır (Czerniak vd., 2016; Moldovan ve David, 2014; Mühlberger vd., 2001; Rus-Calafell vd., 2013; Wallach ve Bar-Zvi, 2007). Bu konuda yapılan çalışmalarda, sanal gerçeklik müdahalesine katılan kişilerin, tedavi sonrasında uçuş kaygısı düzeylerinin azaldığı, uçakla seyahat etmeye daha istekli hale geldikleri, uçakla seyahat edebildikleri ve bu kazanımların uzun vadede korunabildiği belirtilmiştir (Cardoş vd., 2017; Czerniak vd., 2016; Da Costa vd., 2008; Mühlberger vd., 2001; Rus-Calafell vd., 2013; Wallach ve Bar-Zvi, 2007; Wiederhold ve Wiederhold, 2003).

1.4.3. İnternet Temelli-Bilgisayar Destekli Müdahale

İnternet temelli-bilgisayar destekli müdahale, depresyon, panik bozukluk, sosyal fobi, agorafobi, örümcek fobisi, travma sonrası stres bozukluğu, obsesif kompulsif bozukluk gibi çeşitli psikolojik bozukluklara yönelik kullanılmakta olan güncel ve etkililiği araştırmalarla desteklenmiş bir yaklaşımdır (Cuijpers vd., 2009; Marks ve Cavanagh, 2009). Zamandan ve maliyetten tasarruf sağlanması, daha kolay erişilebilir olması, teknolojik gelişmelerle birlikte yüz yüze terapiye benzer düzenlemelere olanak sağlanması gibi avantajlar nedeniyle internet temelli-bilgisayar destekli müdahale günümüzde tercih edilebilir bir yaklaşım olarak görülmektedir (Cuijpers vd., 2009; Marks ve Cavanagh, 2009). Uçuş kaygısına yönelik hazırlanmış olan çeşitli internet temelli-bilgisayar destekli müdahale seçenekleri de bulunmaktadır. Kendine yardım türündeki bu tedavi yaklaşımına, kişiler bilgisayar üzerinden belli bir yazılım aracılığıyla istedikleri yerde ve zamanda ulaşabilirler. Bu programlar, terapist desteği ile birlikte veya tamamen bireysel uygulama olarak yürütülebilir, etkileşimlidir, birkaç saat ile birkaç hafta arasında bir sürede tamamlanabilir ve pek çok alternatifte sahiptir (Campos vd, 2019; Tortella-Feliu vd., 2008).

Uçuş kaygısına yönelik alanyazında yer alan internet temelli-bilgisayar destekli müdahalelerden biri “Bilgisayar Destekli Uçuş Korkusu Tedavisi (Computer Assisted Fear of Flying Treatment)’dir (Tortella-Feliu vd., 2008). Bu program, uçuş sürecine dair kronolojik olarak düzenlenmiş beş aşamadan oluşmaktadır. Bu

aşamalar; 1) bir uçak biletinin satın alınması ile başlayıp evde bavul hazırlanması ile biten “uçuş hazırlığı” aşaması; 2) havalimanına gidilmesi ile başlayıp uçağa binmek üzere bekleme ile biten “uçuş günü uçuştan hemen önce yapılanları içeren” aşama; 3) kabin ekibi tarafından güvenlik talimatlarının belirtilmesi ile başlayıp uçağın kalkması ve yükselmesi ile biten “uçağa binme ve uçağın kalkması” aşaması; 4) uçağın içinde yolculuk etmeyi içeren “uçuş süreci” aşaması ve 5) uçağın alçalışının duyurulması ile başlayıp uçağın havalimanına inmesi ile biten “alçalış ve iniş” aşamasıdır. Ayrıca, programın uçak kazaları ile ilgili altıncı bölümü de bulunmaktadır. Programın her aşamasında, belirlenen içeriğe dair gerçek ortamlardan elde edilmiş işitsel ve görsel uyaranlar bilgisayar üzerinden kişiye sunulmaktadır. Programın başlangıcında kişinin kaygı düzeyi bir öz bildirim aracıyla belirlenerek, kendisine sunulacak uyaranlara dair hiyerarşinin kişiselleştirilmiş olarak yapılandırılması sağlanmaktadır. Her bir aşamanın sunulmasının ardından, kişi bu aşamada deneyimlediği kaygının düzeyini bir ile dokuz arasında derecelendirmektedir. Kişinin kaygı düzeyi bir veya iki gibi düşük bir dereceye inene kadar, program aynı aşamayı tekrar sunmaktadır. Bir aşamaya alışıldıktan sonra, program kişinin kaygı hiyerarşisine göre bir sonraki aşamanın sunumuyla devam etmektedir ve altı aşamaya da alışma sağlandığında program tamamlanmaktadır. Ardından, gerçek bir uçuştan önce, kişi bu altı aşamadan gerekli gördüğünü ek olarak tekrar almayı da seçebilmektedir. Ayrıca program öncesi değerlendirmede öz bildirim ölçümünden sonra, kişiye gece ve/veya olumsuz hava şartlarında uçuş gibi koşulların kaygı düzeyini artırıp artırmayacağı sorulmaktadır. Gerektiğinde uçuş aşamaları bu özel koşulları yaratacak şekilde yeniden düzenlenip kişinin bunlara maruz kalması sağlanmaktadır. Son olarak, programı tamamen kişisel olarak uygulamaya imkân sağlayacak şekilde, kişinin olası sorularına yönelik cevapları, tedaviye yönelik bilgileri ve olası zorluklara dair çözüm önerilerini içeren çevrimiçi bir destek hattı da bulunmaktadır (Tortella-Feliu vd., 2008).

Uçuş kaygısına yönelik alanyazında yer alan internet temelli-bilgisayar destekli müdahalelerden bir diğeri ise “KORKU-YOK Havayolları (NO-FEAR Airlines)”dır (Campos vd., 2019). Bu program değerlendirme ve tedavi olmak üzere iki protokolden oluşmaktadır. Tedavi protokolü içinde de psikoeğitim, maruz bırakma ve pekiştirme aşamaları yer almaktadır. “Psikoeğitim” bölümü, uçuş

kaygısının yaygınlığı, sorunun nasıl başladığı ve sürdüğü gibi uçuş kaygısı ile ilgili bilgilerin sunulmasını içermektedir. “Maruz bırakma” bölümü, kişinin değerlendirme aşamasında belirlenmiş olan kaygı düzeyine göre sistem tarafından sağlanmaktadır. Bu bölüm uçuş durumları ile ilgili görüntüler ve gerçek sesler gibi uyaranlardan oluşan altı senaryoyu içermektedir. Bu senaryolarda 1) uçuş hazırlığı, 2) havalimanı, 3) uçağa biniş ve uçağın kalkışı, 4) uçuş süreci, 5) uçağın alçalışı, piste yaklaşması ve inişi, 6) uçak kazaları ile ilişkili görsel ve işitsel uyaranların art arda sunumu ile maruz bırakma işlemi gerçekleştirilmektedir. Bir senaryoda kişinin güncel kaygı seviyesi 10 üzerinden 3’ün altına indiği zaman sistem, bir sonraki senaryoya geçmektedir. Yani kişinin ihtiyaçları doğrultusunda program eş zamanlı olarak tepki vermektedir. Kişi, tüm senaryoları tamamladıktan sonra, ihtiyacı doğrultusunda istediği senaryoları türbülans ve fırtına gibi daha yüksek bir zorluk seviyesinde pekiştirme amacıyla tekrar uygulayabilmektedir. Seanslar arasında birkaç gün ara vererek haftada iki maruz bırakma senaryosuna katılmak önerilmektedir. Programın ortalama olarak 3-6 hafta arasında tamamlanması önerilmektedir ancak herkes kendi hızını belirlemekte serbest bırakılmaktadır. Ayrıca, programın tamamlanmasının ardından gerçek bir uçuş deneyiminin yaşanması önerilmektedir. Kişiye bu uçuşa başa çıkması için yardımcı olmak amacıyla pdf dosyası olarak bir materyal verilmektedir. Bu program, tamamen kişisel uygulama şeklinde sadece sistemin sağladığı otomatik destek ile veya haftalık telefon konuşması şeklindeki terapist rehberliği ile yürütülebilmektedir (Campos vd., 2019).

Genel olarak bakıldığında, internet temelli-bilgisayar destekli müdahalenin uçuş kaygısına yönelik diğer seçeneklere ulaşamayan veya bunları tercih etmeyen kişiler için iyi bir seçenek olabileceği düşünülmektedir. Bu müdahale yaklaşımının uygulanabilmesi için kişilere teknoloji kullanımı ile ilgili teknik destek sağlanması, programın içeriği ve gidişatı ile ilgili canlı destek sağlanması, müdahale başlamadan önce ön değerlendirme yapılması, uygun seçeneğin ve ortamın belirlenmesi hakkında bilgilendirme yapılması gibi öneriler bulunmaktadır (Marks ve Cavanagh, 2009).

Bunların dışında, uçuş kaygısına yönelik tamamen bireysel olarak kendine yardım niteliğinde yapılabilecek uygulamalardan birisi de DVD ve kitap gibi materyallerin kullanımınıdır (van Gerwen ve Koopmans, 2018). İki saatlik bir videoyu içeren DVD ve bunu destekleyici bir kitap ile uçuş, bilişsel yeniden yapılandırma,

model alma yoluyla öğrenme ve farklı başa çıkma tekniklerine dair bilgilendirme yapılmaktadır. Bu kapsamda uçağın kalkışı, inişi, uçuş güvenliği, uçaktan gelen çeşitli sesler, türbülans gibi havacılık ile ilgili konularda bilgiler verilmektedir. Bu sayede normal uçuş durumlarına dair felaketleştirici yorumlamaların sorgulanabileceği ve uçuş kaygısının azaltılabileceği düşünülmektedir (van Gerwen ve Koopmans, 2018). Bu yaklaşımın hafif veya orta düzey uçuş kaygısı yaşayan kişiler için daha uygun olabileceği, daha geniş kapsamlı bir tedavinin parçası olarak kullanılabileceği ve nüksü önlemeye yardımcı olabileceği düşünülmektedir. Ayrıca bu materyallerin maruz bırakma tekniği için bir ön hazırlık niteliğinde de değerlendirilebileceği; kaygıya toleransı artırma ve kaçınmayı azaltmada etkili olabileceği belirtilmiştir (van Gerwen ve Koopmans, 2018).

1.4.4. Grup Müdahale Programları

Uçuş kaygısına yönelik bireysel olarak yürütülen uygulamalar dışında grup şeklinde yürütülen çok bileşenli eğitim ve tedavi seçenekleri de bulunmaktadır. Havayolu ile ulaşımı tercih eden insan sayısı dünya genelinde arttıkça, yolcularına uçuş konforunu artırıcı hizmetler sağlamak isteyen havayolu şirketleri de uçuş kaygısını azaltmaya yönelik hizmetler sunmaya yönelmiştir (van Gerwen ve Diekstra, 2000). Alanyazına bakıldığında, uçuş kaygısını azaltmak amacıyla Amerika Birleşik Devletleri, Kanada, Birleşik Krallık, Avusturya, Avustralya, Hollanda, Almanya, İsveç, Norveç, İspanya, İtalya, İsviçre, İrlanda, Finlandiya, İsrail, Portekiz gibi farklı ülkelerde bazı havayolu şirketleri ve araştırma merkezleri tarafından çeşitli grup müdahale programlarının yürütüldüğü görülmektedir (van Gerwen ve Diekstra, 2000; van Gerwen vd., 2004). Bu programlarda mühendisler, kabin görevlileri, pilotlar, meteorolojistler, hemşireler, psikiyatristler, hekimler, psikologlar gibi farklı meslek gruplarından çalışanlar görev alabilmektedir (Ekeberg vd., 1990, van Gerwen vd., 2002). Dünya genelinde uçuş kaygısına yönelik uygulanan bu grup müdahale programları arasında çeşitli benzerlikler ve farklılıklar bulunmaktadır. Havacılık, uçuş ve kaygı gibi konulara dair bilgilendirme yapılması ve müdahale sonunda gerçek bir test uçuşu yapılması bu programların temel ortak özellikleri iken; gruplardaki katılımcı sayısı, müdahalenin süresi, içeriği ve izlenen yol açısından bu programlar arasında bazı farklılıklar görülebilmektedir (van Gerwen ve Diekstra,

2000; van Gerwen vd., 2004). Bazı programlar müdahale öncesi tanısal değerlendirme ve belirti tarama (görüşme veya ölçüm araçlarının kullanımı ile), bireysel hazırlık seansları yapma, yazılı bir protokol veya kılavuz kullanımı, müdahale sonrası takip ölçümü ve/veya görüşmeleri yapma, nüksü önleyici eğitim, gevşeme eğitimi, başa çıkma/dikkat dağıtma eğitimi, bilişsel yeniden yapılandırma, uçuş simülöründe uçuş deneyimine maruz bırakma, kitap veya broşür gibi yazılı, video ya da film gibi sesli ve/veya görüntülü materyal sağlanması, kontrol kulesi ve radar odası gibi uçuşla ilgili yerlerin gösterilmesi gibi çeşitli bilişsel ve davranışsal bileşenleri de içermektedir (Ekeberg vd., 1990; van Gerwen vd., 2002, 2004).

Uçuş kaygısına yönelik hazırlanan grup müdahale programlarının etkililiğini değerlendiren çalışmalara bakıldığında, bu programların uçuş kaygısı yaşayan kişiler için iyi bir tedavi alternatifi olabileceği belirlenmiştir. Müdahale sonucunda, katılımcıların uçuş kaygılarının, genel kaygı, depresyon ve asansör, kapalı kalma gibi diğer psikopatolojik belirtilerinin azaldığı, uçuş sırasındaki alkol ve sakinleştirici kullanımının düştüğü, uçağa binme sayısı, öz-yeterlilik duygusu ve baş etme becerisinin arttığı ve bu etkilerin uzun vadede de devam ettiği sonucuna varılmıştır (Ekeberg ve ark., 1990; van Gerwen vd., 2002, 2003b, 2006).

Sonuç olarak, uçuş kaygısına yönelik grup müdahale programlarının zaman içerisinde sayı ve hizmet niteliği açısından artış gösterdiği ancak hala geliştirilmesi gerektiği görülmektedir (van Gerwen vd., 2004). Bu programların niteliğinin artması ve standartlaşmanın sağlanması için, ideal bir programda müdahale öncesinde bir ön değerlendirme yapılması, yazılı bir protokol/kılavuz kullanılması, uçuşun teknik özelliklerine ve kaygıya dair bilgilendirme yapılması, gevşeme eğitimi verilmesi, gerçek bir uçuş gibi maruz bırakma tekniğinin kullanılması, çeşitli bilişsel ve davranışsal tekniklerin kullanılması, müdahale sonrası etkililik değerlendirmesi ve takip ölçümü yapılması gerektiği vurgulanmaktadır (van Gerwen ve Diekstra, 2000; van Gerwen vd., 2004).

1.5. UÇUŞ KAYGISI İLE İLİŞKİLİ DİĞER ÖZELLİKLERİN İNCELENMESİ

Alanyazından yola çıkılarak, bu çalışma kapsamında kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbilişlerin birbirleri ve uçuş kaygısı ile ilişkileri incelenecektir.

1.5.1. Kaygı Duyarlılığı

Kaygı duyarlılığı, “kişinin, kaygı/korku deneyiminin hastalığa, utanmaya ya da daha fazla kaygıya yol açacağına dair inançlarını içeren bir kişisel farklılık değişkeni” olarak tanımlanmıştır (Reiss vd, 1986, s. 1-2). Kaygı duyarlılığı, kaygılanma ihtimalini işaret eden uyaranlara karşı tetikte olmayı, kaygılanma ihtimaline dair endişelenmeyi ve kaygıyı tetikleyen uyaranlardan kaçınma eğilimini artırabilmektedir (Reiss vd, 1986). Kaygı duyarlılığı kavramı, “korkunun beklenti modeli”nin temel bileşenlerinden biridir ve kaygı bozuklukları için bir yatkınlık faktörü olarak görülmektedir (Reiss, 1991). Özellikle kaygı ile ilişkili bozuklukların ortaya çıkmasında ve sürmesinde etkili bir yatkınlık faktörü olabileceği düşünülmektedir (Mantar vd., 2011). Kaygı duyarlılığı, kaygıyı yükseltici, karakteristik bir özelliktir; kaygı duyarlılığı düzeyi yüksek olan kişiler kaygı yaşadıklarında, ilişkili duyumlara yönelik alarma geçerler ve bu da kaygı şiddetinin daha da artmasına yol açmaktadır (Taylor vd., 2007). Ayrıca, kaygı duyarlılığının çok faktörlü ve boyutsal bir özellik olduğu; *fiziksel (bedensel)*, *toplumsal (sosyal)* ve *bilişsel* özellikler olmak üzere farklı bileşenlerden oluştuğu belirlenmiştir (Allan vd., 2014b; Mantar vd., 2010; Taylor vd., 2007; Wheaton vd., 2012).

1.5.1.1. Kaygı Duyarlılığı ve Psikopatolojiler

Kaygı duyarlılığı ilk olarak panik bozukluk ve agorafobi özelinde ele alınmasına rağmen (Reiss, 1991), alanyazına bakıldığında, günümüzde kaygı duyarlılığının özellikle kaygının ön planda olduğu bozukluklar olmak üzere farklı psikopatolojiler ile ilişkisine dair pek çok çalışmaya rastlanmaktadır. Örneğin, farklı örneklem ve kültürlerde yapılan çalışmalarda kaygı duyarlılığının panik bozukluk, agorafobi, yaygın kaygı bozukluğu, sosyal kaygı bozukluğu, travma sonrası stres bozukluğu, depresyon, obsesif kompulsif bozukluk, sağlık kaygısı, madde kullanım bozuklukları ve özgül fobi belirtileri ile pozitif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur (Allan vd., 2014a; Angehrn vd., 2020; Carleton vd., 2007; Deacon ve Abramowitz, 2006; Kashdan vd., 2008; Mantar vd., 2011; Naragon-Gainey, 2010; Zvolensky vd., 2015). Ayrıca, kaygı duyarlılığı ve/veya alt bileşenlerinin (fiziksel/bedensel, toplumsal/sosyal ve bilişsel) bu psikopatoloji belirtilerini yordadığı belirlenmiştir (Allan vd., 2014a, 2014b; Angehrn vd., 2020; Guillot vd., 2016; Kashdan vd., 2008;

Norr vd., 2013, 2015; Raines vd., 2017; Robinson ve Freeston, 2014; Zvolensky vd., 2015). Yani, kişilerin kaygı duyarlılığı düzeyi arttıkça kaygı ile ilişkili psikopatoloji belirtileri de artmaktadır.

Ek olarak, kaygı duyarlılığın alt boyutları açısından bakıldığında psikopatolojilere özgü farklılıklar olabileceği de düşünülmektedir. Örneğin, panik bozukluk belirtilerinin kaygı duyarlılığının fiziksel (bedensel) ve bilişsel bileşenleri; depresyon ve travma sonrası stres bozukluğu belirtilerinin kaygı duyarlılığının bilişsel bileşeni; sosyal kaygı bozukluğu belirtilerinin kaygı duyarlılığının toplumsal (sosyal) bileşeni; agorafobi belirtilerinin kaygı duyarlılığının fiziksel (bedensel) bileşeni; yaygın kaygı bozukluğu belirtilerinin kaygı duyarlılığının bilişsel ve toplumsal (sosyal) bileşenleri ile daha yakından ilişkili olabileceği ifade edilmiştir. Öte yandan özgül fobi ve obsesif kompulsif bozukluk belirtileri için böyle bir ayırım net olarak yapılamamıştır (Naragon-Gainey, 2010; Norr vd., 2015; Raines vd., 2017; Robinson ve Freeston, 2014). Buna bağlı olarak, psikopatolojilerin ele alınışında kaygı duyarlılığı bileşenlerini göz önünde bulundurmanın, özellikle klinik değerlendirme ve tedavinin kişiselleştirilmesi açısından önemli olabileceği düşünülmektedir (Allan vd., 2014b; Deacon ve Abramowitz, 2006; Guillot vd., 2016; Wheaton vd., 2012). Ayrıca psikiyatrik tanısı olmayan örneklem (üniversite öğrencileri ve toplumdan kişiler) ile karşılaştırıldığında, klinik örneklemelerde (panik bozukluk, agorafobi, yaygın kaygı bozukluğu, obsesif kompulsif bozukluk, sosyal kaygı bozukluğu, özgül fobi, depresyon gibi belirtileri veya tanıları olan kişilerin) kaygı duyarlılığı düzeylerinin daha yüksek olduğu tespit edilmiştir (Deacon ve Abramowitz, 2006; Mantar vd., 2010; Wheaton vd., 2012).

Uçuş kaygısı açısından bakıldığında, alanyazında kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı ile ilişkisini inceleyen çalışmalar da olduğu görülmektedir. Örneğin, yapılan çalışmalarda klinik anlamda yüksek düzeyde uçuş kaygısı yaşayan kişilerin, uçuş kaygısı düzeyi düşük olan kişilere kıyasla daha yüksek kaygı duyarlılığı düzeylerine sahip olduğu belirlenmiştir (Vanden Bogaerde ve De Raedt, 2008, 2011). Toplum ve klinik örneklemelerden kişilerde, kaygı duyarlılığının uçuş kaygısının yordayıcılarından olduğu ve özellikle, kaygı duyarlılığı düzeyi yüksek kişilerde uçuş esnasında yaşanan bedensel belirtilerin uçuş kaygısını yordadığı bulunmuştur (Vanden Bogaerde ve De Raedt, 2008, 2011). Benzer şekilde, uçuş kaygısı yaşayan

ve bu sebeple tedaviye başvuran yetişkinler ile yapılan bir başka çalışmada, tedavi programı sonundaki uçuş esnasında deneyimlenen fizyolojik uyarılma belirtilerindeki değişim (kalp atışı, solunum vb.) ile uçuş kaygısı düzeyindeki değişim arasındaki ilişki kaygı duyarlılığı yüksek olan kişilerde daha güçlü olarak bulunmuştur (Busscher vd., 2013). Bir başka deyişle, bu çalışmalar uçuş esnasında deneyimlenen bedensel/fizyolojik belirtiler ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkide kaygı duyarlılığının düzenleyici bir rol oynadığını göstermektedir (Busscher vd., 2013; Vanden Bogaerde ve De Raedt, 2008, 2011). Bu bulgular, kaygı duyarlılığı yüksek kişilerin, uçuşun etkisiyle yaşadıkları bedensel/fizyolojik belirtileri tehlike ile ilişkilendirerek olumsuz olarak yorumlamaları nedeniyle daha fazla uçuş kaygısı yaşadıkları şeklinde yorumlanmaktadır (Vanden Bogaerde ve De Raedt, 2008, 2011). Sonuç olarak, kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı için bir yatkınlık faktörü olabileceği, uçuş kaygısına yönelik tedavilerde özellikle kaygı duyarlılığının göz önünde bulundurulması ve azaltılmasının hedeflenmesi gerektiği ile kaygı duyarlılığı yüksek kişilerde bedensel belirtilerin yorumlanışına yönelik çalışma yapılmasının faydalı olabileceği düşünülmektedir (Busscher vd., 2013; Vanden Bogaerde ve De Raedt, 2008, 2011). Kaygı bozukluklarına yatkınlık yaratan kaygı duyarlılığı özelliğinin uçuş kaygısı ile bağlantısının daha detaylı incelenebilmesi için, bu çalışma kapsamında kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı ve diğer değişkenler ile ilişkisi ele alınacaktır.

1.5.2. Belirsizliğe Tahammülsüzlük

Kaygı ile ilişkili psikopatolojiler açısından önemli olan ve kaygı duyarlılığı ile de bağlantılı olan bir diğer özellik belirsizliğe tahammülsüzlüktür (Carleton vd., 2007; Norr vd., 2013). Belirsizliğe tahammülsüzlük, “günlük yaşam durumlarındaki belirsizliğe karşı verilen bilişsel (belirsizliğin insanı kötü etkilediğini düşünmek gibi), duygusal (hayal kırıklığı, stres gibi) ve davranışsal (geleceği kontrol etmeye çalışma, eylemi engelleme gibi) tepkileri içeren geniş bir kavram” olarak tanımlanmaktadır (Freeston vd., 1994, s. 792). Ayrıca belirsizliğe tahammülsüzlük, kişinin, olma ihtimalini hesaba katmaksızın, olumsuz bir olayın olmasını kabul edilemez ve tehdit edici olarak değerlendirmeye yönelik eğilimi şeklinde de ifade edilmektedir (Carleton vd., 2007). Belirsizliğe tahammülsüzlük, gerçekte var olmayan sorunların var olarak algılanmasına ve gerçekte sorunlar varken etkisiz bir

sorun çözüme yaklaşımına yol açabilir. Örneğin, belirsizliğe tahammülsüzlük, bir karar almadan önce çok fazla delile ihtiyaç duymak veya belirsizliği azaltan ancak sorunla doğrudan ilgili olmayan dürtüsel bir davranışa yol açmak şeklinde sorun çözüme sürecini etkileyebilir (Freeston vd., 1994). Belirsizliğe tahammülsüzlük; *belirsizliğin stres verici ve üzücü olduğu, belirsizliğin eyleme geçmeyi engellediği, belirsiz olayların olumsuz olduğu ve kaçınılması gerektiği, belirsizliğin adil olmadığı* gibi algıları içermektedir (Buhr ve Dugas, 2002; Sarı ve Dağ, 2009). Dolayısıyla, belirsizliğe karşı tahammülsüz olan kişiler, belirsizliklerle dolu olması nedeniyle hayatın pek çok yönünü de tahammül edilemez bulabilirler (Buhr ve Dugas, 2002). Tehdide ve olası sonuçlarına yönelik kesinliğin olmayışı kaygı yaratabilmektedir. Öte yandan, tehde ve olası sonuçlarına yönelik kesinliğin oluşu ya rahatlama (tehdit yoksa veya tehditle ve olası sonuçlarıyla başa çıkma kapasitesi varsa) ya da korku (olası tehdit veya ilişkili sonuçları fark edilince) ile sonuçlanabilmektedir (Carleton, 2012). Sonuç olarak, belirsizliğe tahammülsüzlük, kaygı ile ilişkili bozukluklarının ortaya çıkması ve sürmesinde rol alan tanılar arası bir yatkınlık faktörü ve boyutsal bir karakteristik özellik olarak değerlendirilmektedir (Carleton, 2012, 2016).

Ayrıca, alanyazında genel bir özellik olarak belirsizliğe tahammülsüzlük ile birlikte, psikopatolojilere özgü ve içerik olarak farklılaşan belirsizliğe tahammülsüzlük de tanımlanmıştır. Yapılan bir çalışmada, yaygın kaygı bozukluğu, sosyal kaygı bozukluğu, obsesif kompulsif bozukluk, sağlık kaygısı, travma sonrası stres bozukluğu, panik bozukluk, özgül fobi ve depresyon gibi bozuklukların tümünde belirsizliğe tahammülsüzlüğün rolü olmasına rağmen, her bir psikopatolojide kişilerin belirsizlikle ilgili yaşadığı sıkıntının içeriğinin farklılık gösterebileceği belirlenmiştir (Thibodeau vd., 2015). Örneğin, sosyal kaygı yaşayan birisi sosyal durumlarla ilgili belirsizliklere; panik bozukluk yaşayan birisi panik atak geçirmekle ilgili belirsizliklere; sağlık kaygısı yaşayan birisi sağlığı ile ilgili belirsizliklere dair zorlanma hissedebilmektedir. Dolayısıyla psikopatolojilere yönelik değerlendirme ve tedavi süreçlerinde genel belirsizliğe tahammülsüzlük özelliği ile birlikte bozukluğa özgü belirsizliğe tahammülsüzlüğün de göz önünde bulundurulması önerilmektedir (Thibodeau vd., 2015).

1.5.2.1. Belirsizliğe Tahammülsüzlük ve Psikopatolojiler

Belirsizliğe tahammülsüzlük, ilk olarak yaygın kaygı bozukluğu ve endişe özelinde ele alınmış olmasına rağmen (Dugas vd., 1998), alanyazına bakıldığında, günümüzde belirsizliğe tahammülsüzlüğün özellikle kaygının ön planda olduğu bozukluklar olmak üzere farklı psikopatolojiler ile ilişkisine dair pek çok çalışmaya rastlanmaktadır. Örneğin, farklı örneklem ve kültürlerde yapılan çalışmalarda belirsizliğe tahammülsüzlüğün sosyal kaygı bozukluğu, yaygın kaygı bozukluğu, panik bozukluk, agorafobi, obsesif kompulsif bozukluk, depresyon, travma sonrası stres bozukluğu, özgül fobi ve sağlık kaygısı belirtileri ile pozitif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur (Angehrn vd., 2020; Carleton vd., 2013; Holaway vd., 2006; Khaje Mansoori vd., 2016; Khawaja ve McMahan, 2011; Mahoney ve McEvoy, 2012; McEvoy ve Mahoney, 2011, 2012; Norr vd, 2013; Shihata vd., 2017). Ayrıca belirsizliğe tahammülsüzlüğün bu psikopatoloji belirtilerini yordadığı da belirlenmiştir (Angehrn vd., 2020; Carleton vd., 2013; Khawaja ve McMahan, 2011; Mahoney ve McEvoy, 2012; McEvoy ve Mahoney, 2011, 2012; Norr vd, 2013; Shihata vd., 2017; Thibodeau vd., 2015). Yani, kişilerin belirsizliğe tahammülsüzlük düzeyi arttıkça kaygı ile ilişkili psikopatoloji belirtileri de artmaktadır.

Ayrıca psikiyatrik tanısı olmayan örneklem (üniversite öğrencileri ve toplumdan kişiler) ile karşılaştırıldığında, klinik örneklemelerde (yaygın kaygı bozukluğu, obsesif kompulsif bozukluk, depresyon, sosyal kaygı bozukluğu, panik bozukluk, agorafobi belirtileri veya tanıları olan kişilerin) belirsizliğe tahammülsüzlük düzeylerinin daha yüksek olduğu tespit edilmiştir (Carleton vd., 2012; Holaway vd., 2006; Khaje Mansoori vd., 2016). Tüm bunlara bağlı olarak, klinik açıdan bakıldığında, kaygı ile ilişkili bozuklukların tedavisinde belirsizliğe tahammülsüzlüğe yönelik çalışılması önerilmektedir. Örneğin, terapide belirsizliğe yönelik olumsuz bilişlerin ele alınması, belirsizlikle başa çıkabilme ve belirsizliği tolere edebilme becerilerinin artırılması gibi hedefler kaygı ile ilişkili psikopatoloji belirtilerinin de azaltılması açısından anlamlı görünmektedir (Boswell vd., 2013; Carleton, 2012, 2016; Dugas vd., 1998; Mahoney ve McEvoy, 2012; McEvoy ve Mahoney, 2012; Shihata vd., 2017).

Öte yandan, alanyazına bakıldığında belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkiye yönelik bir çalışmaya rastlanmamıştır. Ancak, özgül fobisi

olan kişilerde de fobik uyararla ilgili belirsizliğe dair tehditkâr yorumlamalar ve çözüme dair işlevsel olmayan girişimler görülebilmektedir (Jacoby, 2020). Daha önce belirtildiği gibi, uçuş kaygısı yaşayan kişilerin uçakta panik atak veya kalp krizi geçirmek, kaza, pilotun hata yapması veya kontrolü kaybetmesi, türbülans veya şiddetli rüzgar gibi olumsuz hava koşulları, yaralanma, arıza gibi çeşitli ihtimallere yönelik endişeleri olduğu bilinmektedir (Grimholt ve ark., 2019; Wilhelm ve Roth, 1997). Belirsizliğe tahammülsüzlük düzeyi yüksek kişilerin uçuşla ilgili bu tür belirsizlikleri tehdit olarak yorumlayarak daha fazla kaygı yaşayabilecekleri düşünülmektedir (Jacoby, 2020). Özellikle kaygı ile ilişkili bozukluklarla bağlantılı bir özellik olan belirsizliğe tahammülsüzlüğün, uçuş kaygısı üzerinde de etkili olabileceği düşünülmektedir. Bu nedenle, bu çalışma kapsamında belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı ve diğer değişkenler ile ilişkisi incelenecektir.

1.5.3. Kontrol Odağı

Kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlük gibi, alanyazında psikopatolojiler açısından önemli olan ve dikkat çeken bir diğer kavram da kontrol odağıdır (Rotter, 1990). Kontrol odağı, ilk olarak sosyal öğrenme kuramı bağlamında, davranışların sonuçları ile bağlantılı olarak ele alınarak iç kontrol odağı ve dış kontrol odağı şeklinde kavramsallaştırılmıştır (Rotter, 1966). İç kontrol odağı, “kişinin bir pekiştirecin veya davranışının sonucunun kendi davranışına veya kişisel özelliklerine bağlı olarak ortaya çıktığına dair inancı/beklentisi” olarak tanımlanmıştır. Dış kontrol odağı ise, “kişinin bir pekiştirecin veya davranışının sonucunun tamamen kendi davranışından ziyade şans, olasılık veya kaderin bir sonucu, diğer güçlü insanların kontrolünde veya kendini çevreleyen güçlerin karmaşıklığı nedeniyle tamamen tahmin edilemez olduğuna dair inancı/beklentisi” olarak tanımlanmıştır (Rotter 1966, s. 1). Ancak her zaman iç ve dış kontrol odağı şeklinde net bir kutuplaşmanın olmayabileceği, kişilerin kontrol odağı özelliğinin boyutsal olarak bu aralıkta bir yer alabileceği belirtilmiştir (Rotter, 1966, 1990).

Alanyazında iç kontrol odağının stresle daha iyi/işlevsel başa çıkabilme, sorun çözme becerilerinin yüksekliği, olumlu duygulanım, yaşam doyumu ve umudun yüksekliği, bedensel ve psikopatolojik belirtilerin azlığı gibi olumlu özellikler ile ilişkili iken; dış kontrol odağının ise stresle işlevsel olmayan şekilde

başta çıkma tarzı, sorun çözme becerilerinin düşüklüğü, olumsuz duygulanım, umudun düşüklüğü, bedensel ve psikopatolojik belirtilerin yüksekliği gibi olumsuz özellikler ile ilişkili olduğu görülmektedir (Arslan vd., 2009; Dağ, 1992, 2002; Klonowicz, 2001; Parlak-Günüşen ve Üstün, 2011; Peacock ve Wong, 1996). Bu durum, iç kontrol odağı daha yüksek kişilerin, hayatlarının sorumluluğunun kendilerinde olduğunu düşünerek buna uygun şekilde hareket edebildiği; dış kontrol odağı yüksek olan kişilerin ise, bir şeyleri değiştirmek veya iyileştirmek konusunda kendi etkilerinin az olduğunu düşünerek bu doğrultuda davrandığı şeklinde yorumlanabilmektedir (Arslan vd., 2009). Ayrıca, genel bir kavram olarak kontrol odağı dışında hastalık ve sağlık (Güzel vd., 2020); kilo (Şarahman-Kahraman ve Yabancı-Ayhan, 2022), akademik hayat (Akın, 2007), kariyer (Millar ve Shevlin, 2007), trafik (Özkan ve Lajunen, 2005) ve iş (Spector, 1988) gibi belirli alanlara özgü kontrol odağı özellikleri de alanyazında yer almaktadır.

1.5.3.1. Kontrol Odağı ve Psikopatolojiler

Günümüzde, kontrol odağının farklı psikopatolojiler ile ilişkisine dair pek çok çalışmaya rastlanmaktadır. Örneğin, farklı örneklem ve kültürlerde yapılan çalışmalarda dış kontrol odağının depresyon, obsesif kompulsif bozukluk, sosyal kaygı bozukluğu, bedensel belirti (somatizasyon), travma sonrası stres bozukluğu ve genel kaygı belirtileri ile pozitif yönde ilişkili; iç kontrol odağının ise negatif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur (Altın ve Karancı, 2008; Böttche vd., 2016; Cheng vd., 2013; Dirik ve Günay, 2009; Duffy vd., 2015; İnözü vd., 2012; Onyedire vd., 2017; Pahlevan Sharif, 2017; Spokas ve Heimberg, 2009). Ayrıca, dış kontrol odağının bu psikopatoloji belirtilerini pozitif yönde, iç kontrol odağının ise negatif yönde yordadığı belirlenmiştir (Altın ve Karancı, 2008; Böttche vd., 2016; Dirik ve Günay, 2009; Graham vd., 2022; Gülüm ve Dağ, 2014; Hovenkamp-Hermelink vd., 2019; İnözü vd., 2012; Onyedire vd., 2017; Pahlevan Sharif, 2017; Spokas ve Heimberg, 2009). Yani, kişilerin dış kontrol odağı düzeyi arttıkça çeşitli psikopatoloji belirtileri artarken, iç kontrol odağı düzeyi arttıkça psikopatoloji belirtileri azalmaktadır. Ek olarak, bireycilik ve toplulukçuluk gibi kültürel özelliklerin, kontrol odağı ile kaygı gibi psikopatoloji belirtileri arasındaki ilişkide düzenleyici bir etkisinin olabileceği; dış kontrol odağı ile psikopatoloji belirtileri arasındaki ilişkinin toplulukçu

toplumlara kıyasla bireyci toplumlarda daha şiddetli olabileceği de belirtilmiştir (Cheng vd., 2013). Ayrıca, psikiyatrik tanısı olmayan örneklem (üniversite öğrencileri ve toplumdan kişiler) ile karşılaştırıldığında, klinik örneklerde (obsesif kompulsif bozukluk, özgül fobi, depresyon, sosyal kaygı bozukluğu, panik bozukluk, agorafobi belirtileri veya tanıları olan kişilerin) dış kontrol odağı düzeylerinin daha yüksek ve iç kontrol odağı düzeylerinin ise daha düşük olduğu belirlenmiştir (Adler ve Price, 1985; Cloitre vd., 1992; Kennedy vd., 1998, van der Molen vd., 1988; Vlasveld vd., 2013). Tüm bunlarla bağlantılı olarak, değerlendirme ve müdahale sürecinde kontrol odağı özelliğinin göz önünde bulundurulması, psikopatolojik belirtilerin azaltılması ile birlikte yaşam kalitesinin de yükseltilebilmesi için kontrol odağının da hedef alınması ve kişilerin iç kontrol odaklarının artırılmaya çalışılması işlevsel görünmektedir (Böttche vd., 2016; Cloitre vd., 1992; Onyedire vd., 2017; Pahlevan Sharif, 2017).

Öte yandan, alanyazına bakıldığında uçuş kaygısı ve kontrol odağı arasındaki ilişkiye dair çok sınırlı sayıda çalışmaya rastlanmıştır. Diğer psikopatolojilerle ilgili bulgularla örtüşen şekilde dış kontrol odağının uçuş kaygısı ile pozitif yönde ilişkili olduğu ve uçuş kaygısına yönelik bir saatlik bilgilendirici bir müdahalenin etkisinin kişilerin sahip olduğu kontrol odağına göre değiştiği; dış kontrol odağına sahip kişilere kıyasla, iç kontrol odağına sahip kişilerin müdahale öncesinden müdahale sonrasında uçuş kaygısı düzeylerindeki düşüşün daha fazla olduğu belirlenmiştir (Depla vd., 2008; Traub ve ark., 1982). Sonuç olarak, özellikle kaygı ile ilişkili diğer psikopatolojik bozukluklarla bağlantılı bir özellik olan dış kontrol odağının uçuş kaygısı için de bir yatkınlık faktörü olabileceği düşünülmektedir. Kontrol odağının uçuş kaygısı ile bağlantısının daha detaylı incelenebilmesi için, bu çalışma kapsamında kontrol odağının uçuş kaygısı ve diğer değişkenler ile ilişkisi ele alınacaktır.

1.5.4. Üstbilis

Kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük ve kontrol odağı gibi psikopatolojiler açısından önemli olan ve alanyazında yer alan bir diğer kavram da üstbilis (Corcoran ve Segal, 2008). İlk olarak eğitim ve bilişsel gelişim alanlarında incelenen bu özellik (Flavell, 1979), klinik psikoloji alanında da önem kazanmıştır

(Corcoran ve Segal, 2008). Üstbiliş, “bilişsel fenomenlerle ilgili bilgi veya biliş” anlamına gelmektedir (Flavell, 1979, s. 906). Üstbiliş kavramı üstbilişsel bilgi, üstbilişsel deneyimler ve üstbilişsel kontrol stratejileri olmak üzere birbirleri ile ilişkili faktörleri kapsamaktadır. *Üstbilişsel bilgi*, “belli tür düşüncelerin anlamına yönelik inançlar, hafıza ve bilişsel kontrolün etkililiğine yönelik inançlar gibi kişilerin kendi bilişleri hakkındaki inançları ve teorileri” olarak tanımlanmaktadır (Wells, 2000, s. 9; Wells, 2009, s. 5). Üstbilişsel bilgi kavramı da açık ve örtük ile olumlu ve olumsuz olarak ayrılmaktadır. Açık üstbilişsel bilgi, “Endişenin kalp krizine yol açabileceği düşüncesi gibi bilinçli olan ve sözel olarak ifade edilebilen inançlar”; örtük üstbilişsel bilgi ise “bilince bağlı olmayan ve sözel olarak ifade edilemeyen, dikkat, hafıza ve muhakeme gibi işlemleri yönlendiren kural veya planlar” olarak ifade edilmektedir (Wells, 2000, s. 9; Wells, 2009, s. 5). Olumlu üstbilişsel inançlar, “Geleceğe dair endişelenmek tehlikeden kaçınabileceğim anlamına gelir” ifadesi gibi belli bilişsel aktivitelerin faydaları veya avantajları ile ilişkili iken; olumsuz üstbilişsel inançlar, “Düşüncelerim üzerinde hiç kontrol sahibi değilim” ifadesi gibi bilişsel deneyimlerin kontrol edilemezliği, önemi, anlamı ve tehlikeliliği hakkındadır (Wells, 2009, s. 5-6). *Üstbilişsel deneyimler*, “kişilerin kendi zihinsel durumlarına dair değerlendirmeleri ve duyguları” olarak tanımlanmaktadır (Wells, 2009, s. 6). Üstbilişsel değerlendirmeler, bilişsel deneyimlere dair bilinçli olarak yapılan çıkarımlar ve etiketlemelerdir. Ayrıca üstbilişsel değerlendirmeler, bilişsel deneyimleri için üstbilişsel bilginin kullanılmasının göstergesidir (Wells, 2000). Obsesif kompulsif bozuklukta, kişilerin girici düşüncelerine dair olumsuz atıfta bulunması; yaygın kaygı bozukluğunda, kişilerin endişeleri hakkında endişe duyması; panik bozuklukta kişilerin kontrolü kaybedeceklerine inandıklarında bilişsel olayları yanlış yorumlamaları üstbilişsel deneyimlere örnek gösterilebilir (Wells, 2009). *Üstbilişsel kontrol stratejileri* ise, “kişilerin bilişsel sistemlerindeki aktiviteleri kontrol etmek için verdikleri tepkiler” olarak tanımlanmaktadır (Wells, 2000, s. 10). Bu stratejiler, düşünme stratejilerini şiddetlendirebilir veya bastırabilir ve izleme sürecini geliştirmeye yönlendirilebilir. Günlük hayatta, insanlar tekrar yapma, hatırlatıcı ipuçları ve kodlamalar kullanma gibi hafızaya yönelik bu tür tekniklerden yararlanmaktadır. Klinik açıdan ise çeşitli psikopatolojilerde, insanların belirli düşünceleri bastırma, belirli şekillerde düşünmeye çalışma, dikkati belli bir

şeye yönlendirme gibi kontrol stratejilerine başvurduğu görülmektedir (Wells, 2000, 2009).

Klinik psikoloji penceresinden bakıldığında, psikopatolojileri anlamaya ve açıklamaya yönelik geliştirilmiş olan üstbilişsel model kapsamında üstbilişsel özelliklerin psikopatolojilerin ortaya çıkmasında ve sürmesinde tanılar arası bir risk faktörü olduğu düşünülmektedir (Wells, 2000, 2009). Güncel uygulama ve araştırmalarda üstbiliş; *endişelenmenin hazırlıklı olmak ve başa çıkmak için olumlu bir işlevinin olduğu, endişenin kontrol edilemez ve tehlikeli olduğu, düşüncelerin farkında olmanın ve onları kontrol etmenin gerekli olduğu gibi inançlar ile hafıza gibi bilişsel özelliklere yönelik değerlendirmeleri içerir şekilde kavramsallaştırılmıştır* (Cartwright-Hatton ve Wells, 1997; Wells ve Cartwright-Hatton, 2004).

1.5.4.1. Üstbiliş ve Psikopatolojiler

Üstbiliş kavramı ilk olarak yaygın kaygı bozukluğu ve endişe özelinde ele alınmış olmasına rağmen (Wells, 1995), alanyazına bakıldığında, günümüzde üstbilişin özellikle kaygının ön planda olduğu bozukluklar olmak üzere farklı psikopatolojiler ile ilişkisine dair pek çok çalışmaya rastlanmaktadır. Örneğin, farklı örneklem ve kültürlerde yapılan çalışmalarda üstbilişin sosyal kaygı bozukluğu, yaygın kaygı bozukluğu, obsesif kompulsif bozukluk, sağlık kaygısı, panik bozukluk, agorafobi, travma sonrası stres bozukluğu, depresyon, durumluk ve sürekli kaygı gibi psikopatoloji belirtileri ile pozitif yönde ilişkili olduğu bulunmuştur (Bailey ve Wells, 2016; Böke vd., 2015; Capobianco vd., 2020; Ellis ve Hudson, 2011; Gkika vd., 2018; Hosseini Ramaghani vd., 2019; Irak ve Tosun, 2008; Leahy vd., 2019; Mazloom vd., 2016; Yılmaz vd., 2008; 2011). Ayrıca, üstbilişin bu psikopatoloji belirtilerini yordadığı da belirlenmiştir (Bailey ve Wells, 2016; Capobianco vd., 2020; Hosseini Ramaghani vd., 2019; Irak ve Tosun, 2008; Leahy vd., 2019; Mazloom vd., 2016; Yılmaz vd., 2008; 2011). Ek olarak, psikiyatrik tanısı olmayan örneklem (üniversite öğrencileri ve toplumdan kişiler) ile karşılaştırıldığında, klinik örneklemelerde (yaygın kaygı bozukluğu, sosyal kaygı bozukluğu, obsesif kompulsif bozukluk, panik bozukluk, agorafobi, özgül fobi ve depresyon gibi belirtileri veya tanıları olan kişilerin) üstbiliş düzeylerinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir (Aydın

vd., 2019; Böke vd., 2015; Ellis ve Hudson, 2011; Irak ve Tosun, 2008; Oğuz vd., 2019; Sun vd., 2017). Ayrıca, yaygın kaygı bozukluğu, sosyal kaygı bozukluğu, ayrılık kaygısı bozukluğu ve özgül fobisi olan kişilerde terapi sürecinde görülen üstbilişlerdeki azalmanın kaygı belirtilerinin de azalması ve terapi sonucu ile ilişkili olduğu bulunmuştur (Normann vd., 2016). Tüm bunlarla bağlantılı olarak, klinik açıdan bakıldığında, psikopatolojilere yönelik değerlendirme ve müdahale süreçlerinde üstbilişsel özellikleri de göz önünde bulundurmanın; terapide bilişsel ve davranışsal özellikler dışında üstbilişsel özellikler üzerinde çalışmanın da önemine değinilmektedir (Sun vd., 2017; Wells, 1995; Wells ve Carter, 1999).

Öte yandan alanyazına bakıldığında üstbiliş ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkiye dair doğrudan bir çalışmaya rastlanmamıştır. Ancak, daha önce de belirtildiği gibi, kişilerin uçuş sırasında kaygı ile başa çıkabilmek için kendini telkin etmek, bir şeyler yaparak dikkat dağıtmaya çalışmak (örn., diğer insanlarla sohbet etmek, bir şeyler yemek, gazete/dergi okumak vb.), çevredeki kaygı azaltıcı ipuçlarına odaklanmak (örn., görevlilerin verdiği güvenlik bilgileri vb.), olumsuz düşünceleri bastırmak, gevşediğini hayal etmek gibi üstbilişsel süreçleri içeren yöntemlere başvurduğu belirlenmiştir (Genç ve Dural, 2009). Özellikle kaygı bozuklukları gibi diğer psikopatolojilerle ilişkili bir faktör olan üstbilişin uçuş kaygısı üzerinde de etkili olabileceği düşünülmektedir. Bu nedenle bu çalışma kapsamında üstbilişin uçuş kaygısı ve diğer değişkenler ile ilişkisi ele alınacaktır.

1.6. UÇUŞ KAYGISINA YÖNELİK YAPILMIŞ NİTEL VE KARMA YÖNTEMLİ ÇALIŞMALARIN İNCELENMESİ

Alanyazına bakıldığında uçuş kaygısı ile ilgili yapılan çalışmaların büyük çoğunluğunun nicel yöntemle yürütüldüğü görülmektedir. Alanyazında, uçuş kaygısına dair nitel yöntemle yapılmış olan çok sınırlı sayıda çalışma bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi İngiltere’de Borril ve Foreman (1996) tarafından uçuş kaygısı yaşayan ve buna yönelik bilişsel davranışçı terapi alan kişilerle yürütülen çalışmadır. Bu çalışmada, 26-65 yaş arasındaki 10 katılımcının, terapi sürecinde bilişsel değişim ile ilgili değerlendirmeleri ve deneyimleri gömülü teori kapsamında ele alınmıştır. Analizler sonucunda, terapötik ilişki kurmak (terapist özellikleri, korkuyu ifade etmeyi meşrulaştırmak, inanç ödünç almak), kaygıya tolerans (bilgi almak/bilgiye

ulaşmak, duygusal uyarılma, bilişsel yeniden etiketleme), mantıksal düşünme, korkuyla yüzleşmek (bilinmeyeni bilinen yapmak, yönlendirilmiş ustalık), güvenmek ve güvenilmek (korkuyu paylaşmak, güvenmeyi öğrenmek), kulübe katılmak şeklinde altı ana kategori ve 10 alt kategori belirlenmiştir (Borril ve Foreman, 1996). Bir diğer çalışma, Türkiye’de Genç ve Dural (2009) tarafından, uçağa binmek için havalimanında beklemekte olan kişilerle yapılan çalışmadır. Bu çalışmada, 33 katılımcının bireysel uçuş deneyimleri ve uçuş kaygısıyla başa çıkma yöntemleri içerik analizi ile ele alınmıştır. Analizler sonucunda, katılımcıların uçuş ile ilgili kaygıya dair öznel deneyimleri teknik sorunlar, kişisel özellikler, duygusal ve kişisel zorluklar, sosyal koşullar şeklinde gruplandırılmıştır. Ayrıca, katılımcıların uçuş kaygısı ile başa çıkmak için başvurduğu yöntemler ilaç veya alkol kullanmak, kadere/dine inanmak, felaketleştirmemek, çevredeki kaygı azaltıcı işaretlere odaklanmak, dikkati dağıtmak, planlama yapmak, alışmak, bastırmak olarak belirlenmiştir (Genç ve Dural, 2009). Türkiye’deki diğer bir çalışma Lapsekili ve Yelboğa (2014) tarafından, uçuş kaygısı yaşayan bir yetişkinin, göz hareketleri ile duyarsızlaştırma ve yeniden işleme (EMDR) ile tedavisini içeren bir vaka çalışmasıdır. Çalışma sonunda, uygulanan üç seanslık EMDR protokolünün danışanın uçuş kaygısını azaltmada etkili olduğu belirtilmiştir (Lapsekili ve Yelboğa, 2014). Son olarak, Türkiye’de Özant ve Kelleci (2021) tarafından, 24-45 yaş arası 16 kişi ile yapılan bir çalışma bulunmaktadır. Bu çalışmada, uçuş kaygısının kişiler tarafından nasıl deneyimlendiği fizyolojik, duygusal ve davranışsal tepkiler üzerinden incelenerek tematik analiz ile ele alınmıştır. Analizler sonucunda, katılımcıların uçuş kaygısı ile ilgili deneyimleri duygular (ölüm korkusu, diğer korkular, fizyolojik etkiler), güven (insana, mekanik yapılara ve teknolojiye güven) ve değerlendirme (önceki deneyim, yarar-zarar hesabı, yeni deneyim) şeklinde temalar altında gruplandırılmıştır (Özant ve Kelleci, 2021). Öte yandan, alanyazında uçuş kaygısına dair karma yöntem ile yapılmış bir çalışmaya rastlanmamıştır.

1.7. ÇALIŞMANIN AMACI, HİPOTEZLERİ VE ARAŞTIRMA SORULARI

Uluslararası alanyazına bakıldığında uçuş kaygısına yönelik çeşitli çalışmaların olduğu görülmektedir, ancak Türkçe alanyazında bu konuya yönelik çalışmaların kısıtlılığı söz konusudur. Ek olarak, uçuş kaygısının düşük ile yüksek

arası farklı düzeylerde pek çok kişi tarafından deneyimleniyor oluşu da dikkat çekmektedir. Bu nedenlerle, bu çalışmanın konusu olarak Türkiye’de uçuş kaygısı ve ilişkili özelliklerin incelenmesi seçilmiştir. Bu çalışmanın amacı, Türk toplumu örnekleminde uçuş kaygısı, kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbiliş özellikleri arasındaki ilişkilerin ve uçuş kaygısı yaşayan kişilerin deneyimlerinin karma yöntem ile kapsamlı bir şekilde incelenmesidir. Bu çalışmada, karma araştırma yöntemlerinden açıklayıcı sıralı desen (NİC→nit) kullanılmaktadır ve süreç öncelikle nicel verinin toplanması, ardından da nicel bulguların geniş kapsamlı nitel veriyle desteklenmesini içermektedir. Çalışmanın ilk aşamasında, kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbilişlerin uçuş kaygısı ile ilişkilerini incelemek amacıyla toplumdaki yetişkin katılımcılardan nicel veriler toplanmıştır. İkinci olarak, nitel aşama nicel bulguları zenginleştirmeye yardımcı olacak şekilde yürütülmüştür. İlk aşamada nicel ölçümlerde uçuş kaygısı düzeyi yüksek olduğu belirlenen katılımcılar ile ikinci aşamada yarı yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır. İlk bölümde nicel yaklaşımla genellenebilir bulgulara ulaşmanın, ikinci bölümde ise nitel yaklaşımla öznel deneyimleri detaylıca incelemenin önemli olacağı öngörülmektedir. Böylece hem alanyazına hem de klinik psikoloji uygulama alanına katkı sağlamak hedeflenmektedir. Bu çalışmanın uçuş kaygısı ve ilişkili özellikleri karma bir yöntem ile Türk örnekleminde inceleyen ilk çalışma olması nedeniyle önemli olacağı düşünülmektedir. Pek çok kişinin farklı düzeylerde de olsa uçuş kaygısı yaşadığı, bazılarının uçağa binmekten kaçınırken bazılarının da bu durumu zorlanarak yönetmeye çalıştığı göz önünde bulundurulduğunda, uçuş kaygısının kapsamlı bir şekilde ele alınması hem yolcular hem klinik araştırmacılar ve uzmanlar hem de havacılık açısından önemli olacağı düşünülmektedir.

Uçuşla ilgili farklı durumlar (uçağı görmek, uçağın sallanması, motorun çalışması gibi) her insan için farklı düzeyde kaygı verici olabilmektedir. Bilişsel davranışçı terapi yönelimli müdahalelerde, kaygı oluşturan uçuşla ilgili durumlara dair detaylı bir değerlendirme yapılır ve maruz bırakma çalışmalarında kaygı hiyerarşisi hazırlanarak kişiler bu durumlarla yüzleştirilir (Nousi vd., 2008; Oakes ve Bor, 2010b; van Gerwen vd., 1999). Bu nedenle bu çalışma kapsamında, uçuş kaygısının bir göstergesi olarak hangi uçuş durumlarında ne kadar kaygı yaşandığına

dair bir ölçüm alınmıştır. Benzer şekilde, her insanın uçuş kaygısı ile ilgili deneyimlediği belirtiler de farklılık gösterebilmektedir. Bazı insanlar kaygının bilişsel belirtilerini (örn., uçağın kaza yapacağını düşünmek, tetikte hissetmek vb.) bazıları ise bedensel belirtilerini (örn., nefes almakta zorlanmak, ağız kuruması vb.) daha fazla yaşayabilmektedir ve müdahalenin içeriği bu belirtilere göre düzenlenebilir (Nousi vd., 2008; Oakes ve Bor, 2010b; van Gerwen vd., 1999). Dolayısıyla bu çalışma kapsamında, uçuş kaygısının diğer göstergeleri olarak, deneyimlenen bilişsel ve bedensel belirtilere yönelik ölçümler de alınmıştır. Ayrıca, daha önce belirtildiği gibi, önceki çalışmalarda ortaya koyulan, dış kontrol odağının psikopatolojik belirtiler ile, iç kontrol odağının ise daha olumlu özelliklerle ilişkili olduğu (Arslan vd., 2009; Dağ, 1992, 2002; Klonowicz, 2001; Parlak-Günüşen ve Üstün, 2011; Peacock ve Wong, 1996) göz önünde bulundurularak, bu çalışmada kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı ile ilişkilerinde dış kontrol odağının yüksek veya düşük olmasına göre farklılık olabileceği düşünülmektedir ve kontrol odağı düzenleyici değişken olarak ele alınmıştır. Ek olarak, alanyazında üstbilişin belirsizliğe tahammülsüzlük ile depresyon ve kaygı belirtileri arasındaki ilişkilere (Chen vd., 2021) ve kaygı duyarlılığı ile obsesif kompulsif bozukluk belirtileri arasındaki ilişkiye (Gutierrez vd., 2020) aracılık ettiğine yönelik bulgular bulunmaktadır. Bu bilgiler, kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlük ile üstbilişin psikopatoloji belirtilerini hiyerarşik olarak etkiliyor olabileceği şeklinde yorumlanmaktadır (Carleton, 2016; Chen vd., 2021; Gutierrez vd., 2020). Kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlük, kişilerin düşünce içeriklerini şekillendirebilir. Örneğin, kaygı duyarlılığı yüksek kişilerin “Göğsümde ağrı hissettiğimde, kalp krizi geçireceğim diye endişelenirim.” (Mantar vd., 2010), belirsizliğe tahammülsüzlük düzeyi yüksek kişilerin de “Belirsizlik yaşamı katlanılmaz hale getiriyor.” (Sarı ve Dağ, 2009) gibi düşünceleri olabilir. Üstbilişsel modele göre (Wells, 2009), bir uyarana yönelik tetiklenen bu tür düşüncelere karşı kaçınma, ruminasyon, bastırma, dikkati odaklama gibi üstbilişsel tepkiler ortaya çıkabilir ve bu süreç kaygı düzeyinin yükselmesi ile sonuçlanabilir (Chen vd., 2021; Gutierrez vd., 2020). Bu durum göz önünde bulundurulduğunda, bu çalışmada üstbiliş, kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı ile ilişkilerinde aracı değişken olarak ele alınmıştır.

Çalışmanın nicel bölümüne dair hipotezler şu şekildedir:

H₁: Kişilerin kaygı duyarlılığı düzeyleri, belirsizliğe tahammülsüzlük düzeyleri, kontrol odağı düzeyleri ve üstbilgi düzeyleri uçuş kaygısı düzeylerini pozitif yönde yordar; kişilerin kaygı duyarlılığı düzeyleri, belirsizliğe tahammülsüzlük düzeyleri, dış kontrol odağı düzeyleri ve üstbilgi düzeyleri arttıkça uçuş kaygısı düzeyleri de artar.

H₂: Kişilerin kaygı duyarlılığı düzeyleri ile uçuş kaygısı düzeyleri arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolü vardır; dış kontrol odağı kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı üzerindeki etkisini artırır.

H₃: Kişilerin belirsizliğe tahammülsüzlük düzeyleri ile uçuş kaygısı düzeyleri arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolü vardır; dış kontrol odağı belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı üzerindeki etkisini artırır.

H₄: Kişilerin kaygı duyarlılığı düzeyleri ile uçuş kaygısı düzeyleri arasındaki ilişkide üstbilginin aracı rolü vardır.

H₅: Kişilerin belirsizliğe tahammülsüzlük düzeyleri ile uçuş kaygısı düzeyleri arasındaki ilişkide üstbilginin aracı rolü vardır.

Çalışmanın nitel bölümüne dair araştırma soruları şu şekildedir:

- 1- Katılımcılar uçağa binmeyi/uçuşu nasıl deneyimliyor?
- 2- Hangi faktörler/özellikler katılımcıların uçuş kaygısı yaşamasında rol oynuyor?
- 3- Uçuş kaygısının katılımcıların hayatındaki etkileri nelerdir?
- 4- Katılımcılar uçuş kaygısı ile baş edebilmek için hangi yöntemleri kullanıyor?

Çalışmanın karma yöntemine göre açıklayıcı sıralı desen araştırma sorusu ise şu şekildedir:

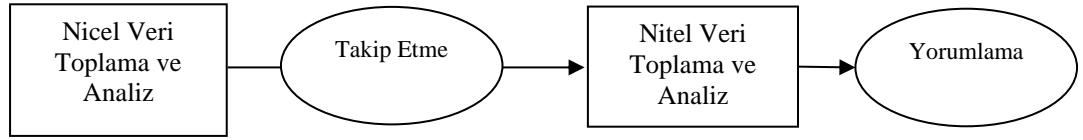
Yetişkin katılımcıların uçuş kaygısı ile ilgili deneyimleri, uçuş kaygısı ile ilişkili buldukları faktörler, uçuş kaygısının hayatları üzerindeki etkileri ve uçuş kaygısı ile başa çıkmak için başvurdukları yöntemleri rapor eden yarı yapılandırılmış görüşme verileri, ölçeklerden elde edilen nicel bulguları açıklamaya ve zenginleştirmeye ne şekilde yardımcı olur?

İKİNCİ BÖLÜM

2. YÖNTEM

Bu çalışma karma yöntem ile yürütülmüştür. Bir araştırma yaklaşımı olarak karma yöntem genel hatlarıyla, “araştırmacının tek bir çalışmada veya araştırma programında hem nitel hem de nicel yaklaşımları kullanarak veri topladığı ve analiz ettiği, bulguları birleştirdiği ve çıkarımlarda bulunduğu bir araştırma” olarak tanımlanmıştır (Tashakkori ve Creswell, 2007, s. 4). Karma yöntem araştırmaları özellikle pragmatizm paradigması ile ilişkilendirilmiştir ancak çoklu paradigmalarda kullanılabileceği düşünülmektedir (Creswell ve Plano Clark, 2020; Teddlie ve Tashakkori, 2020). Karma yöntem, araştırmalarda tek bir veri kaynağının yetersiz olmasından doğan ihtiyaç, başlangıçtaki sonuçların açıklanma ihtiyacı, araştırma bulgularını genelleme ihtiyacı, bir çalışmayı ikinci bir yöntemle geliştirme ihtiyacı ve kuramsal bir durumu en iyi şekilde kullanma ihtiyacı gibi sebeplerle tercih edilmektedir (Creswell ve Plano Clark, 2020). Karma yöntem kullanımı; araştırmada farklı görüşlerin çeşitliliğine daha fazla olanak sağlanması, nicel ve nitel yöntemlerin tek başına sahip oldukları dezavantajların telafi edilebilmesi, konunun hem doğrulayıcı hem de keşfedici bir şekilde ele alınabilmesi, daha güçlü çıkarımlarda bulunulabilmesi gibi açılardan avantajlara sahiptir (Creswell ve Plano Clark, 2020; Teddlie ve Tashakkori, 2020). Bir önceki bölümde ortaya koyulduğu üzere, uçuş kaygısı özelinde bakıldığında uluslararası alanyazında bu konudaki çalışmaların büyük çoğunluğunun nicel yöntemle yürütülmüş olması, nitel veya karma yöntemli çalışmaların oldukça kısıtlı olması; Türkçe alanyazında ise uçuş kaygısına yönelik çalışmaların tamamen sınırlı sayıda olması dikkat çekmektedir. Bu nedenlerle, bu çalışmanın karma yöntem çerçevesinde açıklayıcı sıralı desen (NİC→nit) ile yürütülmesine karar verilmiştir. Açıklayıcı sıralı desen (NİC→nit), birbiriyle etkileşimli iki ayrı aşamaya sahiptir. İlk aşamada araştırma sorularına yönelik nicel bir yaklaşımla veri toplanır ve analiz edilir, ikinci aşamada ise ilk aşamaya doğrultusunda nitel bir yaklaşımla veri toplanır ve analiz edilir. Nitel aşama, nicel

aşamaya göre şekillenir ve bu aşamadaki bulguları ayrıntılandırma ve/veya açıklama işlevlerine sahiptir. Sonuçta tüm bulgular birleştirilerek yorumlanır (Creswell ve Plano Clark, 2020; Teddlie ve Tashakkori, 2020). Bu çalışmada da ilk olarak uçuş kaygısının kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbiliş ile ilişkilerine dair ölçekler aracılığıyla nicel veri toplanıp, ardından daha ayrıntılı bir anlayış sağlaması için yarı yapılandırılmış görüşmeler ile nitel yaklaşımlı bir inceleme yapılması amaçlandığından açıklayıcı sıralı desen (NİC→nit) tercih edilmiştir. Çalışmanın yöntemi Şekil 2.1’de görselleştirilmiştir.



Şekil 2.1: Çalışmanın yöntemi: Açıklayıcı sıralı desen

Creswell ve Plano Clark (2020) s. 78’den alınmıştır.

Dolayısıyla, bu çalışma kapsamında, Greene ve diğerlerinin (1989) belirlediği karma yöntem kullanma gerekçelerinden *tamamlayıcılık* (complementary), *gelişim* (development) ve *genişletme* (expansion) ilkeleri benimsenmiştir. Nitel aşamanın nicel aşamadaki bulguları zenginleştirdiği ve tamamladığı düşünülmektedir. Ayrıca çalışmanın nicel ve nitel aşamaları arasında entegrasyon (bütünleştirme), açıklayıcı sıralı desenin yapısı gereği örneklemin kesişmesi ve bulguların birlikte ele alınıp yorumlanması ile (Fetters vd., 2013) sağlanmaktadır. Çalışmanın deseni nedeniyle, nitel aşamaya katılan kişiler nicel aşamaya katılan kişiler arasından belirlendiği için, sıralı karma yöntem örnekleme (Teddlie ve Yu, 2007) kullanılmıştır. Yani çalışmanın nicel ve nitel aşamalarının örneklemleri iç içedir; ikinci örneklem birinci örneklemin alt kümesidir (Onwuegbuzie ve Collins, 2007).

2.1. BİRİNCİ (NİCEL) AŞAMA

Bu bölümde, çalışmanın birinci adımı olan nicel aşamanın yöntemine dair bilgiler yer almaktadır.

2.1.1. Katılımcılar

Çalışmaya 18-73 yaş arası (*Ort.* = 35, *SS* = 11.23) toplam 887 kişi katılmıştır. Cinsiyet açısından katılımcıların %63'ü (*N* = 559) kendini kadın, %36,9'u (*N* = 327) kendini erkek, %1'i (*N* = 1) ise kendini diğer olarak ifade etmiştir. Eğitim düzeyi açısından katılımcıların çoğu (*N* = 876) lise ve üzeri düzeyde eğitim aldığını bildirmiştir. İlişki durumu açısından katılımcıların çoğu (*N* = 586) flört, nişanlılık veya evlilik gibi bir romantik ilişki içinde olduğunu belirtmiştir. Gelir durumu açısından katılımcıların çoğu (*N* = 708) kendilerini orta ve üstü gelir düzeyine sahip olarak nitelendirmiştir. Çalışma durumu açısından ise katılımcıların çoğu (*N* = 664) aktif olarak çalıştığını ifade etmiştir. Katılımcılar İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyük şehirler başta olmak üzere Türkiye'nin farklı şehirlerinde yaşayan kişilerden oluşmaktadır. Katılımcılar arasında üniversite öğrencileri ile akademik personel, sağlık çalışanı, mühendis, öğretmen, memur gibi farklı mesleklerden kişiler ve emekliler yer almaktadır. Katılımcıların çoğunda (*N* = 764) güncel bir fiziksel hastalık tanısı bulunmamakla birlikte; var olan tanılar arasında alerji, astım, diyabet, tansiyon ve kalp hastalıkları gibi sorunlar yer almaktadır. Benzer şekilde katılımcıların çoğunda (*N* = 812) psikiyatrik bir bozukluk tanısı bulunmamakla birlikte; var olan tanılar arasında depresyon ve kaygı bozuklukları (panik bozukluk, yaygın kaygı bozukluğu vb.) gibi sorunlar yer almaktadır. Ek olarak, katılımcıların çoğu (*N* = 829) psikiyatrik ilaç kullanmamaktadır; kullananlar ise çoğunlukla antidepresan türü ilaçlar kullandığını belirtmiştir. Uçağa binme sıklığı açısından ise katılımcıların çoğunluğu yılda ortalama birkaç kez uçağa bindiğini bildirmiştir. Son olarak, katılımcıların çoğu (*N* = 874) uçuş kaygısına yönelik olarak ilaç, terapi veya eğitim gibi bir destek almadığını bildirmiştir. Katılımcıların sosyodemografik özellikleri Tablo 2.1'de özetlenmiştir. Katılımcılara ulaşmak için kolayda ve kartopu örnekleme yöntemleri (Onwuegbuzie ve Collins, 2007; Teddlie ve Yu, 2007) kullanılmıştır.

Tablo 2.1: Katılımcıların sosyodemografik özellikleri ($N = 887$)

Değişken	<i>N</i>	%	<i>Ort.</i>	<i>SS</i>	<i>Aralık</i>
Yaş			35	11.23	18-73
Cinsiyet					
Kadın	559	63			
Erkek	327	36.9			
Diğer	1	.1			
Eğitim Düzeyi					
Okuryazar	1	.1			
İlköğretim	10	1.1			
Lise	110	12.4			
Yüksek Okul	37	4.2			
Üniversite	324	36.5			
Yüksek Lisans	208	23.4			
Doktora	197	22.2			
İlişki Durumu					
İlişkisi yok	277	31.2			
İlişkisi var	135	15.2			
Nişanlı	21	2.4			
Evli	430	48.5			
Dul	23	2.6			
Boşanmış	1	.1			
Gelir Durumu					
Alt	31	3.5			
Alt-Orta	148	16.7			
Orta	517	58.3			
Üst-Orta	180	20.3			
Üst	11	1.2			
Çalışma Durumu					
Çalışıyor	655	73.8			
Çalışmıyor	218	24.6			
Emekli ve çalışıyor	9	1			
Emekli ve çalışmıyor	5	.6			
Fiziksel Hastalık Tanısı					
Var	123	13.9			
Yok	764	86.1			
Psikiyatrik Bozukluk Tanısı					
Var	75	8.5			
Yok	812	91.5			
Psikiyatrik İlaç Kullanımı					
Evet	58	6.5			
Hayır	829	93.5			
Uçuş Kaygısına Yönelik Destek Alma					
Evet	13	1.5			
Hayır	874	98.5			

2.1.2. Veri Toplama Araçları

Çalışmanın bu aşamasında katılımcıların kişisel özelliklerini incelemek için Sosyodemografik Bilgi Formu, kaygı duyarlılığını değerlendirmek için “Anksiyete Duyarlılığı İndeksi-3 (ASİ-3),” belirsizliğe tahammülsüzlüğü değerlendirmek için “Belirsizliğe Tahammülsüzlük Ölçeği (BTÖ),” kontrol odağını değerlendirmek için “Kontrol Odağı Ölçeği (KOÖ),” üstbilişleri değerlendirmek için “Üstbilişler Ölçeği-30 (ÜBÖ-30),” uçuş kaygısını değerlendirmek için ise Uçuş Kaygısı Durumları Anketi (UKDA) ve Uçuş Kaygısı Tarzı Anketi (UKTA) uygulanmıştır.

2.1.2.1. Sosyodemografik Bilgi Formu

Katılımcıların sosyodemografik özelliklerini belirlemeye yönelik olarak, araştırmacı tarafından hazırlanmış 18 sorudan oluşmaktadır. Bu formda katılımcıların yaş, cinsiyet, eğitim düzeyi, ilişki durumu, gelir düzeyi, çalışma durumu, meslek, yaşanılan şehir, tanı konulmuş fiziksel hastalık ve/veya psikiyatrik bozukluğa sahip olup olmama, psikiyatrik ilaç kullanıp kullanmama, uçağa binme sıklığı, uçakla seyahat etmeye yönelik kaygı ve uçuş kaygısına yönelik destek alıp almama hakkında bilgiler alınmaktadır.

2.1.2.2. Anksiyete Duyarlılığı İndeksi-3 (ASİ-3)

İlk olarak Taylor vd. (2007) tarafından daha önceki aynı isimli kaygı duyarlılığı ölçeklerinden yararlanılarak geliştirilmiştir ve Türkçeye Mantar vd. (2010) tarafından uyarlanmıştır. Ölçek, “fiziksel (madde 3, 4, 7, 8, 12, 15),” “bilişsel (madde 1, 2, 5, 10, 14, 16, 18)” ve “toplumsal (madde 6, 9, 11, 13, 17)” olmak üzere üç alt boyuttan oluşmaktadır. Ölçekte 5’li Likert tipinde “0 = Çok az” ile “4 = Çok fazla” arasında puanlanan 18 madde yer almaktadır. Uygulayıcılardan her bir maddeyle ilgili şimdiye kadarki deneyimlerini dikkate alarak, deneyimi yoksa da o durumu yaşaması halinde nasıl hissedebileceğini düşünerek ilgili ifadeyle ne derecede hemfikir olduklarını belirtmeleri istenmektedir. Ölçekten alınabilecek puanlar 0-72 arasındadır ve alınan yüksek puanlar yüksek kaygı duyarlılığı düzeyini işaret etmektedir. Ölçeğin Türkçe uyarlama çalışmasında Cronbach alfa değerleri tüm ölçek için .93, fiziksel alt boyutu için .89, bilişsel alt boyutu için .88 ve toplumsal alt boyutu için .82 olarak bulunmuştur (Mantar vd., 2010). Ölçeğin bu

çalışmadaki Cronbach alfa değerleri ise tüm ölçek için .93, fiziksel alt boyutu için .89, bilişsel alt boyutu için .84 ve toplumsal alt boyutu için .87 olarak bulunmuştur. Bu çalışmada, ölçekten alınan toplam puan ile analizler yapılmıştır.

2.1.2.3. Belirsizliğe Tahammülsüzlük Ölçeği (BTÖ)

İlk olarak Freeston vd (1994) tarafından Fransızca olarak geliştirilmiş, ardından Buhr ve Dugas (2002) tarafından İngilizceye uyarlanmıştır. Ölçeğin Türkçeye uyarlama çalışması ise Sarı ve Dağ (2009) tarafından yapılmıştır. Ölçek, 5'li Likert tipinde "1 = Beni hiç tanımlamıyor" ile "5 = Beni tam olarak tanımlıyor" arasında puanlanan maddelerden oluşmaktadır. Orijinal ölçek 27 maddeden oluşurken, ölçeğin Türkçe uyarlamasında madde-toplam korelasyonu düşük olan bir maddenin çıkarılmasıyla 26 maddelik form elde edilmiştir ve bir madde de hiçbir alt boyuta girememiştir. Ayrıca ölçeğin Türkçe uyarlamasındaki faktör yapısının da orijinal formundan bir miktar farklılaşarak "belirsizlik stres verici ve üzücüdür (madde 1, 3, 4, 6, 8, 9, 16, 25, 26)", "belirsizlik ile ilgili olumsuz benlik değerlendirmeleri (madde 2, 12, 15, 19, 21, 22, 23, 24)", "geleceği bilmemek rahatsız edicidir (madde 5, 7, 17, 18)" ve "belirsizlik eyleme geçmeyi engeller (madde 10, 11, 13, 14)" şeklinde adlandırılan dört alt boyuttan oluştuğu belirlenmiştir. Uygulayıcılardan her bir maddede belirsizliğe dair gösterilen tepkilerin onları ne kadar yansıttığını belirtmeleri istenmektedir. Ölçekten alınabilecek puanlar 26-130 arasındadır ve alınan yüksek puanlar yüksek belirsizliğe tahammülsüzlük düzeyini işaret etmektedir. Ölçeğin Türkçe uyarlama çalışmasında Cronbach alfa değerleri tüm ölçek için .79, belirsizlik stres verici ve üzücüdür alt boyutu için .88, belirsizlik ile ilgili olumsuz benlik değerlendirmeleri alt boyutu, geleceği bilememek rahatsız edicidir alt boyutu ve belirsizlik eyleme geçmemi engeller alt boyutu için ise .79 olarak bulunmuştur (Sarı ve Dağ, 2009). Ölçeğin bu çalışmadaki Cronbach alfa değerleri ise tüm ölçek için .97, belirsizlik stres verici ve üzücüdür alt boyutu için .93, belirsizlik ile ilgili olumsuz benlik değerlendirmeleri alt boyutu için .88, geleceği bilememek rahatsız edicidir alt boyutu için .87 ve belirsizlik eyleme geçmemi engeller alt boyutu için ise .89 olarak bulunmuştur. Bu çalışmada, ölçekten alınan toplam puan ile analizler yapılmıştır.

2.1.2.4. Kontrol Odağı Ölçeği (KOÖ)

Dağ (2002) tarafından, alanyazında bulunan kontrol odağına yönelik farklı ölçüm araçlarından yararlanılarak geliştirilmiştir. Ölçek “kişisel kontrol (madde 17, 18, 19, 21, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 41, 43, 44, 45, 47)”, “şansa inanma (madde 1, 6, 9, 11, 12, 15, 16, 23, 26, 30, 40)”, “çabalamanın anlamsızlığı (madde 2, 4, 5, 8, 10, 14, 22, 24, 25, 35)”, “kadercilik (madde 3, 39, 42)” ve “adil olmayan dünya inancı (madde 7, 13, 20, 38, 46)” olmak üzere beş alt boyuttan ve 5’li Likert tipinde “1 = Hiç uygun değil” ile “5 = Tamamen uygun” arasında puanlanan 47 maddeden oluşmaktadır. Ölçeğin 15, 16, 17, 18, 19, 21, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 41, 43, 44, 45 ve 47 numaralı maddeleri ters kodlanmaktadır. Uygulayıcılardan her bir maddede yaşama ilişkin bazı düşüncelere ne derecede katıldıklarını belirtmeleri istenmektedir. Ölçekten alınabilecek puanlar 47-235 arasındadır ve alınan yüksek puanlar dış kontrol odağını, düşük puanlar ise iç kontrol odağını işaret etmektedir. Ölçeğin Cronbach alfa değerleri tüm ölçek için .92, kişisel kontrol alt boyutu için .87, şansa inanma alt boyutu için .79, çabalamanın anlamsızlığı alt boyutu için .76, kadercilik alt boyutu için .74 ve adil olmayan dünya inancı alt boyutu için .61 olarak bulunmuştur (Dağ, 2002). Ölçeğin bu çalışmadaki Cronbach alfa değerleri ise tüm ölçek için .85, kişisel kontrol alt boyutu için .92, şansa inanma alt boyutu için .69, çabalamanın anlamsızlığı alt boyutu için .81, kadercilik alt boyutu için .75 ve adil olmayan dünya inancı alt boyutu için .70 olarak bulunmuştur. Bu çalışmada, ölçekten alınan toplam puan ile analizler yapılmıştır.

2.1.2.5. Üstbilişler Ölçeği-30 (ÜBÖ-30)

İlk olarak Cartwright-Hatton ve Wells (1997) tarafından geliştirilen 65 maddelik ölçeğin, 30 maddelik kısa formudur (Wells ve Cartwright-Hatton, 2004). Ölçeğin Türkçeye uyarlama çalışması ise Yılmaz ve vd. (2008) tarafından yapılmıştır. Ölçek “endişe hakkındaki olumlu inançlar (madde 1, 7, 10, 19, 23, 28)”, “endişe hakkındaki olumsuz inançlar (madde 2, 4, 9, 11, 15, 21)”, “bilişsel güvensizlik (madde 8, 14, 17, 24, 26, 29)”, “düşünceleri kontrol ihtiyacı (madde 6, 13, 20, 22, 25, 27)” ve “bilişsel farkındalık (madde 3, 5, 12, 16, 18, 30)” olmak üzere beş alt boyuttan oluşmaktadır. Ölçekte 4’lü Likert tipinde “1 = Katılmıyorum” ile “4 = Tamamen katılıyorum” arasında puanlanan 30 madde yer almaktadır.

Uygulayıcılardan her bir maddede kendi düşünceleri hakkındaki inançları ile ilgili ifadelere ne derece katıldıklarını belirtmeleri istenmektedir. Ölçekten alınabilecek puanlar 30-120 arasındadır ve alınan yüksek puanlar üstbilişsel inanç ve süreçlerde yükselmeye işaret etmektedir. Ölçeğin Türkçe uyarlamasında Cronbach alfa değerleri tüm ölçek için .87, endişe hakkındaki olumlu inançlar alt boyutu için .89, endişe hakkındaki olumsuz inançlar alt boyutu için .80, bilişsel güvensizlik alt boyutu için .89, düşünceleri kontrol ihtiyacı alt boyutu için .73 ve bilişsel farkındalık alt boyutu için .80 olarak bulunmuştur (Yılmaz vd., 2008). Ölçeğin bu çalışmadaki Cronbach alfa değerleri ise tüm ölçek için .91, endişe hakkındaki olumlu inançlar alt boyutu için .83, endişe hakkındaki olumsuz inançlar alt boyutu için .85, bilişsel güvensizlik alt boyutu için .84, düşünceleri kontrol ihtiyacı alt boyutu için .76 ve bilişsel farkındalık alt boyutu için .83 olarak bulunmuştur. Bu çalışmada, ölçekten alınan toplam puan ile analizler yapılmıştır.

2.1.2.6. Uçuş Kaygısı Durumları Anketi (UKDA)

İlk olarak van Gerwen vd. (1999) tarafından geliştirilmiştir ve Türkçeye Yılmaz Halıcı vd. (2023) tarafından uyarlanmıştır. Ölçek “uçuş öncesi kaygı ölçeği (madde 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19)”, “uçuş esnası kaygı ölçeği (madde 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30)” ve “genel uçuş kaygısı ölçeği (madde 1, 2, 3, 4, 5)” olmak üzere üç alt boyuttan oluşmaktadır. Ölçekte 5’li Likert tipinde “1 = Kaygı yok” ile “5 = Çok şiddetli kaygı” arasında puanlanan maddeler yer almaktadır. Orijinal ölçek 32 maddeden oluşurken, ölçeğin Türkçe uyarlamasında birden fazla faktöre yüklenen iki madde çıkarılarak 30 maddelik form elde edilmiştir. Uygulayıcılardan her bir maddede uçuşla ilgili farklı durumlarda ne derece kaygılandıklarını belirtmeleri istenmektedir. Ölçekten alınabilecek puanlar 30-150 arasındadır ve alınan yüksek puanlar uçuşla ilgili yüksek kaygı düzeyini işaret etmektedir. Ölçeğin Türkçe uyarlamasında Cronbach alfa değerleri tüm ölçek ve uçuş öncesi kaygı ölçeği alt boyutu için .97, uçuş esnası kaygı ölçeği alt boyutu için .96 ve genel uçuş kaygısı alt boyutu için .78 olarak bulunmuştur. (Yılmaz Halıcı vd., 2023). Ölçeğin bu çalışmadaki Cronbach alfa değerleri ise tüm ölçek ve uçuş öncesi kaygı ölçeği alt boyutu için .98, uçuş esnası kaygı ölçeği alt boyutu için .97 ve genel

uçuş kaygısı alt boyutu için .84 olarak bulunmuştur. Bu çalışmada, ölçekten alınan toplam puan ile analizler yapılmıştır.

2.1.2.7. Uçuş Kaygısı Tarzı Anketi (UKTA)

İlk olarak van Gerwen vd. (1999) tarafından geliştirilmiştir ve Türkçeye Yılmaz Halıcı vd. (2023) tarafından uyarlanmıştır. Ölçek “bedensel tarz ölçeği (madde 2, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15)” ve “bilişsel tarz ölçeği (madde 1, 3, 4, 5, 6, 7, 13)” olmak üzere iki alt boyuttan oluşmaktadır. Ölçekte 5’li Likert tipinde “1 = Hiç” ile “5 = Çok fazla” arasında puanlanan maddeler yer almaktadır. Orijinal ölçek 18 maddeden oluşurken, ölçeğin Türkçe uyarlamasında birden fazla faktöre yüklenen üç madde çıkarılarak 15 maddelik form elde edilmiştir. Uygulayıcılardan her bir maddede uçuşla ilgili durumlarda kaygı ile bağlantılı olarak ne tür tepkiler verdiklerini belirtmeleri istenmektedir. Ölçekten alınabilecek puanlar 15-75 arasındadır ve alınan yüksek puanlar uçuşla ilgili yüksek kaygı düzeyini işaret etmektedir. Ölçeğin Türkçe uyarlama çalışmasında Cronbach alfa değerleri tüm ölçek için .94, bedensel tarz ölçeği alt boyutu için .91 ve bilişsel tarz alt boyutu için .92 olarak bulunmuştur (Yılmaz Halıcı vd., 2023). Ölçeğin bu çalışmadaki Cronbach alfa değerleri ise tüm ölçek için .94, bedensel tarz ölçeği alt boyutu için .93 ve bilişsel tarz alt boyutu için .91 olarak bulunmuştur. Bu çalışmada, ölçeğin iki alt boyutundan alınan puanlar ile ayrı ayrı analizler yapılmıştır.

2.1.3. İşlem

Çalışma öncesinde Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu’ndan gerekli etik izin alınmıştır. Etik izin belgesi Ek 1’de verilmiştir. Ardından çalışmanın verileri internet üzerinden toplanmaya başlanmıştır. Oluşturulan çevrimiçi anket formuna ait bağlantının e-posta ve sosyal medya platformları üzerinden paylaşılması yoluyla katılımcılara ulaştırılmıştır. Oluşturulan çevrimiçi anket formundaki yönergede çalışmanın amacı (kişilerin uçuş deneyimleri ile ilgili bazı özelliklerin incelenmesi), süresi (yaklaşık 20 dakika), bilgilerin yalnızca araştırma amaçlı kullanılacağı ve gizli tutulacağı, katılımın gönüllülük esasına bağlı olduğu, çalışmanın katılımcılar için herhangi bir risk taşımadığı ve katılımcıların çalışmadan çekilme haklarının olduğu bilgilerini içeren

Bilgilendirilmiş Gönüllü Onam Formu sunulmuştur. Bilgilendirilmiş Gönüllü Onam Formu Ek 2’de verilmiştir. Bilgilendirilmiş Onam Formu’nu okuyup onayladığını işaretleyen kişiler çalışmaya gönüllü olarak katılmayı kabul etmiş ve soruları yanıtlamıştır. Uygulanan anket formu Ek 3’te verilmiştir. Çalışmanın verileri Haziran-Ekim 2022 tarihleri arasında toplanmıştır.

2.1.4. Verilerin Analizi

Çalışmada toplanan veriler Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) 28 paket programı ile analiz edilmiştir. Cronbach alfa iç tutarlılık güvenilirlik katsayıları ve betimleyici istatistikler hesaplanmıştır. Değişkenler arasındaki ilişkileri belirlemek için korelasyon analizleri, basit doğrusal regresyon analizleri ve PROCESS Macro 4.1 (Hayes, 2022) versiyonunun SPSS üzerine eklenmesi ile aracılık ve düzenleyicilik model analizleri yapılmıştır. PROCESS Macro 4.1 Versiyonunda Bootstrap yöntemi ile dolaylı etkilerin ve etkileşim etkilerinin anlamlılığı değerlendirilmiştir. Bootstrap güven aralığının sıfır içerip içermemesine göre dolaylı etkinin (aracılık) ve etkileşim etkisinin (düzenleyicilik) anlamlı olup olmadığına karar verilmiştir. Sonuçlar, Bootstrap güven aralığında sıfır varsa aracılık ve/veya düzenleyicilik etkisinin anlamsız olduğu, sıfır yoksa aracılık ve/veya düzenleyicilik etkisinin anlamlı olduğu şeklinde yorumlanmıştır. Bootstrapping örnekleme 5000 olarak belirlenmiştir. Dolaylı etkiler için %95 anlamlılık düzeyinde Bias Corrected (BC) Bootstrap güven aralığı hesaplanmıştır (Hayes, 2022).

2.2. İKİNCİ (NİTEL) AŞAMA

Bu bölümde, çalışmanın ikinci adımı olan nitel aşamanın yöntemine dair bilgiler yer almaktadır.

2.2.1. Yöntemsel Arkaplan

Nicel araştırma yöntemleri tümdengelimsel yaklaşımla ölçme, hipotez test etme ve kesinlik odaklıdır. Nicel araştırmalarda bulguların genellenebilirliğine önem verilir ve araştırmacının araştırma sürecini dışarıdan takip eden, sürece dahil olmayan, nesnel bir duruşu olduğu kabul edilir. Öte yandan, nitel araştırma yöntemleri tümevarımsal yaklaşımla keşfedici, yorumlayıcı, deneyimleri içinde bulunan bağlamda ele almaya odaklanan, esnek bir yapıya sahiptir. Araştırmacı

araştırma sürecinin içinde aktif rol alan, süreci etkileyebilen ve süreçten etkilenebilen bir konumdadır (Creswell, 2021; Kuş Sallard, 2022; Yıldırım, 1999). Nicel araştırmalarda kuramlar ve modeller ile çeşitli özellikler arasındaki ilişkilere dair genel bir çerçeve çizilebilir, ancak bu bağlantıların mekanizmalarının açıklanması, bireysel deneyim süreçlerine dair ayrıntılı bilgi edinilmesi amacıyla nicel çalışmaları izleyen nitel çalışmalar gerçekleştirilebilir (Creswell, 2021). Nitel araştırmalarda belli bir konu hakkında zengin bir veri toplanabilir ve çalışmanın türüne göre farklı şekillerde analiz edilebilir (Creswell, 2021; Tanyaş, 2014). Tematik analiz, nitel araştırmalarda sıklıkla kullanılan ve nitel analizlerin temelini oluşturan bir yöntemdir (Braun ve Clark, 2006; Ünal, 2022). Tematik analiz, “veri içindeki örüntüleri (temaları) belirlemek, analiz etmek ve raporlamak için kullanılan bir yöntem” olarak tanımlanmaktadır (Braun ve Clark, 2006, s. 79). Tematik analiz nitel bilgiyi kodlama sürecini içerir. Elde edilen veri içerisinde, incelenen konuyla ilgili bilgi verdiği düşünülen kısımların belirlenmesi ve özetleyici şekilde etiketlenmesi ile “kod”lar, bu kodlardan yola çıkılarak belirlenen daha geniş kapsamlı tekrarlayan örüntüleri yansıtan yapıların tespit edilmesi ile “tema”lar elde edilmektedir (Braun ve Clark, 2012; Boyatzis, 1998). Tematik analiz, araştırmacının veri üzerinden, incelenen konuya dair önemli olan, ortak veya paylaşılan anlam ve deneyimi görmesine olanak sağlar (Braun ve Clark, 2012). Tematik analiz ulaşılabilir ve esnek bir yapıya sahip olması nedeniyle tercih edilebilmektedir. Nitel araştırma yöntemleri için temel oluşturduğu düşünülerek ilk öğrenilmesi gereken nitel analiz yöntemi olarak önerilmektedir. Ayrıca, tematik analiz belli bir kuramsal arka plana bağlı olarak (tümdengelimsel) veya olmayarak (tümevarımsal) gerçekleştirilebilir ve bu esneklik bir avantaj sağlamaktadır. Tümdengelimsel (yukarıdan aşağıya) yaklaşımda araştırmacı veriyi kodlarken ve yorumlarken çeşitli kavramlardan yararlanırken; tümevarımsal (aşağıdan yukarıya) yaklaşımda kodlar ve temalar veri içeriğinden oluşmaktadır. Genel uygulamada her iki yaklaşımın birlikte kullanılması da mümkün olmaktadır (Braun ve Clark, 2006, 2012; Boyatzis, 1998). Bu çalışmada, uçuş kaygısı yaşayan kişilerin bununla bağlantılı deneyimlerinin incelenmesi ve öne çıkan örüntülerin belirlenmesi amaçlandığı için veri analiz yöntemi olarak tematik analizin kullanılması uygun bulunmuştur.

2.2.2. Katılımcılar

Nitel araştırmalarda örneklem, incelenen konu hakkında detaylı bilgi sağlayacak şekilde, belli bir amaca ve kritere göre belirlenir ve nicel araştırmalara kıyasla daha az sayıda kişiden oluşur (Morrow, 2005; Tanyaş, 2014). Buna paralel olarak, çalışmanın bu aşamasında amaçlı örnekleme yöntemi (Onwuegbuzie ve Collins, 2007; Teddlie ve Yu, 2007) kullanılmıştır. Bu çalışmanın ilk (nicel) aşamasına katılmış olan, Uçuş Kaygısı Durumları Anketi (UKDA) ve Uçuş Kaygısı Tarzı Anketi (UKTA)'nden aldıkları puanlara göre uçuş kaygısı düzeylerinin yüksek olduğu tespit edilen ve çalışmanın ikinci aşamasındaki görüşmeye katılmayı kabul edip iletişim bilgilerini paylaşmış olan kişiler belirlenmiştir. Son durumda, bu kriterleri taşıyan ve e-posta yoluyla ulaşılabilen dokuz kişi bu çalışmanın katılımcılarını oluşturmuştur. Katılımcılara ait bazı tanımlayıcı özellikler Tablo 2.2'de verilmiştir.

Tablo 2.2: Katılımcıların tanımlayıcı özellikleri

Katılımcı No	Rumuz	Cinsiyet	Yaş	Eğitim	Meslek
K1	Esin	Kadın	29	Doktora Öğrencisi	Araştırma Görevlisi
K2	Lale	Kadın	50	Lise Mezunu	Memur
K3	Arzu	Kadın	46	Lise Mezunu	Tekstil İşçisi
K4	Zehra	Kadın	51	Doktora Mezunu	Öğretim Üyesi
K5	Zerrin	Kadın	22	Lisans Öğrencisi	Öğrenci
K6	Ayla	Kadın	39	Doktora Mezunu	Öğretim Görevlisi
K7	Zübejde	Kadın	33	Lisans Mezunu	Finans ve İdari İşler Sorumlusu
K8	Ahmet	Erkek	20	Lisans Öğrencisi	Öğrenci
K9	Ebru	Kadın	37	Doktora Mezunu	Öğretim Görevlisi

Genel olarak bakıldığında, katılımcıların çoğunlukla kadın, lise ve üzeri eğitim almış ve 20-51 yaş aralığındaki kişiler olduğu görülmektedir. Katılımcıların çoğu uçuş kaygısı dışında yaygın kaygı, panik atak, yükseklik korkusu, agorafobi, klostrofobi, ölüm korkusu gibi başka korku/kaygı belirtileri de yaşamaktadır. Ayrıca katılımcılar uçuş öncesinde ve uçuş esnasında terleme, titreme, kasılma, nefes almakta zorlanma, kalp atışında artış, mide bulantısı veya ağrısı gibi kaygı belirtileri deneyimlemektedir. Uçuş süresi (kısa veya uzun vb.), hava durumu (yağmurlu, bulutlu veya açık vb.), türbülans, kullanılan hava yolu şirketi, uçuş zamanı (gece

veya gündüz vb.), gidilen yer gibi çeşitli faktörler katılımcıların uçuş kaygısı düzeyini etkileyen özellikler arasındadır.

2.2.3. İşlem

Nitel araştırmalarda da katılımcıların onayını almak, katılımcılara çalışma hakkında bilgilendirme yapmak, zarar vermemek ve korumak, gizliliği sağlamak, gerektiğinde katılımcılara geribildirim ve yönlendirme sunmak, çalışma ile ilgili destek (süpervizyon) almak gibi dikkat edilmesi gereken önemli etik konular bulunmaktadır (Thompson ve Russo, 2012). Bu çalışma sürecinde de bu ilkeler göz önünde bulundurulmuştur. Çalışma öncesinde Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu'ndan alınan etik izin çalışmanın nitel aşamasını da kapsamaktadır. İlk aşamada nicel çalışma kapsamında çevrimiçi ankete katılan kişilere anketin sonunda çalışmanın ikinci aşamasına da katılmayı kabul edip etmedikleri sorulmuş ve eğer kabul ediyorlarsa daha sonra kendilerine ulaşılabilmesi için iletişim bilgilerini yazmaları istenmiştir. Çalışmanın nicel aşaması tamamlandıktan sonra, ölçekler üzerinden uçuş kaygısı düzeyi yüksek olan kişiler belirlenmiş ve aralarından iletişim bilgileri bulunanlara e-posta gönderilerek yarı yapılandırılmış görüşmelere davet edilmiştir. Daveti kabul edip görüşme planlanan kişilere, görüşmeden önce yazılı ve görüşmenin başında sözlü olarak görüşme hakkında kısa bir bilgilendirme yapılmıştır. Görüşmelerin daha sonra değerlendirilebilmesi için kayıt altına alınacağı, edinilen bilgilerin yalnızca araştırma amacıyla kullanılacağı ve bilgisayar ortamında saklanacağı, istedikleri zaman çalışmadan ayrılma haklarının olduğu katılımcılara belirtilmiştir. Bilgilendirilmiş Gönüllü Onam Formu'nu okuyup işaretleyen kişiler çalışmaya gönüllü olarak katılmayı kabul etmiş ve görüşmeye katılmıştır. Bilgilendirilmiş Gönüllü Onam Formu Ek 4'te verilmiştir. Katılımcıların uçuş kaygısı ile bağlantılı deneyimlerini daha yakından anlamaya yönelik yarı yapılandırılmış görüşmeler birebir şekilde gerçekleştirilmiştir. Görüşmede katılımcıların uçuşu nasıl deneyimlediği, ne zamandır uçuş kaygısı yaşadığı, uçuş kaygısının nasıl başladığı, uçuş kaygısının oluşmasında etkili olabilecek özelliklerin neler olduğu, uçuş kaygısının hayatlarını nasıl etkilediği ve uçuş kaygısı ile başa çıkabilmek için ne tür yollara başvurdukları gibi konularda açık uçlu sorular yöneltilmiştir. Ana soruların dışında görüşmenin

akışı içinde alt sorular da yöneltilecek katılımcının serbestçe kendini ifade etmesi sağlanmaya çalışılmıştır. Yarı yapılandırılmış görüşme soruları Ek 5'te verilmiştir. Görüşmeler araştırmacı (Yılmaz Halıcı) tarafından Zoom programı üzerinden yapılmış ve kayıt altına alınmıştır. Her bir görüşme ortalama bir saat sürmüştür. Elde edilen verilerin analizi sürecinde Word ve Excel programlarından yararlanılmıştır. Yarı yapılandırılmış görüşmeler ve veri analizi süreçleri Ocak-Aralık 2023 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Gizliliği sağlamak adına katılımcıların isimleri değiştirilerek alıntılar raporlanmıştır.

2.2.4. Veri Analizi

Yapılan dokuz yarı yapılandırılmış görüşmeden elde edilen veriler tematik analiz yöntemi ile analiz edilmiştir. Uçuş kaygısı yaşayan kişilerin bununla bağlantılı deneyimlerinin incelenmesi, ortaklaşan ve dikkat çeken örüntülerin belirlenmesi amaçlandığından veri analiz yöntemi olarak tematik analizin kullanılması uygun görülmüştür. Tematik analiz süreci, veriden yola çıkılarak tümevarımsal şekilde yürütülmüştür. Braun ve Clark (2006) tarafından belirlenen altı adımlık tematik analiz yönergesi takip edilmiştir. İlk olarak, birinci görüşme yapıp kaydı araştırmacı (Yılmaz Halıcı) tarafından dinlenerek kelime kelime deşifre edilmiştir ve elde edilen yazılı belge tekrar tekrar okunarak veri ile aşinalık kazanılmıştır. Bu esnada ilk fikirler not alınmıştır. İkinci olarak, veri içerisinde ilk kodlar oluşturulmaya başlanmıştır ve kod-veri eşleştirmeleri yapılmıştır. Üçüncü olarak, kodlar üzerinden yola çıkılarak olası temalar oluşturulmuştur. Birbiriyle ilişkili olabileceği düşünülen kodlar bir araya getirilerek temaların ilk hali elde edilmiştir ve bazı temalar da kendi içinde alt ve üst olarak gruplandırılmıştır. Sonraki sekiz görüşme için de bu işlemler; sırayla deşifre, veriye aşinalık, kodlar ve temaların not alınması şeklinde tekrarlanmıştır. Dördüncü olarak, bütün görüşmeler deşifre edilip analiz edildikten sonra temalar gözden geçirilmiş ve organize edilmiştir. Bazı temalar çıkarılırken bazı yeni temalar oluşturulmuştur, bazıları ise birleştirilmiştir. Ayrıca temalara ait alıntılar gözden geçirilmiştir ve ilgili alıntının ilgili temayı yansıtmayı yansıtmadığı değerlendirilmiştir. Beşinci olarak, temalar isimlendirilmiş ve tanımlanmıştır. Her bir temanın içeriğini en iyi şekilde yansıtacak isim ve tanımlamaların belirlenmesi ve genel bir anlam bütünlüğüne ulaşılması hedeflenmiştir. Altıncı olarak, temaların

isimlerini, betimlemelerini ve ilgili alıntılarını içeren bir rapor oluşturulmuştur. Bu aşamada temaları iyi yansıttığı düşünülen ve araştırma konusuna dair anlam bütünlüğü içinde bir akış sağlamaya yönelik raporlama yapılmıştır. Analiz süreci boyunca alınan notlar, nitel araştırma konusunda deneyime sahip psikoloji alanından öğretim üyelerinden oluşan araştırma grubuyla paylaşarak araştırma grubundan destek alınmış ve böylece analiz son haline getirilmiştir. Son durumda elde edilen beş ana tema “*uçuşla ilgili olası sorunlara dair endişeli düşünceler*”, “*uçuşun ölümü çağrıştırmaları*”, “*tetikte olmak ve diken üstünde uçuş*”, “*uçuş kaygısının yol açtığı mahrumiyet hissi*” ve “*uçuş kaygısı ile başa çıkmak için başvurulmuş yollar*” olarak belirlenmiştir. Temalara ve ilişkili alıntılara dair detaylı bilgiler tezin Bulgular bölümünde yer almaktadır.

2.2.5. Araştırmanın Niteliği

Nitel araştırmalarda araştırmanın kalitesini (niteliğini) temsil eden geçerlik ve güvenilirlik gibi kavramların nitel araştırmalar için kullanımı uygun görülmemektedir. Bunun yerine, nitel araştırmalarda araştırmacının öznelliğinin ve araştırma ile ilişkisinin fark edilmesi, kabul edilmesi ve araştırma sürecinin şeffaf bir şekilde yürütülmesinin önemi vurgulanmaktadır (Morrow, 2005; Tanyaş, 2014; Yıldırım, 1999). Nitel araştırmaların niteliğini yansıtan önemli noktalardan biri refleksivite (düşünümsellik) kavramıdır. Refleksivite, nitel araştırmalarda araştırmacının araştırma üzerindeki etkisini anlaması ve kendi öznelliğini araştırmanın niteliğini artıracak şekilde kullanabilmesi için önemli bir yaklaşımdır (Patton, 2002). Refleksivite, verinin elde edildiği bağlam ve araştırmacının yeni bilgiyi birlikte inşa etme aşamasındaki rolü hakkında bilgi sağlama ve okuyucuya nitelik hakkında değerlendirme fırsatı sunma yollarıyla şeffaflık yaratır. Refleksif araştırma, araştırmacıyı, kendisi ve katılımcılar arasındaki etkileşimi şeffaf bir şekilde yazıya dökmeye teşvik eder (Etherington, 2017). Refleksiviteyi sağlamanın ve öznelliği ele almanın yollarından birisi “parantez içine almak” olarak nitelendirilmektedir. Parantez içine alma “bir araştırmacının, çalışmanın verilerini nasıl gördüğünü etkileyebilecek çıkarları, kişisel deneyimleri, kültürel faktörleri, varsayımları ve tahminleri belirlemesi” işlemini ifade etmektedir (Fitcher, 2009, s. 583). Verinin taze bir bakış açısıyla görülebilmesi için bu tür bağlılıklar mümkün

olduğunca parantez içine alınarak rafa kaldırılır. Parantez içine alma, nesnellik kazanmak adına değil, araştırılan olgu ve araştırma sürecine dair fikir birliğine dayalı bir anlayış geliştirmedeki bağlılığı bildirmek için yapılır (Fischer, 2009). Bu doğrultuda araştırmacı olarak benim (Yılmaz Halıcı) ve tez danışmanımın (Arıkan) kişisel arka planına dair bilgiler şu şekilde ifade edilebilir:

“Ben (Yılmaz Halıcı) bilişsel davranışçı terapi ve şema terapi yönelimlerini benimseyen bir klinik psikoloğum. Aynı zamanda İstanbul Üniversitesi Havacılık Psikolojisi Araştırmaları Enstitüsü’nde araştırma görevlisi olarak çalışmaktayım. Tez danışmanım (Arıkan) ise havacılık psikolojisi alanında da çalışan, uzmanlık alanı endüstri/örgüt psikolojisi olan bir öğretim üyesidir. Klinik psikoloji ve havacılık psikolojisinin kesişim noktalarından biri olarak uçuş kaygısı konusu ilgimi çekti ve bu konuyu araştırmaya başladım. Ayrıca, lisans öğrencisi iken bir yıl boyunca yamaç paraşütü ile ilgilenmiş biri olarak uçağa binmekten de keyif alan ve kaygılanmayan biriyim. Öte yandan gerek klinik gerekse sosyal anlamdaki deneyimlerimde farklı düzeylerde uçuş kaygısı yaşayan pek çok kişi olduğunu fark ettim. Aslında başka konularda kaygılanmaya yatkın biri olan ben uçuştan kaygılanmazken, başka insanların neden ve nasıl uçuştan kaygılanıyor olduğunu merak ettim. Dolayısıyla konuya olan ilgim daha da arttı ve tüm bu faktörlerle birlikte tez çalışmam şekillenmiş oldu. Doktora eğitimim de dâhil olmak üzere ağırlıklı olarak nicel araştırma yöntemlerine yönelik eğitim aldım ve deneyim kazandım. Son üç yıldır ise nitel araştırma yöntemlerine ilgi duymaktayım. Çalışmamın nitel aşamasına başlamadan önce, bilgi edinmek amacıyla nitel ve karma araştırma yöntemlerine dair çevrimiçi eğitimler aldım. Önerilen temel kaynaklardan okumalar yaptım. Nitel araştırma yöntemlerine hâkim olan psikoloji alanından bir öğretim üyesinin nitel araştırma yöntemleri dersine bir dönem boyunca misafir öğrenci olarak katıldım. Tüm bunların çalışma esnasında süreci kolaylaştırıcı etkisini hissettim, ancak araştırma süreci zaman zaman inişli çıkışlı ilerledi. İlk analiz denemelerimde farkında olmadan ve istemsizce BDT alanyazını ve kavramlarının etkisinde kaldım; ancak nitel araştırma konusunda deneyimli başka bir öğretim üyesinden aldığım destek ile birlikte yeni bir bakış açısı kazandım ve analizi daha uygun bir şekilde yapabildim. Ancak yine de, bilişsel davranışçı kökenli bir bakış açısına sahip bir klinisyen olarak, katılımcıların düşüncelerinin içeriklerinin, yorumlamalarının, başa

çıkma stratejilerinin veri içerisinde bana daha belirgin gelmiş olabileceğinin farkındayım. Tüm bu süreçte zaman zaman yeni bir yöntem öğrenmenin ve uygulamaya çalışmanın hazzını yaşarken zaman zaman da zorlandığımı, umutsuzluğa kapıldığımı ve başarısız olma endişesi yaşadığımı hissettim. Bunları tez danışmanım ve benimle benzer süreçlerden geçen arkadaşlarımla paylaşarak onlardan destek aldım.”

Nitel araştırmalarda araştırmanın niteliğini artırmaya yönelik bir diğer önemli nokta da araştırma sürecini gözlemleyen ve sürece katılan başka araştırmacılar ile birlikte çalışmaktır (Elliott vd., 1999; Morrow, 2005). Bu nedenle, bu çalışmada ben (Yılmaz Halıcı) süreç boyunca bir araştırma grubu ile birlikte çalışarak nitel araştırma konusunda deneyimli öğretim üyelerinden geribildirim aldım ve analizleri birlikte gözden geçirdik. Benzer şekilde, araştırmanın amacına uygun yöntemin seçilmesi, analiz sonunda belirlenen temaları yansıtan örnek alıntılarının verilmesi ve bulguların anlaşılması kolay bir şekilde bütünleştirilerek özetlenmesi araştırmanın niteliğini yansıtan diğer özellikler olarak belirtilmektedir (Elliott vd., 1999). Bu sebeple, bu çalışmada uçuş kaygısı yaşayan kişilerin bununla bağlantılı deneyimlerinin incelenmesini, ortaklaşan ve dikkat çeken örüntülerin belirlenmesini amaçladığımdan, yöntem olarak tematik analizin kullanılması uygundur ve elde edilen bulguları tezin bir sonraki bölümünde raporlamaktayım. Ayrıca, araştırmacı olarak (Yılmaz Halıcı), Braun ve Clark (2006)’ın iyi bir tematik analiz yapabilmek için belirttiği önerileri göz önünde bulundurdum. Bu doğrultuda, deşifreleri yaptıktan sonra tekrar kontrol ettim, temaları birbirleri ile ve orijinal veri ile kontrol ettim ve çalışmanın aşamalarını zamana yayılarak acele etmeden gerçekleştirmeye çalıştım. Bahsedilen tüm bu faktörlerin çalışmanın niteliğini artırmaya katkı sağladığını düşünmekteyim.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. BULGULAR

Bu bölümde ilk olarak, çalışmanın birinci aşamasındaki nicel analiz sonuçları ardından da çalışmanın ikinci aşamasındaki nitel analiz sonuçları sunulmaktadır.

3.1. BİRİNCİ (NİCEL) AŞAMA

İlk olarak araştırma değişkenleri olan kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı, üstbiliş ve uçuş kaygısına dair betimleyici istatistikler hesaplanmıştır. Değişkenlere ait özellikler Tablo 3.1’de gösterilmiştir.

Tablo 3.1: Değişkenlere ait betimleyici istatistikler

Değişken	<i>Ort.</i>	<i>SS</i>	<i>Min.</i>	<i>Maks.</i>
Kaygı Duyarlılığı	15.68	12.86	0	72
Belirsizliğe Tahammülsüzlük	65.06	25.16	26	130
Kontrol Odağı	125.16	18.58	52	193
Üstbiliş	61.16	14.40	30	105
Uçuş Kaygısı Durumları	50.71	24.64	30	150
Uçuş Kaygısı Tarzı-Bedensel	10.73	5.06	8	40
Uçuş Kaygısı Tarzı-Bilişsel	12.84	6.13	8	35

3.1.1. Değişkenlerin Cinsiyete Göre Karşılaştırılması

İkinci olarak, katılımcıların kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı, üstbiliş ve uçuş kaygısı düzeylerinin cinsiyete göre karşılaştırmaları bağımsız örnek t testi ile yapılmıştır. Kadınların kaygı duyarlılığı düzeylerinin (*Ort.* = 16.57, *SS* = 13.06) erkeklerin kaygı duyarlılığı düzeylerinden (*Ort.* = 14.11, *SS* = 12.38) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu belirlenmiştir ($t(884) = 2.755, p < .01$). Kadınların belirsizliğe tahammülsüzlük düzeylerinin (*Ort.* = 67.37, *SS* = 24.78) erkeklerin belirsizliğe tahammülsüzlük düzeylerinden (*Ort.* = 61.11, *SS* = 25.40) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu bulunmuştur ($t(884) = 3.595, p < .001$). Kadınların uçuş kaygısı durumları düzeylerinin (*Ort.* = 53.13, *SS* = 26.00) erkeklerin

uçuş kaygısı durumları düzeylerinden ($Ort. = 46.59, SS = 21.58$) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu tespit edilmiştir ($t(784.231) = 4.031, p < .001$). Kadınların uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirti düzeylerinin ($Ort. = 11.12, SS = 5.59$) erkeklerin uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirti düzeylerinden ($Ort. = 10.06, SS = 3.91$) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu belirlenmiştir ($t(856.828) = 3.314, p < .001$). Kadınların uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirti düzeylerinin ($Ort. = 13.45, SS = 6.55$) erkeklerin uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirti düzeylerinden ($Ort. = 11.80, SS = 5.19$) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu bulunmuştur ($t(807.081) = 4.132, p < .001$). Öte yandan kadınların dış kontrol odağı düzeyleri ($Ort. = 126.12, SS = 17.86$) ile erkeklerin dış kontrol odağı düzeyleri ($Ort. = 123.54, SS = 19.68$) arasında anlamlı bir fark olmadığı görülmüştür ($t(630.164) = 1.944, p > .05$). Benzer şekilde kadınların üstbilis düzeyleri ($Ort. = 60.88, SS = 13.90$) ile erkeklerin üstbilis düzeyleri ($Ort. = 61.35, SS = 15.26$) arasında anlamlı bir fark olmadığı belirlenmiştir ($t(884) = -.472, p > .05$). Sonuçlar Tablo 3.2’de gösterilmiştir.

Tablo 3.2: Değişkenlerin cinsiyete göre karşılaştırılması

Değişken	Cinsiyet	n	Ort.	SS	t	SD	p
Kaygı	Kadın	559	16.57	13.06	2.755	884	.006
Duyarlılığı	Erkek	327	14.11	12.38			
Belirsizliğe	Kadın	559	67.37	24.78	3.595	884	.001
Tahammülsüzlük	Erkek	327	61.11	25.40			
Kontrol Odağı	Kadın	559	126.12	17.86	1.944	630.164	.052
	Erkek	327	123.54	19.68			
Üstbilis	Kadın	559	60.88	13.90	-.472	884	.637
	Erkek	327	61.35	15.26			
Uçuş Kaygısı	Kadın	559	53.13	26.00	4.031	784.231	.001
Durumları	Erkek	327	46.59	21.58			
Uçuş Kaygısı	Kadın	559	11.12	5.59	3.314	856.828	.001
Tarzı-Bedensel	Erkek	327	10.06	3.91			
Uçuş Kaygısı	Kadın	559	13.45	6.55	4.132	807.081	.001
Tarzı-Bilişsel	Erkek	327	11.80	5.19			

3.1.2. Değişkenlerin Psikiyatrik Tanı Durumuna Göre Karşılaştırılması

Üçüncü olarak, katılımcıların kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı, üstbilis ve uçuş kaygısı düzeylerinin psikiyatrik bir tanıya sahip olup olmama durumlarına göre karşılaştırmaları bağımsız örnek t testi ile yapılmıştır.

Psikiyatrik tanısı olanların kaygı duyarlılığı düzeylerinin (*Ort.* = 21.61, *SS* = 15.04) psikiyatrik tanısı olmayanların kaygı duyarlılığı düzeylerinden (*Ort.* = 15.13, *SS* = 12.51) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu belirlenmiştir ($t(83.724) = 3.616, p < .001$). Psikiyatrik tanısı olanların belirsizliğe tahammülsüzlük düzeylerinin (*Ort.* = 78.07, *SS* = 26.59) psikiyatrik tanısı olmayanların belirsizliğe tahammülsüzlük düzeylerinden (*Ort.* = 63.85, *SS* = 24.70) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu bulunmuştur ($t(885) = 4.736, p < .001$). Psikiyatrik tanısı olanların üstbilgi düzeylerinin (*Ort.* = 66.64, *SS* = 15.11) psikiyatrik tanısı olmayanların üstbilgi düzeylerinden (*Ort.* = 60.54, *SS* = 14.23) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu tespit edilmiştir ($t(885) = 3.531, p < .001$). Psikiyatrik tanısı olanların uçuş kaygısı durumları düzeylerinin (*Ort.* = 61.87, *SS* = 31.63) psikiyatrik tanısı olmayanların uçuş kaygısı durumları düzeylerinden (*Ort.* = 49.68, *SS* = 23.65) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu belirlenmiştir ($t(81.817) = 3.253, p < .01$). Psikiyatrik tanısı olanların uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirti düzeylerinin (*Ort.* = 13.47, *SS* = 7.64) psikiyatrik tanısı olmayanların uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirti düzeylerinden (*Ort.* = 10.48, *SS* = 4.67) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu bulunmuştur ($t(79.200) = 3.333, p < .001$). Psikiyatrik tanısı olanların uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirti düzeylerinin (*Ort.* = 15.93, *SS* = 7.93) psikiyatrik tanısı olmayanların uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirti düzeylerinden (*Ort.* = 12.56, *SS* = 5.86) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu belirlenmiştir ($t(81.622) = 3.596, p < .001$). Öte yandan psikiyatrik tanısı olanların dış kontrol odağı düzeyleri (*Ort.* = 127.75, *SS* = 17.31) ile psikiyatrik tanısı olmayanların dış kontrol odağı düzeyleri (*Ort.* = 124.92, *SS* = 18.68) arasında anlamlı bir fark olmadığı görülmüştür ($t(885) = 1.262, p > .05$). Sonuçlar Tablo 3.3'te gösterilmiştir.

Tablo 3.3: Değişkenlerin psikiyatrik tanı durumuna göre karşılaştırılması

Değişken	Tanı	<i>n</i>	<i>Ort.</i>	<i>SS</i>	<i>t</i>	<i>SD</i>	<i>p</i>
Kaygı	Tanı var	75	21.61	15.04	3.616	83.724	.001
Duyarlılığı	Tanı yok	812	15.13	12.51			
Belirsizliğe	Tanı var	75	78.07	26.59	4.736	885	.001
Tahammüslüzlük	Tanı yok	812	63.85	24.70			
Kontrol Odağı	Tanı var	75	127.75	17.31	1.262	885	.207
	Tanı yok	812	124.92	18.68			
Üstbilis	Tanı var	75	66.64	15.11	3.531	885	.001
	Tanı yok	812	60.54	14.23			
Uçuş Kaygısı	Tanı var	75	61.87	31.63	3.253	81.817	.002
Durumları	Tanı yok	812	49.68	23.65			
Uçuş Kaygısı	Tanı var	75	13.47	7.64	3.333	79.200	.001
Tarzı-Bedensel	Tanı yok	812	10.48	4.67			
Uçuş Kaygısı	Tanı var	75	15.93	7.93	3.596	81.622	.001
Tarzı-Bilişsel	Tanı yok	812	12.56	5.86			

3.1.3. Değişkenlerin Uçuş Kaygısı Düzeyine Göre Karşılaştırılması

Benzer şekilde, katılımcıların uçuş kaygısı puanlarına göre üst (en yüksek) ve alt (en düşük) %27'lik gruplar belirlenmiş ve bu gruplar arasında kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammüslüzlük, kontrol odağı ve üstbilis düzeyleri açısından karşılaştırmalar bağımsız örnek t testi ile yapılmıştır. UKDA toplam puanına göre üst grupta olanların kaygı duyarlılığı düzeylerinin (*Ort.* = 21.75, *SS* = 13.65) alt grupta olanların kaygı duyarlılığı düzeylerinden (*Ort.* = 10.25, *SS* = 10.64) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu belirlenmiştir ($t(449.287) = 10.279, p < .001$). UKDA toplam puanına göre üst grupta olanların belirsizliğe tahammüslüzlük düzeylerinin (*Ort.* = 74.70, *SS* = 23.96) alt grupta olanların belirsizliğe tahammüslüzlük düzeylerinden (*Ort.* = 55.93, *SS* = 24.32) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu bulunmuştur ($t(476) = 8.501, p < .001$). UKDA toplam puanına göre üst grupta olanların dış kontrol odağı düzeylerinin (*Ort.* = 127.72, *SS* = 18.60) alt grupta olanların dış kontrol odağı düzeylerinden (*Ort.* = 123.84, *SS* = 17.92) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu tespit edilmiştir ($t(476) = 2.322, p < .05$). UKDA toplam puanına göre üst grupta olanların üstbilis düzeylerinin (*Ort.* = 66.47, *SS* = 14.16) alt grupta olanların üstbilis düzeylerinden (*Ort.* = 56.96, *SS* = 15.13) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu belirlenmiştir ($t(476) = 7.091, p < .001$). Sonuçlar Tablo 3.4'te gösterilmiştir.

Tablo 3.4: Değişkenlerin UKDA puanına göre karşılaştırılması

Değişken	UKDA	<i>n</i>	<i>Ort.</i>	<i>SS</i>	<i>t</i>	<i>SD</i>	<i>p</i>
Kaygı Duyarlılığı	Üst grup	239	21.75	13.65	10.279	449.287	.001
	Alt grup	239	10.25	10.64			
Belirsizliğe Tahammülsüzlük	Üst grup	239	74.70	23.96	8.501	476	.001
	Alt grup	239	55.93	24.32			
Kontrol Odağı	Üst grup	239	127.72	18.60	2.322	476	.021
	Alt grup	239	123.84	17.92			
Üstbiliş	Üst grup	239	66.47	14.16	7.091	476	.001
	Alt grup	239	56.96	15.13			

UKTA-bedensel belirti puanına göre üst grupta olanların kaygı duyarlılığı düzeylerinin (*Ort.* = 24.46, *SS* = 14.29) alt grupta olanların kaygı duyarlılığı düzeylerinden (*Ort.* = 8.71, *SS* = 8.62) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu belirlenmiştir ($t(390.973) = 14.58, p < .001$). UKTA-bedensel belirti puanına göre üst grupta olanların belirsizliğe tahammülsüzlük düzeylerinin (*Ort.* = 75.66, *SS* = 24.97) alt grupta olanların belirsizliğe tahammülsüzlük düzeylerinden (*Ort.* = 53.46, *SS* = 22.47) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu bulunmuştur ($t(476) = 10.219, p < .001$). UKTA-bedensel belirti puanına göre üst grupta olanların dış kontrol odağı düzeylerinin (*Ort.* = 127.82, *SS* = 17.94) alt grupta olanların dış kontrol odağı düzeylerinden (*Ort.* = 123.53, *SS* = 17.72) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu tespit edilmiştir ($t(476) = 2.635, p < .01$). UKTA-bedensel belirti puanına göre üst grupta olanların üstbiliş düzeylerinin (*Ort.* = 66.17, *SS* = 14.66) alt grupta olanların üstbiliş düzeylerinden (*Ort.* = 56.30, *SS* = 14.47) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu belirlenmiştir ($t(476) = 7.405, p < .001$). Sonuçlar Tablo 3.5'te gösterilmiştir.

Tablo 3.5: Değişkenlerin UKTA-Bedensel Belirti puanına göre karşılaştırılması

Değişken	UKTA-BE	<i>n</i>	<i>Ort.</i>	<i>SS</i>	<i>t</i>	<i>SD</i>	<i>p</i>
Kaygı Duyarlılığı	Üst grup	239	24.46	14.29	14.58	390.973	.001
	Alt grup	239	8.71	8.62			
Belirsizliğe Tahammülsüzlük	Üst grup	239	75.66	24.97	10.219	476	.001
	Alt grup	239	53.46	22.47			
Kontrol Odağı	Üst grup	239	127.82	17.94	2.635	476	.004
	Alt grup	239	123.53	17.72			
Üstbiliş	Üst grup	239	66.17	14.66	7.405	476	.001
	Alt grup	239	56.30	14.47			

UKTA-bilişsel belirti puanına göre üst grupta olanların kaygı duyarlılığı düzeylerinin (*Ort.* = 25.49, *SS* = 14.00) alt grupta olanların kaygı duyarlılığı düzeylerinden (*Ort.* = 8.94, *SS* = 9.29) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu belirlenmiştir ($t(413.583) = 15.227, p < .001$). UKTA-bilişsel belirti puanına göre üst grupta olanların belirsizliğe tahammülsüzlük düzeylerinin (*Ort.* = 79.75, *SS* = 23.58) alt grupta olanların belirsizliğe tahammülsüzlük düzeylerinden (*Ort.* = 52.65, *SS* = 22.84) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu bulunmuştur ($t(476) = 12.760, p < .001$). UKTA-bilişsel belirti puanına göre üst grupta olanların dış kontrol odağı düzeylerinin (*Ort.* = 127.59, *SS* = 18.19) alt grupta olanların dış kontrol odağı düzeylerinden (*Ort.* = 122.77, *SS* = 18.64) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu tespit edilmiştir ($t(476) = 2.860, p < .01$). UKTA-bilişsel belirti puanına göre üst grupta olanların üstbilis düzeylerinin (*Ort.* = 68.55, *SS* = 14.29) alt grupta olanların üstbilis düzeylerinden (*Ort.* = 54.71, *SS* = 13.24) anlamlı şekilde daha yüksek olduğu belirlenmiştir ($t(476) = 10.978, p < .001$). Sonuçlar Tablo 3.6'da gösterilmiştir.

Tablo 3.6: Değişkenlerin UKTA-Bilişsel Belirti puanına göre karşılaştırılması

Değişken	UKTA-Bİ	<i>n</i>	<i>Ort.</i>	<i>SS</i>	<i>t</i>	<i>SD</i>	<i>p</i>
Kaygı Duyarlılığı	Üst grup	239	25.49	14.00	15.227	413.583	.001
	Alt grup	239	8.94	9.29			
Belirsizliğe Tahammülsüzlük	Üst grup	239	79.75	23.58	12.760	476	.001
	Alt grup	239	52.65	22.84			
Kontrol Odağı	Üst grup	239	127.59	18.19	2.860	476	.002
	Alt grup	239	122.77	18.64			
Üstbilis	Üst grup	239	68.55	14.29	10.978	476	.001
	Alt grup	239	54.71	13.24			

3.1.4. Değişkenler Arası İlişkiler

Ek olarak, uçuş kaygısının diğer araştırma değişkenleri olan kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbilis ile arasındaki ilişkileri belirlemek için korelasyon analizi yapılmıştır. Analiz sonuçlarına göre uçuş kaygısı durumları, kaygı duyarlılığı ($r = .32, p < .001$), belirsizliğe tahammülsüzlük ($r = .28, p < .001$), dış kontrol odağı ($r = .08, p < .05$) ve üstbilis ($r = .26, p < .001$) ile pozitif yönde ve anlamlı düzeyde ilişkilidir. Benzer şekilde, analiz sonuçlarına göre uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler, kaygı duyarlılığı ($r = .42, p < .001$), belirsizliğe

tahammülsüzlük ($r = .28, p < .001$), dış kontrol odağı ($r = .12, p < .001$) ve üstbilis ($r = .26, p < .001$) ile pozitif yönde ve anlamlı düzeyde ilişkilidir. Ayrıca, analiz sonuçlarına göre uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler, kaygı duyarlılığı ($r = .50, p < .001$), belirsizliğe tahammülsüzlük ($r = .40, p < .001$), dış kontrol odağı ($r = .12, p < .001$) ve üstbilis ($r = .37, p < .001$) ile pozitif yönde ve anlamlı düzeyde ilişkilidir. Sonuç olarak, kişilerin kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, dış kontrol odağı ve üstbilis düzeyleri arttıkça uçuş kaygısı düzeylerinin de arttığı belirlenmiştir. Sonuçlar Tablo 3.7'da gösterilmiştir.

Tablo 3.7: Değişkenler arası korelasyon değerleri

Değişken	1	2	3	4	5	6	7
1-Kaygı Duyarlılığı	-	.58**	.14**	.47**	.32**	.42**	.50**
2-Belirsizliğe Tahammülsüzlük		-	.15**	.60**	.28**	.28**	.40**
3-Kontrol Odağı			-	.12**	.08*	.12**	.12**
4-Üstbilis				-	.26**	.26**	.37**
5-Uçuş Kaygısı Durumları					-	.67**	.76**
6-Uçuş Kaygısı Tarzı-Bedensel						-	.75**
7-Uçuş Kaygısı Tarzı-Bilişsel							-

* $p < .05$, ** $p < .001$

3.1.5. Hipotezlerin Test Edilmesi

Ardından, çalışmanın hipotezlerinin test edilmesine dair analizler uygulanmıştır.

3.1.5.1. Uçuş Kaygısının Yordayıcıları

H₁: Kişilerin kaygı duyarlılığı düzeyleri, belirsizliğe tahammülsüzlük düzeyleri, dış kontrol odağı düzeyleri ve üstbilis düzeyleri uçuş kaygısı düzeylerini pozitif yönde yordar; kişilerin kaygı duyarlılığı düzeyleri, belirsizliğe tahammülsüzlük düzeyleri, dış kontrol odağı düzeyleri ve üstbilis düzeyleri arttıkça uçuş kaygısı düzeyleri de artar.

İlk olarak, birinci hipotezi test etmek için basit regresyon analizleri ile kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbilisin uçuş kaygısı

üzerindeki bireysel etkileri ayrı ayrı incelenmiştir. Analiz sonuçlarına göre, kaygı duyarlılığının ($R^2 = .105$, $F = 103.683$, $B = .620$, $S.H. = .061$, $t = 10.182$, $p < .001$), belirsizliğe tahammülsüzlüğün ($R^2 = .077$, $F = 73.723$, $B = .272$, $S.H. = .032$, $t = 8.586$, $p < .001$), dış kontrol odağının ($R^2 = .007$, $F = 6.234$, $B = .111$, $S.H. = .044$, $t = 2.497$, $p < .05$) ve üstbilişin ($R^2 = .069$, $F = 65.679$, $B = .450$, $S.H. = .055$, $t = 8.104$, $p < .001$) uçuş kaygısı durumlarını pozitif yönde ve anlamlı olarak yordadığı belirlenmiştir. Sonuçlar Tablo 3.8’de gösterilmiştir.

Tablo 3.8: Uçuş kaygısı durumlarının yordayıcıları

Model	<i>B</i>	<i>S.H.</i>	β	<i>t</i>	<i>p</i>	R^2	<i>F</i>
Sabit (a)	40.982	1.235		33.175	.001		
Kaygı Duyarlılığı	.620	.061	.324	10.182	.001	.105	103.683
Sabit (a)	33.047	2.206		14.984	.001		
Belirsizliğe Tahammülsüzlük	.272	.032	.277	8.586	.001	.077	73.723
Sabit (a)	36.827	5.621		6.551	.001		
Kontrol Odağı	.111	.044	.084	2.497	.013	.007	6.234
Sabit (a)	25.255	3.481		6.681	.001		
Üstbiliş	.450	.055	.263	8.104	.001	.069	65.679

Benzer şekilde, analiz sonuçlarına göre, kaygı duyarlılığının ($R^2 = .178$, $F = 190.996$, $B = .166$, $S.H. = .012$, $t = 13.820$, $p < .001$), belirsizliğe tahammülsüzlüğün ($R^2 = .077$, $F = 73.446$, $B = .056$, $S.H. = .006$, $t = 8.570$, $p < .001$), dış kontrol odağının ($R^2 = .014$, $F = 12.448$, $B = .032$, $S.H. = .009$, $t = 3.528$, $p < .001$) ve üstbilişin ($R^2 = .067$, $F = 63.616$, $B = .091$, $S.H. = .011$, $t = 7.976$, $p < .001$) uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtileri pozitif yönde ve anlamlı olarak yordadığı belirlenmiştir. Sonuçlar Tablo 3.9’da gösterilmiştir.

Tablo 3.9: Uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtilerin yordayıcıları

Model	<i>B</i>	<i>S.H.</i>	β	<i>t</i>	<i>p</i>	R^2	<i>F</i>
Sabit (a)	8.130	.243		33.442	.001	.178	190.996
Kaygı Duyarlılığı	.166	.012	.421	13.820	.001		
Sabit (a)	7.108	.453		15.697	.001		
Belirsizliğe Tahammülsüzlük	.056	.006	.277	8.570	.001	.077	73.446
Sabit (a)	6.715	1.150		5.838	.001	.014	12.448
Kontrol Odağı	.032	.009	.118	3.528	.001		
Sabit (a)	5.175	.715		7.234	.001	.067	63.616
Üstbiliş	.091	.011	.259	7.976	.001		

Benzer şekilde, analiz sonuçlarına göre, kaygı duyarlılığının ($R^2 = .249$, $F = 292.885$, $B = .238$, $S.H. = .014$, $t = 17.114$, $p < .001$), belirsizliğe tahammülsüzlüğün ($R^2 = .163$, $F = 172.336$, $B = .098$, $S.H. = .007$, $t = 13.128$, $p < .001$), dış kontrol odağının ($R^2 = .013$, $F = 11.796$, $B = .038$, $S.H. = .011$, $t = 3.435$, $p < .001$) ve üstbilişin ($R^2 = .135$, $F = 137.954$, $B = .156$, $S.H. = .013$, $t = 11.745$, $p < .001$) uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtileri pozitif yönde ve anlamlı olarak yordadığı belirlenmiştir. Sonuçlar Tablo 3.10'da gösterilmiştir. Bu durumda H_1 desteklenmiştir.

Tablo 3.10: Uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtilerin yordayıcıları

Model	<i>B</i>	<i>S.H.</i>	β	<i>t</i>	<i>p</i>	R^2	<i>F</i>
Sabit (a)	9.118	.281		32.396	.001	.249	292.885
Kaygı duyarlılığı	.238	.014	.499	17.114	.001		
Sabit (a)	6.448	.522		12.346	.001		
Belirsizliğe tahammülsüzlük	.098	.007	.404	13.128	.001	.163	172.336
Sabit (a)	8.109	1.394		5.819	.001	.013	11.796
Kontrol odağı	.038	.011	.115	3.435	.001		
Sabit (a)	3.304	.834		3.959	.001	.135	137.954
Üstbiliş	.156	.013	.367	11.745	.001		

3.1.5.2. Düzenleyicilik Modelleri

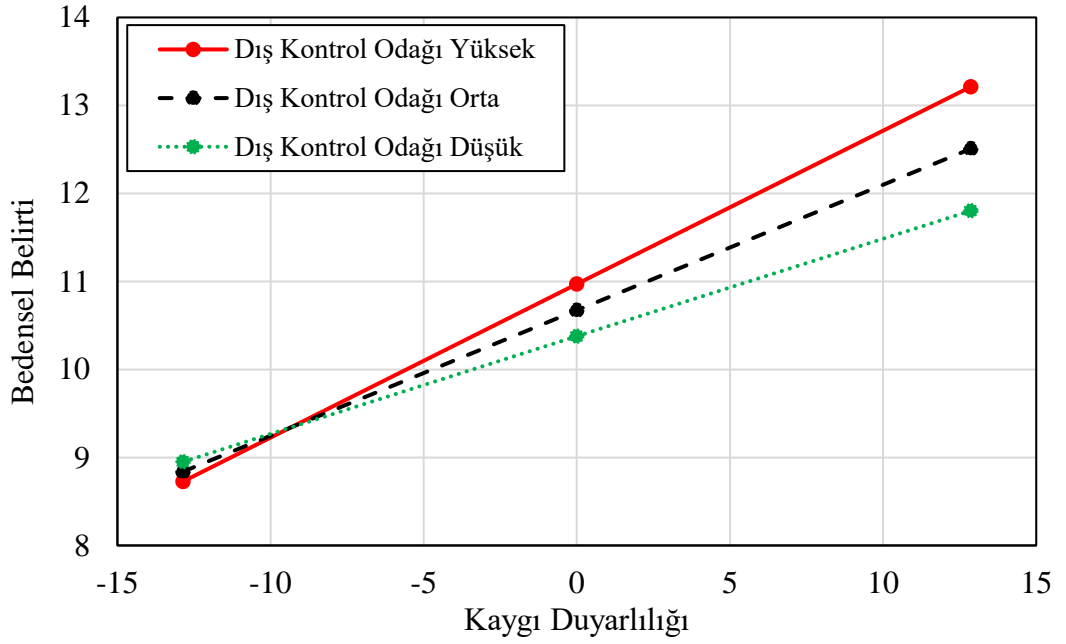
H₂: Kişilerin kaygı duyarlılığı düzeyleri ile uçuş kaygısı düzeyleri arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolü vardır; dış kontrol odağı kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı üzerindeki etkisini artırır.

Ardından, ikinci hipotezi test etmek için PROCESS Macro'daki Model 1 kullanılarak uçuş kaygısı durumları ve uçuş kaygısı tarzı için ayrı ayrı düzenleyicilik modelleri incelenmiştir. Katılımcıların psikiyatrik bir tanıya sahip olup olmamasının önemli olabileceği düşünülerek, psikiyatrik tanı alıp almama durumu model analizlerinde kontrol değişkeni olarak eklenmiştir. Ayrıca, kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlük özellikleri birbirleri ile ilişkili olduğundan, modelde belirsizliğe tahammülsüzlük kontrol değişkeni olarak eklenerek analizler yürütülmüştür.

Analiz sonucuna göre ilk modelin anlamlı olduğu ve uçuş kaygısı durumlarına ait varyansın %13'ünün açıklandığı görülmüştür ($R^2 = .125$, $F(5, 881) = 25.135$, $p < .001$). Kaygı duyarlılığı ($B = .453$, $S.H. = .076$, $t = 5.994$, $p < .001$), psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -7.428$, $S.H. = 2.830$, $t = -2.625$, $p < .01$), ve belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .120$, $S.H. = .038$, $t = 3.151$, $p < .01$) uçuş kaygısı durumlarını pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, kontrol odağı ($B = .039$, $S.H. = .042$, $t = .920$, $p > .05$) uçuş kaygısı durumlarını anlamlı olarak yordamamaktadır. Ayrıca, Bootstrap analizi sonucuna göre kaygı duyarlılığı ve kontrol odağının etkileşiminin uçuş kaygısı durumları üzerindeki etkisinin de anlamlı olmadığı ($B = .000$, %95 GA = [-.007, .008], $SH = .004$) bulunmuştur. Bu durumda, kontrol odağının, kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı durumları arasındaki ilişkide düzenleyici rolü bulunmamaktadır.

Benzer şekilde, analiz sonucuna göre ikinci modelin de anlamlı olduğu ve uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtilere ait varyansın %20'sinin açıklandığı görülmüştür ($R^2 = .199$, $F(5, 881) = 43.758$, $p < .001$). Kaygı duyarlılığı ($B = .143$, $S.H. = .015$, $t = 9.612$, $p < .001$) ve psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -1.895$, $S.H. = .556$, $t = -3.409$, $p < .01$) uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtilerini pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, kontrol odağı ($B = .016$, $S.H. = .008$, $t = 1.917$, $p > .05$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .007$, $S.H. = .008$, $t = .991$, $p > .05$) uçuş kaygısı

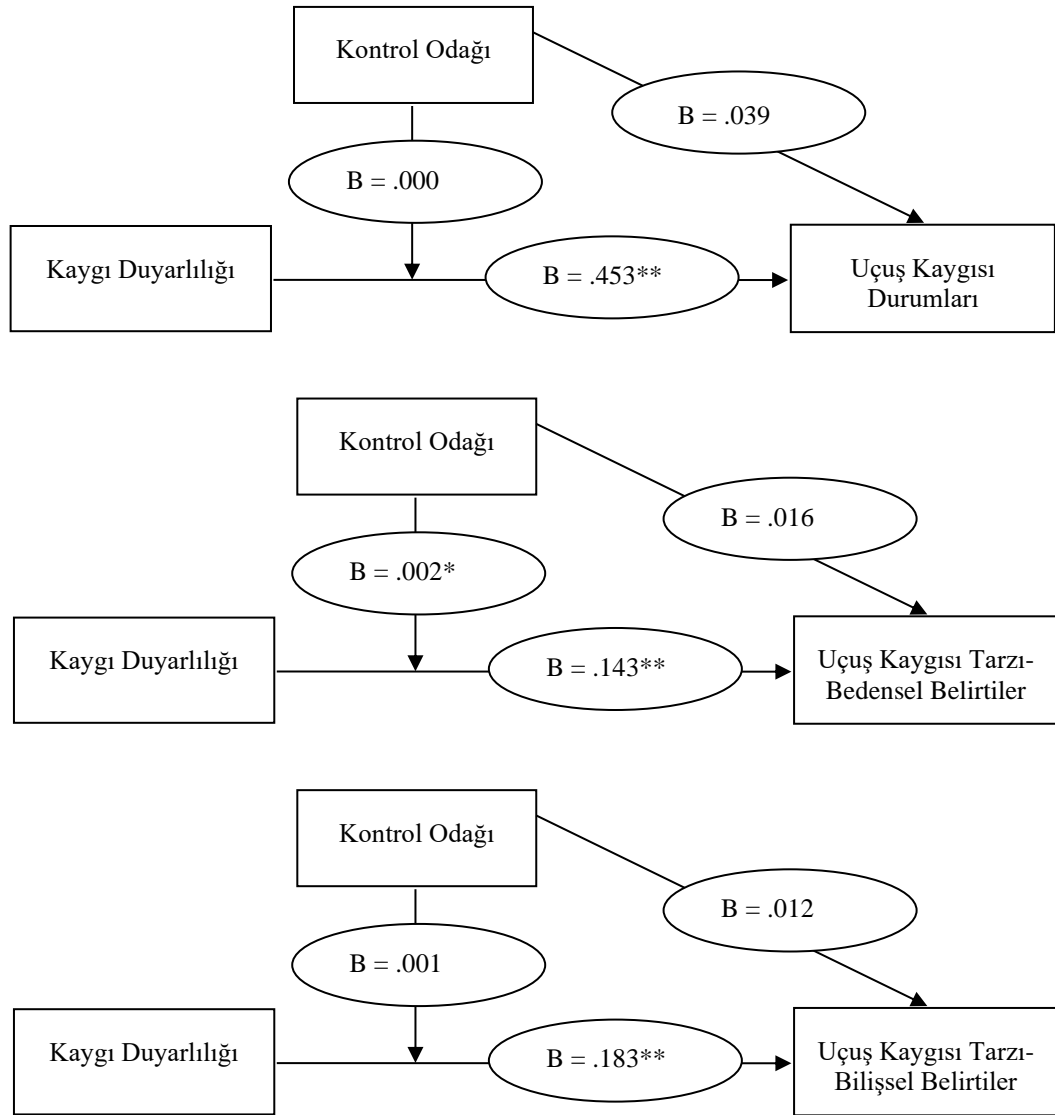
tarzı-bedensel belirtilerini anlamlı olarak yordamamaktadır. Ayrıca, Bootstrap analizi sonucuna göre kaygı duyarlılığı ve kontrol odağının etkileşiminin uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler üzerindeki etkisinin anlamlı olduğu ($B = .002$, %95 GA = [.000, .003], $SH = .001$) bulunmuştur. Bu durumda, kontrol odağının, kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler arasındaki ilişkide düzenleyici rolü bulunmaktadır. Etkileşim etkisi Şekil 3.1’de gösterilmiştir.



Şekil 3.1: Kaygı duyarlılığı ile UKTA-Bedensel belirtiler arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolü

Benzer şekilde, analiz sonucuna göre üçüncü modelin de anlamlı olduğu ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtilere ait varyansın %28’inin açıklandığı görülmüştür ($R^2 = .276$, $F(5, 881) = 67.025$, $p < .001$). Kaygı duyarlılığı ($B = .183$, $S.H. = .017$, $t = 10.721$, $p < .001$), psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -1.582$, $S.H. = .640$, $t = -2.471$, $p < .05$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .040$, $S.H. = .009$, $t = 4.602$, $p < .001$) uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtilerini pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, kontrol odağı ($B = .012$, $S.H. = .010$, $t = 1.196$, $p > .05$) uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtilerini anlamlı olarak yordamamaktadır. Ayrıca, Bootstrap analizi sonucuna göre kaygı duyarlılığı ve kontrol odağının etkileşiminin uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler üzerindeki etkisinin de anlamlı olmadığı ($B = .001$, %95 GA = [-

.001, .002], $SH = .001$) bulunmuştur. Bu durumda, kontrol odağının, kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı-bilişsel belirtiler arasındaki ilişkide düzenleyici rolü bulunmamaktadır. Sonuç olarak, H_2 kısmen desteklenmiştir. Sonuçlar Şekil 3.2’de ve Tablo 3.11’de gösterilmiştir.



* $p < .05$, ** $p < .001$

Şekil 3.2: Kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolünün incelenmesi

H₃: Kişilerin belirsizliğe tahammülsüzlük düzeyleri ile uçuş kaygısı düzeyleri arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolü vardır; dış kontrol odağı belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı üzerindeki etkisini artırır.

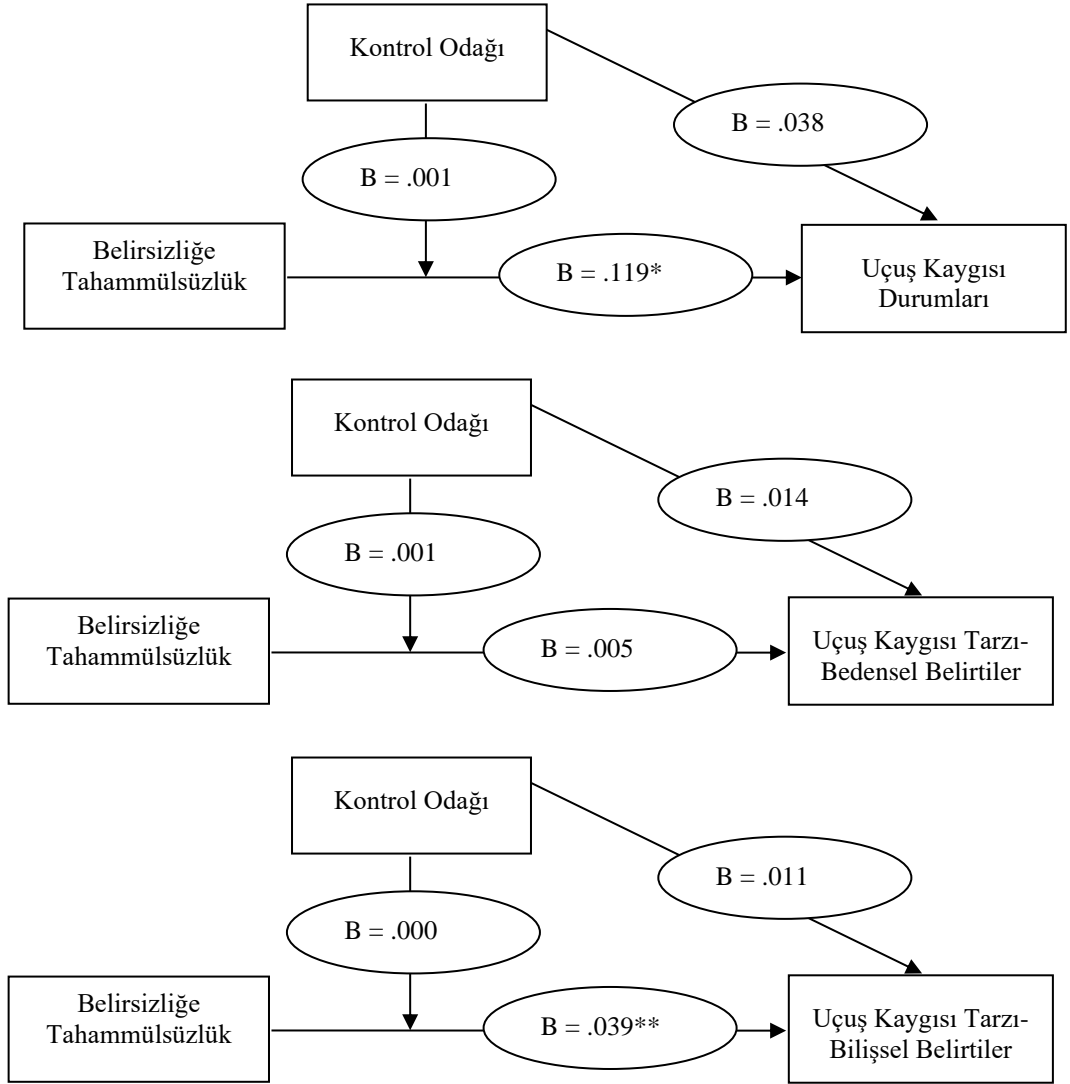
Ardından, üçüncü hipotezi test etmek için PROCESS Macro'daki Model 1 kullanılarak uçuş kaygısı durumları ve uçuş kaygısı tarzı için ayrı ayrı düzenleyicilik modelleri incelenmiştir. Katılımcıların psikiyatrik bir tanıya sahip olup olmamasının önemli olabileceği düşünülerek, psikiyatrik tanı alıp almama durumu model analizlerinde kontrol değişkeni olarak eklenmiştir. Ayrıca kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlük özellikleri birbirleri ile ilişkili olduğundan, modelde kaygı duyarlılığı kontrol değişkeni olarak eklenerek analizler yürütülmüştür.

Analiz sonucuna göre ilk modelin anlamlı olduğu ve uçuş kaygısı durumlarına ait varyansın %13'ünün açıklandığı görülmüştür ($R^2 = .125$, $F(5, 881) = 25.151$, $p < .001$). Belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .119$, $S.H. = .038$, $t = 3.108$, $p < .01$), psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -7.460$, $S.H. = 2.833$, $t = -2.634$, $p < .01$), ve kaygı duyarlılığı ($B = .455$, $S.H. = .074$, $t = 6.123$, $p < .001$) uçuş kaygısı durumlarını pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, kontrol odağı ($B = .038$, $S.H. = .043$, $t = .894$, $p > .05$) uçuş kaygısı durumlarını anlamlı olarak yordamamaktadır. Ayrıca, Bootstrap analizi sonucuna göre belirsizliğe tahammülsüzlük ve kontrol odağının etkileşiminin uçuş kaygısı durumları üzerindeki etkisinin de anlamlı olmadığı ($B = .001$, %95 GA = [-.003, .004], $SH = .002$) bulunmuştur. Bu durumda, kontrol odağının, belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı durumları arasındaki ilişkide düzenleyici rolü bulunmamaktadır.

Benzer şekilde, analiz sonucuna göre ikinci modelin de anlamlı olduğu ve uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtilere ait varyansın %20'sinin açıklandığı görülmüştür ($R^2 = .196$, $F(5, 881) = 43.001$, $p < .001$). Psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -1.930$, $S.H. = .557$, $t = -3.463$, $p < .01$) ve kaygı duyarlılığı ($B = .150$, $S.H. = .015$, $t = 10.259$, $p < .001$) uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtilerini pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .005$, $S.H. = .008$, $t = .680$, $p > .05$) ve kontrol odağı ($B = .014$, $S.H. = .008$, $t = 1.711$, $p > .05$) uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtilerini anlamlı olarak yordamamaktadır. Ayrıca, Bootstrap analizi sonucuna göre belirsizliğe tahammülsüzlük ve kontrol odağının etkileşiminin uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler üzerindeki etkisinin de anlamlı

olmadığı ($B = .001$, %95 GA = [-.000, .001], $SH = .000$) bulunmuştur. Bu durumda kontrol odağının, belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler arasındaki ilişkide düzenleyici rolü bulunmamaktadır.

Benzer şekilde, analiz sonucuna göre üçüncü modelin de anlamlı olduğu ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtilere ait varyansın %28'inin açıklandığı görülmüştür ($R^2 = .276$, $F(5, 881) = 67.010$, $p < .001$). Belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .039$, $S.H. = .009$, $t = 4.461$, $p < .001$), psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -1.602$, $S.H. = .641$, $t = -2.499$, $p < .05$) ve kaygı duyarlılığı ($B = .186$, $S.H. = .017$, $t = 11.082$, $p < .001$) uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtilerini pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, kontrol odağı ($B = .011$, $S.H. = .010$, $t = 1.109$, $p > .05$) uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtilerini anlamlı olarak yordamamaktadır. Ayrıca Bootstrap analizi sonucuna göre belirsizliğe tahammülsüzlük ve kontrol odağının etkileşiminin uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler üzerindeki etkisinin de anlamlı olmadığı ($B = .000$, %95 GA = [-.001, .001], $SH = .000$) bulunmuştur. Bu durumda kontrol odağının, belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler arasındaki ilişkide düzenleyici rolü bulunmamaktadır. Sonuç olarak, H_3 desteklenmemiştir. Sonuçlar Şekil 3.3'te ve Tablo 3.11'de gösterilmiştir.



* $p < .01$, ** $p < .001$

Şekil 3.3: Belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolünün incelenmesi

Tablo 3.11: Düzenleyicilik modellerinin test edilmesi

Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
KD	UKDA	.125	25.135	.453	5.994	.000	[.305, .601]
KO	UKDA			.039	.920	.358	[-.044, .122]
PT	UKDA			-7.428	-2.625	.009	[-12.984, -1.873]
BT	UKDA			.120	.3.151	.002	[.045, .195]
Etkileşim (KD x KO):	UKDA	.000	Boot sh: .004	BootASGV: .000	-.007	BootUSGV: .008	.008
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
KD	UKTA-BE	.199	43.758	.143	9.612	.000	[.114, .172]
KO	UKTA-BE			.016	1.917	.056	[-.000, .032]
PT	UKTA-BE			-1.895	-3.409	.001	[-2.986, -.804]
BT	UKTA-BE			.007	.991	.322	[-.007, .022]
Etkileşim (KD x KO):	UKTA-BE	.002	Boot sh: .001	BootASGV: .000	.000	BootUSGV: .003	.003
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
KD	UKTA-Bİ	.276	67.025	.183	10.721	.000	[.149, .217]
KO	UKTA-Bİ			.012	1.196	.232	[-.007, .030]
PT	UKTA-Bİ			-1.582	-2.471	.014	[-2.839, -.326]
BT	UKTA-Bİ			.040	4.602	.000	[.023, .057]
Etkileşim (KD x KO):	UKTA-Bİ	.001	Boot sh: .001	BootASGV: .000	-.001	BootUSGV: .002	.002
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
BT	UKDA	.125	25.151	.119	3.108	.002	[.044, .194]
KO	UKDA			.038	.894	.371	[-.045, .121]
PT	UKDA			-7.460	-2.634	.009	[-13.020, -1.901]
KD	UKDA			.455	6.123	.000	[.309, .600]
Etkileşim (BT x KO):	UKDA	.001	Boot sh: .002	BootASGV: .000	-.003	BootUSGV: .004	.004
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
BT	UKTA-BE	.196	43.001	.005	.680	.497	[-.010, .020]
KO	UKTA-BE			.014	1.711	.087	[-.002, .031]
PT	UKTA-BE			-1.930	-3.463	.001	[-3.024, -.836]
KD	UKTA-BE			.150	10.259	.000	[.121, .179]
Etkileşim (BT x KO):	UKTA-BE	.001	Boot sh: .000	BootASGV: .000	-.000	BootUSGV: .001	.001
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
BT	UKTA-Bİ	.276	67.010	.039	4.461	.000	[.022, .056]
KO	UKTA-Bİ			.011	1.109	.268	[-.008, .030]
PT	UKTA-Bİ			-1.602	-2.499	.013	[-2.860, -.344]
KD	UKTA-Bİ			.186	11.082	.000	[.153, .219]
Etkileşim (BT x KO):	UKTA-Bİ	.000	Boot sh: .000	BootASGV: .000	-.001	BootUSGV: .001	.001

Not: KD: Kaygı Duyarlılığı, PT: Psikiyatrik Tanı Durumu, BT: Belirsizliğe Tahammülsüzlük, UKDA: Uçuş Kaygısı Durumları, KO: Kontrol Odağı, UKTA-BE: Uçuş Kaygısı Tarzı-Bedensel Boyutu, UKTA-Bİ: Uçuş Kaygısı Tarzı-Bilişsel Boyutu. Psikiyatrik tanı durumu "1 = Var", "2 = Yok" şeklinde kodlanmıştır.

3.1.5.3. Aracılık Modelleri

H4: Kişilerin kaygı duyarlılığı düzeyleri ile uçuş kaygısı düzeyleri arasındaki ilişkide üstbilişin aracı rolü vardır.

Ardından dördüncü hipotezi test etmek için PROCESS MACRO'daki Model 4 kullanılarak uçuş kaygısı durumları ve uçuş kaygısı tarzı için ayrı ayrı aracılık modelleri incelenmiştir. Katılımcıların psikiyatrik bir tanıya sahip olup olmamasının önemli olabileceği düşünülerek, psikiyatrik tanı alıp almama durumu model analizlerinde kontrol değişkeni olarak eklenmiştir. Ayrıca, kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlük özellikleri birbirleri ile ilişkili olduğundan, modelde belirsizliğe tahammülsüzlük kontrol değişkeni olarak eklenerek analizler yürütülmüştür.

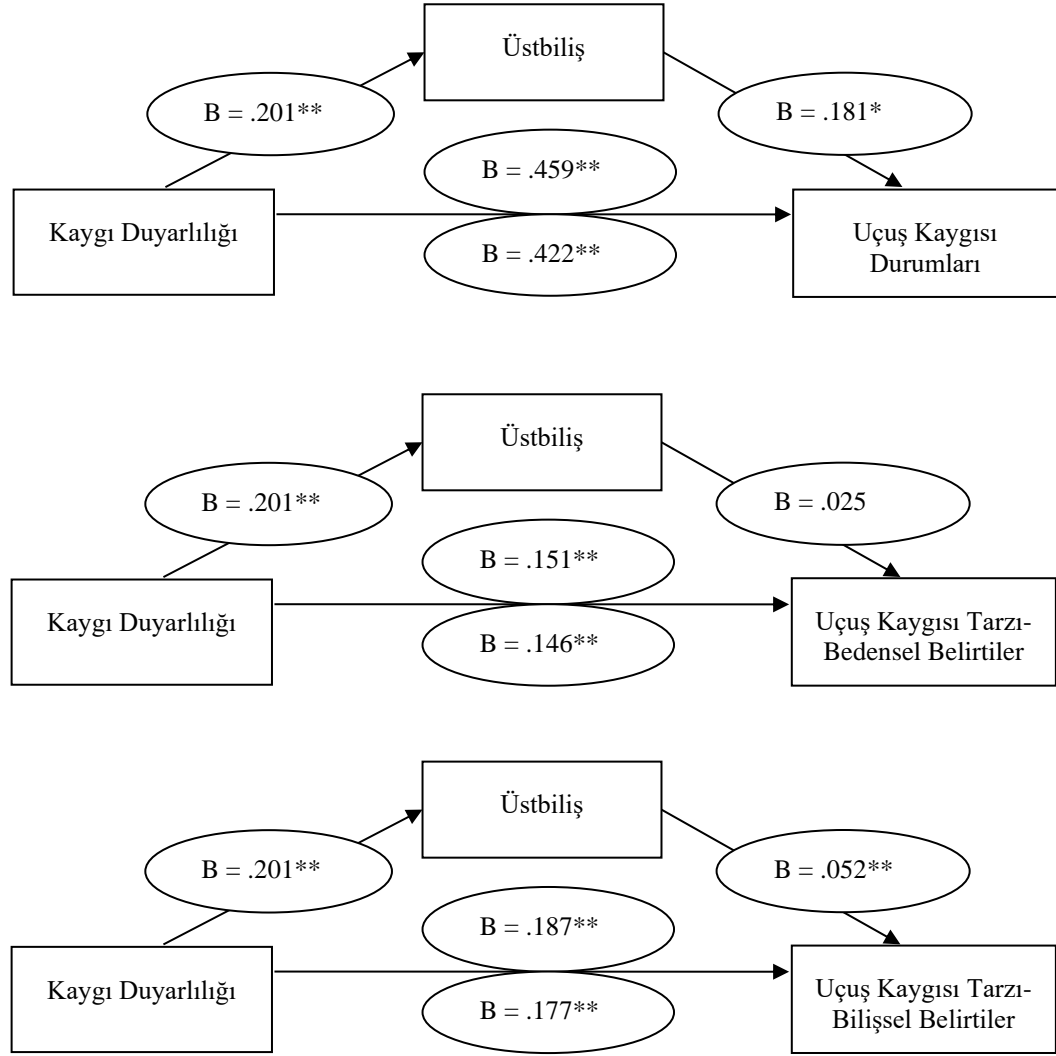
Analiz sonucuna göre ilk modelin anlamlı olduğu ve uçuş kaygısı durumlarına ait varyansın %13'ünün açıklandığı görülmüştür ($R^2 = .131$, $F(4, 882) = 33.219$, $p < .001$). Kaygı duyarlılığı ($B = .201$, $S.H. = .036$, $t = 5.522$, $p < .001$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .284$, $S.H. = .019$, $t = 15.234$, $p < .001$) üstbilişi pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -.768$, $S.H. = 1.387$, $t = -.554$, $p > .05$) üstbilişi anlamlı olarak yordamamaktadır. Kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı durumları üzerindeki toplam etkisinin ($B = .459$, $S.H. = .071$, $t = 6.190$, $p < .001$) ve doğrudan etkisinin ($B = .422$, $S.H. = .075$, $t = 5.622$, $p < .001$) de anlamlı olduğu belirlenmiştir. Benzer şekilde üstbiliş ($B = .181$, $S.H. = .068$, $t = 2.653$, $p < .01$) ve psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -7.327$, $S.H. = 2.819$, $t = -2.599$, $p < .05$) uçuş kaygısı durumlarını pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, belirsizliğe tahammülsüzlük uçuş kaygısı durumlarını anlamlı olarak yordamamaktadır ($B = .072$, $S.H. = .043$, $t = 1.686$, $p > .05$). Bootstrap analizi sonucuna göre kaygı duyarlılığının üstbiliş aracılığıyla uçuş kaygısı durumları üzerindeki dolaylı etkisinin de anlamlı olduğu belirlenmiştir ($B = .036$, %95GA = [.008, .074], $S.H. = .017$). Bu durumda, üstbilişin kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı durumları arasındaki ilişkide aracı rolü bulunmaktadır.

Benzer şekilde, analiz sonucuna göre ikinci modelin anlamlı olduğu ve uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtilere ait varyansın %19'unun açıklandığı görülmüştür ($R^2 = .193$, $F(4, 882) = 52.718$, $p < .001$). Kaygı duyarlılığı ($B = .201$, $S.H. = .036$, $t =$

5.522, $p < .001$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .284$, $S.H. = .019$, $t = 15.234$, $p < .001$) üstbilişi pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -.768$, $S.H. = 1.387$, $t = -.554$, $p > .05$) üstbilişi anlamlı olarak yordamamaktadır. Kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler üzerindeki toplam etkisinin ($B = .151$, $S.H. = .015$, $t = 10.343$, $p < .001$) ve doğrudan etkisinin ($B = .146$, $S.H. = .015$, $t = 9.846$, $p < .001$) de anlamlı olduğu belirlenmiştir. Benzer şekilde, psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -1.883$, $S.H. = .558$, $t = -3.377$, $p < .01$) uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtileri pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, üstbiliş ($B = .025$, $S.H. = .014$, $t = 1.848$, $p > .05$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .001$, $S.H. = .008$, $t = .068$, $p > .05$) uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtileri anlamlı olarak yordamamaktadır. Bootstrap analizi sonucuna göre kaygı duyarlılığının üstbiliş aracılığıyla uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtileri üzerindeki dolaylı etkisinin anlamlı olmadığı belirlenmiştir ($B = .005$, $\%95GA = [-.001, .012]$, $S.H. = .003$). Bu durumda, üstbilişin kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler arasındaki ilişkide aracı rolü bulunmamaktadır.

Benzer şekilde, analiz sonucuna göre üçüncü modelin anlamlı olduğu ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtilere ait varyansın $\%28$ 'inin açıklandığı görülmüştür ($R^2 = .283$, $F(4, 882) = 87.053$, $p < .001$). Kaygı duyarlılığı ($B = .201$, $S.H. = .036$, $t = 5.522$, $p < .001$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .284$, $S.H. = .019$, $t = 15.234$, $p < .001$) üstbilişi pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -.768$, $S.H. = 1.387$, $t = -.554$, $p > .01$) üstbilişi anlamlı olarak yordamamaktadır. Kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler üzerindeki toplam etkisinin ($B = .187$, $S.H. = .017$, $t = 11.164$, $p < .001$) ve doğrudan etkisinin ($B = .177$, $S.H. = .017$, $t = 10.424$, $p < .001$) de anlamlı olduğu belirlenmiştir. Benzer şekilde üstbiliş ($B = .052$, $S.H. = .015$, $t = 3.377$, $p < .01$), psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -1.550$, $S.H. = .637$, $t = -2.435$, $p < .05$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .025$, $S.H. = .010$, $t = 2.650$, $p < .01$) uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtileri pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır. Bootstrap analizi sonucuna göre kaygı duyarlılığının üstbiliş aracılığıyla uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler üzerindeki dolaylı etkisinin de anlamlı olduğu belirlenmiştir ($B = .011$, $\%95GA = [.004, .019]$, $S.H. = .004$). Bu durumda, üstbilişin kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler arasındaki ilişkide aracı rolü bulunmaktadır.

Sonuç olarak, H₄ büyük oranda desteklenmiştir. Sonuçlar Şekil 3.4'te ve Tablo 3.12'de gösterilmiştir.



* $p < .01$, ** $p < .001$

Şekil 3.4: Kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkide üstbilişin aracı rolünün incelenmesi

H₅: Kişilerin belirsizliğe tahammülsüzlük düzeyleri ile uçuş kaygısı düzeyleri arasındaki ilişkide üstbilişin aracı rolü vardır.

Ardından beşinci hipotezi test etmek için PROCESS MACRO'daki Model 4 kullanılarak uçuş kaygısı durumları ve uçuş kaygısı tarzı için ayrı ayrı aracılık

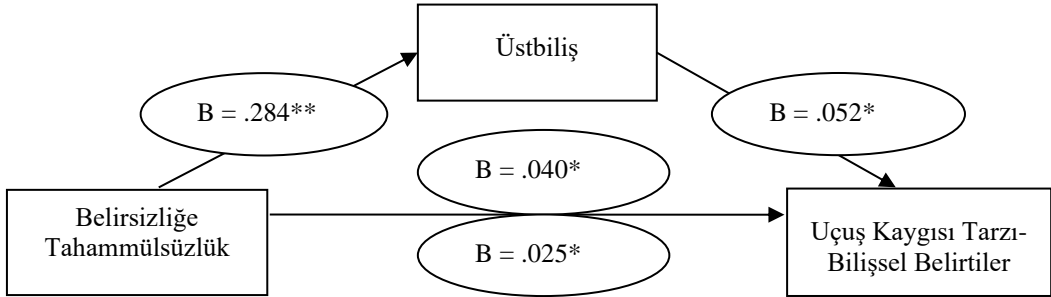
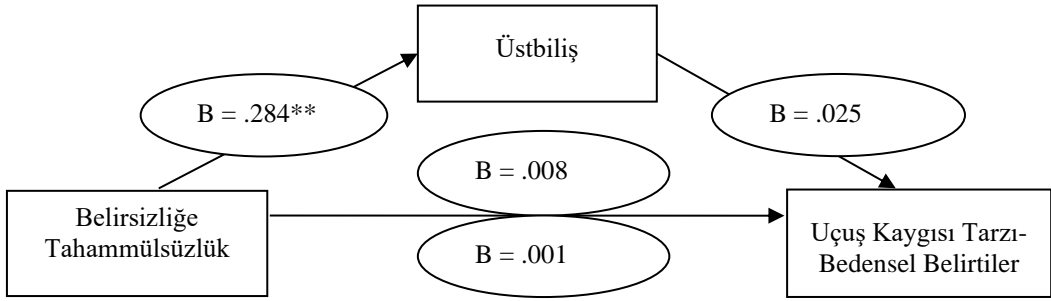
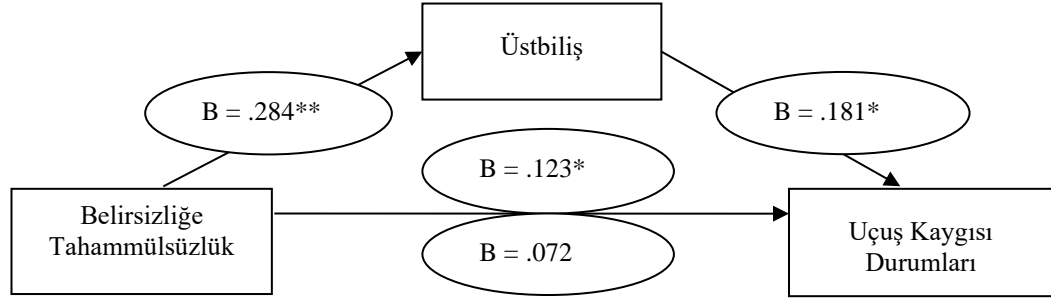
modelleri incelenmiştir. Katılımcıların psikiyatrik bir tanıya sahip olup olmamasının önemli olabileceği düşünülerek, psikiyatrik tanı alıp almama durumu model analizlerinde kontrol değişkeni olarak eklenmiştir. Ayrıca kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlük özellikleri birbirleri ile ilişkili olduğundan, modelde kaygı duyarlılığı kontrol değişkeni olarak eklenerek analizler yürütülmüştür.

Analiz sonucuna göre ilk modelin anlamlı olduğu ve uçuş kaygısı durumlarına ait varyansın %13'ünün açıklandığı görülmüştür ($R^2 = .131$, $F(4, 882) = 33.219$, $p < .001$). Belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .284$, $S.H. = .019$, $t = 15.234$, $p < .001$) ve kaygı duyarlılığı ($B = .201$, $S.H. = .036$, $t = 5.522$, $p < .001$) üstbilişi pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -.768$, $S.H. = 1.387$, $t = -.554$, $p > .05$) üstbilişi anlamlı olarak yordamamaktadır. Belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı durumları üzerindeki toplam etkisi ($B = .123$, $S.H. = .038$, $t = 3.243$, $p < .01$) anlamlı iken, doğrudan etkisinin ($B = .072$, $S.H. = .043$, $t = 1.686$, $p > .05$) anlamlı olmadığı belirlenmiştir. Benzer şekilde üstbiliş ($B = .181$, $S.H. = .068$, $t = 2.653$, $p < .01$), psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -7.327$, $S.H. = 2.819$, $t = -2.599$, $p < .05$) ve kaygı duyarlılığı ($B = .422$, $S.H. = .075$, $t = 5.622$, $p < .001$) uçuş kaygısı durumlarını pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır. Bootstrap analizi sonucuna göre belirsizliğe tahammülsüzlüğün üstbiliş aracılığıyla uçuş kaygısı durumları üzerindeki dolaylı etkisinin de anlamlı olduğu belirlenmiştir ($B = .052$, %95GA = [.010, .094], $S.H. = .021$). Bu durumda, üstbilişin belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı durumları arasındaki ilişkide aracı rolü bulunmaktadır.

Benzer şekilde, analiz sonucuna göre ikinci modelin anlamlı olduğu ve uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtilere ait varyansın %19'unun açıklandığı görülmüştür ($R^2 = .193$, $F(4, 882) = 52.718$, $p < .001$). Belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .284$, $S.H. = .019$, $t = 15.234$, $p < .001$) ve kaygı duyarlılığı ($B = .201$, $S.H. = .036$, $t = 5.522$, $p < .001$) üstbilişi pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -.768$, $S.H. = 1.387$, $t = -.554$, $p > .05$) üstbilişi anlamlı olarak yordamamaktadır. Belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler üzerindeki toplam etkisinin ($B = .008$, $S.H. = .008$, $t = 1.022$, $p > .05$) ve doğrudan etkisinin ($B = .001$, $S.H. = .008$, $t = .068$, $p > .05$) anlamlı olmadığı belirlenmiştir. Benzer şekilde, psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -1.883$, $S.H. =$

.558, $t = -3.377$, $p < .01$) ve kaygı duyarlılığı ($B = .146$, $S.H. = .015$, $t = 9.846$, $p < .001$), uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtileri pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, üstbiliş ($B = .025$, $S.H. = .014$, $t = 1.848$, $p > .05$) uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtileri anlamlı olarak yordamamaktadır. Bootstrap analizi sonucuna göre belirsizliğe tahammülsüzlüğün üstbiliş aracılığıyla uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtileri üzerindeki dolaylı etkisinin anlamlı olmadığı belirlenmiştir ($B = .007$, %95GA = $[-.002, .016]$, $S.H. = .005$). Bu durumda, üstbilişin belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler arasındaki ilişkide aracı rolü bulunmamaktadır.

Benzer şekilde, analiz sonucuna göre üçüncü modelin anlamlı olduğu ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtilere ait varyansın %28'inin açıklandığı görülmüştür ($R^2 = .283$, $F(4, 882) = 87.053$, $p < .001$). Belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .284$, $S.H. = .019$, $t = 15.234$, $p < .001$) ve kaygı duyarlılığı ($B = .201$, $S.H. = .036$, $t = 5.522$, $p < .001$) ve üstbiliş pozitif yönde ve anlamlı olarak yordarken, psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -.768$, $S.H. = 1.387$, $t = -.554$, $p > .01$) üstbiliş anlamlı olarak yordamamaktadır. Belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler üzerindeki toplam etkisinin ($B = .040$, $S.H. = .009$, $t = 4.682$, $p < .01$) ve doğrudan etkisinin ($B = .025$, $S.H. = .010$, $t = 2.650$, $p < .01$) anlamlı olduğu belirlenmiştir. Benzer şekilde üstbiliş ($B = .052$, $S.H. = .015$, $t = 3.377$, $p < .01$), psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -1.550$, $S.H. = .637$, $t = -2.435$, $p < .05$) ve kaygı duyarlılığının ($B = .177$, $S.H. = .017$, $t = 10.424$, $p < .001$) uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtileri pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır. Bootstrap analizi sonucuna göre belirsizliğe tahammülsüzlüğün üstbiliş aracılığıyla uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler üzerindeki dolaylı etkisinin de anlamlı olduğu belirlenmiştir ($B = .015$, %95GA = $[-.005, .025]$, $S.H. = .005$). Bu durumda, üstbilişin belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler arasındaki ilişkide aracı rolü bulunmaktadır. Sonuç olarak, H_5 büyük oranda desteklenmiştir. Sonuçlar Şekil 3.5'te ve Tablo 3.12'de gösterilmiştir.



* $p < .01$, ** $p < .001$

Şekil 3.5: Belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı tarzı arasındaki ilişkide üstbilişin aracı rolünün incelenmesi

Tablo 3.12: Aracılık modellerinin test edilmesi

Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
KD	ÜB	.383	183.029	.201	5.522	.000	[.129, .272]
PT	ÜB			-.768	-.554	.580	[-3.490, 1.954]
BT	ÜB			.284	15.234	.000	[.247, 320]
KD	UKDA	.131	33.219	.422	5.622	.000	[.275, .570]
ÜB	UKDA			.181	2.653	.008	[.047, .316]
PT	UKDA			-7.327	-2.599	.010	[-12.860, -1.794]
BT	UKDA			.072	1.686	.092	[-.012, .155]
Dolaylı Etki:	.036	Boot sh:	.017	BootASGV:	.008	BootUSGV:	.074
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
KD	ÜB	.383	183.029	.201	5.522	.000	[.129, .272]
PT	ÜB			-.768	-.554	.580	[-3.490, 1.954]
BT	ÜB			.284	15.234	.000	[.247, 320]
KD	UKTA-BE	.193	52.718	.146	9.846	.000	[.117, .175]
ÜB	UKTA-BE			.025	1.848	.065	[-.002, .052]
PT	UKTA-BE			-1.883	-3.377	.001	[-2.978, -.789]
BT	UKTA-BE			.001	.068	.946	[-.016, .017]
Dolaylı Etki:	.005	Boot sh:	.003	BootASGV:	-.001	BootUSGV:	.012
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
KD	ÜB	.383	183.029	.201	5.522	.000	[.129, .272]
PT	ÜB			-.768	-.554	.580	[-3.490, 1.954]
BT	ÜB			.284	15.234	.000	[.247, 320]
KD	UKTA-Bİ	.283	87.053	.177	10.424	.000	[.144, .210]
ÜB	UKTA-Bİ			.052	3.377	.001	[.022, .083]
PT	UKTA-Bİ			-1.550	-2.435	.015	[-2.800, -.301]
BT	UKTA-Bİ			.025	2.650	.008	[.007, .044]
Dolaylı Etki:	.011	Boot sh:	.004	BootASGV:	.004	BootUSGV:	.019
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
BT	ÜB	.383	183.029	.284	15.234	.000	[.247, 320]
PT	ÜB			-.768	-.554	.580	[-3.490, 1.954]
KD	ÜB			.201	5.522	.000	[.129, .272]
BT	UKDA	.131	33.219	.072	1.686	.092	[-.012, .155]
ÜB	UKDA			.181	2.653	.008	[.047, .316]
PT	UKDA			-7.327	-2.599	.010	[-12.860, -1.79]
KD	UKDA			.422	5.622	.000	[.275, .570]
Dolaylı Etki:	.052	Boot sh:	.021	BootASGV:	.010	BootUSGV:	.094
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
BT	ÜB	.383	183.029	.284	15.234	.000	[.247, 320]
PT	ÜB			-.768	-.554	.580	[-3.490, 1.954]
KD	ÜB			.201	5.522	.000	[.129, .272]
BT	UKTA-BE	.193	52.718	.001	.068	.946	[-.016, .017]
ÜB	UKTA-BE			.025	1.848	.065	[-.002, .052]
PT	UKTA-BE			-1.883	-3.377	.001	[-2.978, -.789]
KD	UKTA-BE			.146	9.846	.000	[.117, .175]
Dolaylı Etki:	.007	Boot sh:	.005	BootASGV:	-.002	BootUSGV:	.016
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
BT	ÜB	.383	183.029	.284	15.234	.000	[.247, 320]
PT	ÜB			-.768	-.554	.580	[-3.490, 1.954]
KD	ÜB			.201	5.522	.000	[.129, .272]
BT	UKTA-Bİ	.283	87.053	.025	2.650	.008	[.007, .044]
ÜB	UKTA-Bİ			.052	3.377	.001	[.022, .083]
PT	UKTA-Bİ			-1.550	-2.435	.015	[-2.800, -.301]
KD	UKTA-Bİ			.177	10.424	.000	[.144, .210]
Dolaylı Etki:	.015	Boot sh:	.005	BootASGV:	.005	BootUSGV:	.025

Not: KD: Kaygı Duyarlılığı, ÜB: Üstbiliş, PT: Psikiyatrik Tanı Durumu, BT: Belirsizliğe Tahammülsüzlük, UKDA: Uçuş Kaygısı Durumları, UKTA-BE: Uçuş Kaygısı Tarzı-Bedensel Boyutu, UKTA-Bİ: Uçuş Kaygısı Tarzı-Bilişsel Boyutu. Psikiyatrik tanı durumu "1 = Var", "2 = Yok" şeklinde kodlanmıştır.

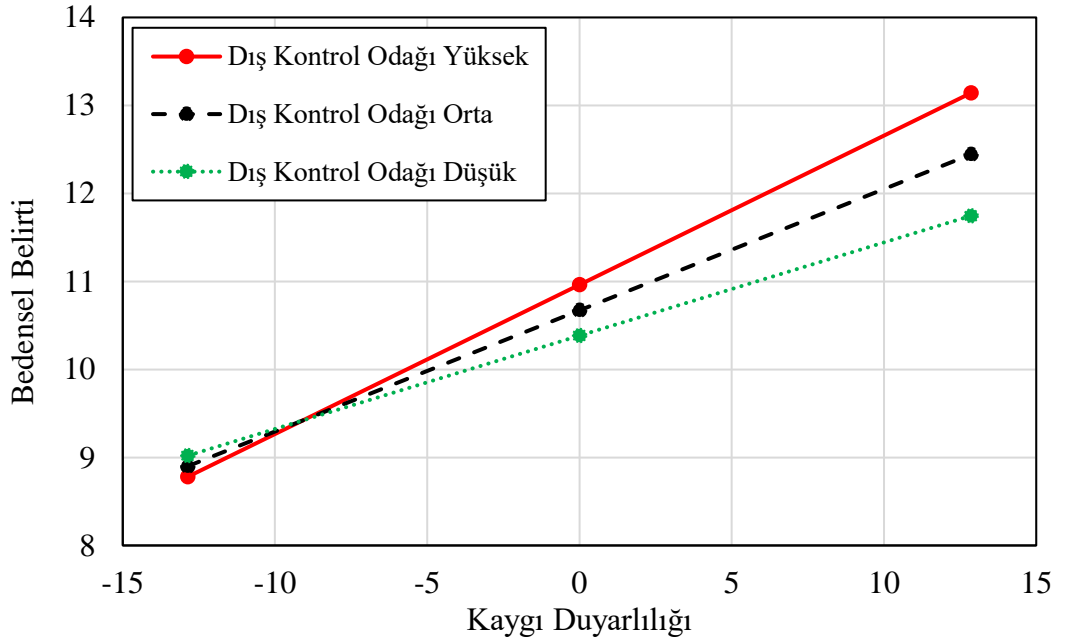
3.1.5.4. Toplu Model Testleri

Son olarak, kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı ile olan ilişkilerinde kontrol odağının düzenleyici, üstbilişin ise aracı rolünü birlikte test etmek için toplu modeller oluşturulmuş ve PROCESS MACRO'daki Model 5 ile analiz edilmiştir. Bireysel modellerdeki gibi toplu modellerde de psikiyatrik tanıya sahip olup olmama kontrol değişkeni olarak eklenmiştir. Ayrıca kaygı duyarlılığı bağımsız değişken iken belirsizliğe tahammülsüzlük, belirsizliğe tahammülsüzlük bağımsız değişken iken ise kaygı duyarlılığı modellerde kontrol değişkeni olarak eklenmiştir.

Analiz sonucuna göre ilk modelde kaygı duyarlılığı ($B = .201, S.H. = .036, t = 5.522, p < .001$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .284, S.H. = .019, t = 15.234, p < .001$) üstbilişi pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır, ancak psikiyatrik tanıya sahip olmak üstbilişi anlamlı olarak yordamamaktadır ($B = -.768, S.H. = .1387, t = -.554, p > .05$). Benzer şekilde, kaygı duyarlılığı ($B = .417, S.H. = .077, t = 5.449, p < .001$), üstbiliş ($B = .180, S.H. = .069, t = 2.628, p < .01$) ve psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -7.293, S.H. = 2.821, t = -2.585, p < .05$) uçuş kaygısı durumlarını pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır. Ancak, kontrol odağının ($B = .036, S.H. = .042, t = .854, p > .05$), kaygı duyarlılığı ile kontrol odağı etkileşiminin ($B = .000, \%95 GA = [-.007, .008], S.H. = .004$) ve belirsizliğe tahammülsüzlüğün ($B = .070, S.H. = .043, t = 1.629, p > .05$) uçuş kaygısı durumları üzerindeki etkileri anlamlı değildir. Bu durumda, kontrol odağının, kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı durumları arasındaki ilişkide düzenleyici rolü bulunmamaktadır. Öte yandan, kaygı duyarlılığının üstbiliş aracılığıyla uçuş kaygısı durumları üzerindeki dolaylı etkisinin anlamlı olduğu belirlenmiştir ($B = .036, \%95 GA = [.007, .073], S.H. = .017$). Bu durumda, üstbilişin kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı durumları arasındaki ilişkide aracı rolü bulunmamaktadır.

Analiz sonucuna göre ikinci modelde kaygı duyarlılığı ($B = .201, S.H. = .036, t = 5.522, p < .001$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .284, S.H. = .019, t = 15.234, p < .001$) üstbilişi pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır, ancak psikiyatrik tanıya sahip olmak üstbilişi anlamlı olarak yordamamaktadır ($B = -.768, S.H. = .1387, t = -.554, p > .05$). Benzer şekilde, kaygı duyarlılığı ($B = .138, S.H. = .015, t = 9.147, p < .001$), psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -1.877, S.H. = .555, t =$

-3.380, $p < .01$) ve kaygı duyarlılığı ile kontrol odağı etkileşimi ($B = .002$, %95 GA = [.000, .003], $S.H. = .001$) uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtileri pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır. Bu durumda kontrol odağının, kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler arasındaki ilişkide düzenleyici rolü bulunmaktadır. Etkileşim etkisi Şekil 3.6'da gösterilmiştir.

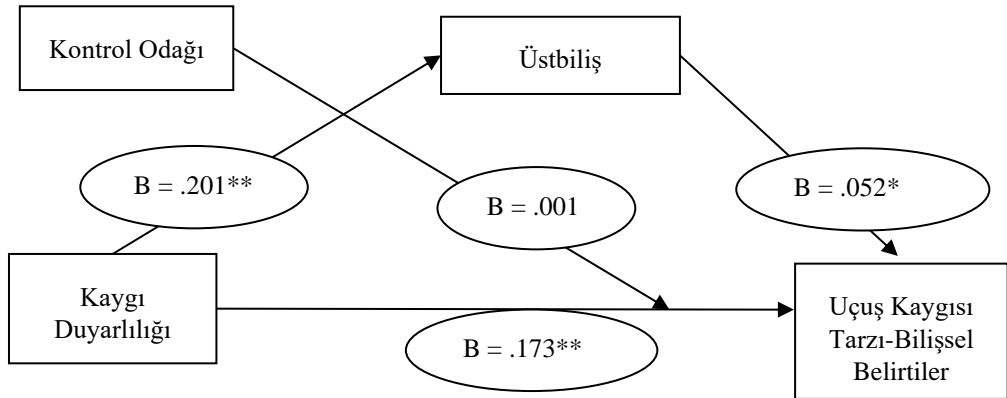
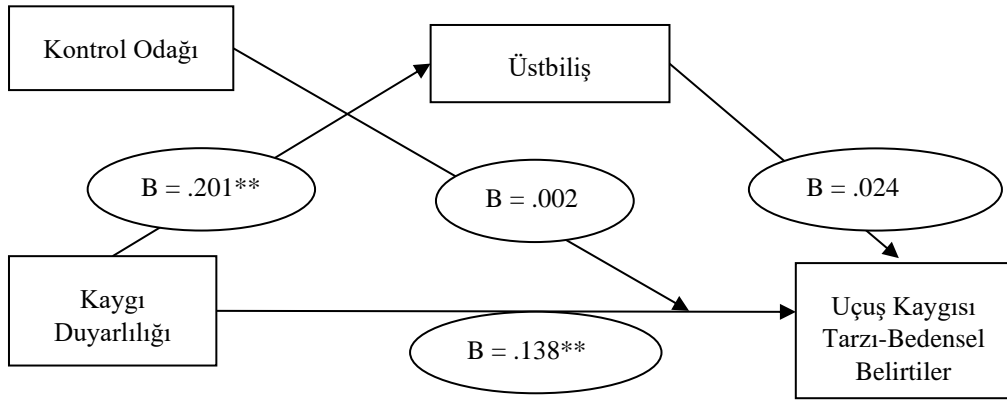
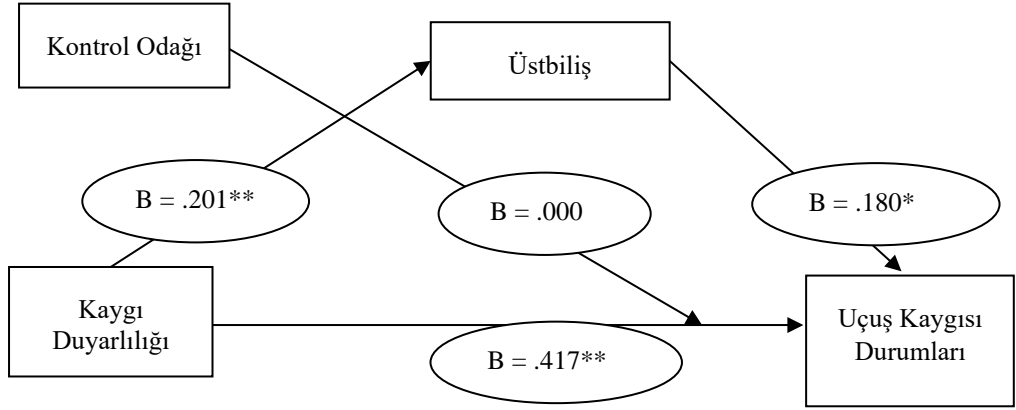


Şekil 3.6: Kaygı duyarlılığı ile UKTA-Bedensel belirtiler arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolü

Öte yandan, üstbiliş ($B = .024$, $S.H. = .014$, $t = 1.813$, $p > .05$), kontrol odağı ($B = .016$, $S.H. = .008$, $t = 1.871$, $p > .05$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = -.001$, $S.H. = .008$, $t = .064$, $p > .05$) uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtileri anlamlı olarak yordamamaktadır. Benzer şekilde, kaygı duyarlılığının üstbiliş aracılığıyla uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler üzerindeki dolaylı etkisinin de anlamlı olmadığı belirlenmiştir ($B = .005$, %95 GA = [-.001, .012], $S.H. = .003$). Bu durumda, üstbilişin kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler arasındaki ilişkide aracı rolü bulunmamaktadır.

Analiz sonucuna göre üçüncü modelde kaygı duyarlılığı ($B = .201$, $S.H. = .036$, $t = 5.522$, $p < .001$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .284$, $S.H. = .019$, $t =$

15.234, $p < .001$) üstbilişi pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır, ancak psikiyatrik tanıya sahip olmak üstbilişi anlamlı olarak yordamamaktadır ($B = -.768$, $S.H. = .1.387$, $t = -.554$, $p > .05$). Benzer, şekilde kaygı duyarlılığı ($B = .173$, $S.H. = .017$, $t = 10.013$, $p < .001$), üstbiliş ($B = .052$, $S.H. = .016$, $t = 3.349$, $p < .01$), psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -1.544$, $S.H. = .637$, $t = -2.424$, $p < .05$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .025$, $S.H. = .010$, $t = 2.610$, $p < .01$) uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtileri pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır. Ancak, kontrol odağının ($B = .011$, $S.H. = .010$, $t = 1.114$, $p > .05$) ve kaygı duyarlılığı ile kontrol odağı etkileşiminin ($B = .001$, %95 GA = [-.001, .002], $S.H. = .001$) uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler üzerindeki etkileri anlamlı değildir. Bu durumda, kontrol odağının, kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler arasındaki ilişkide düzenleyici rolü bulunmamaktadır. Öte yandan, kaygı duyarlılığının üstbiliş aracılığıyla uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler üzerindeki dolaylı etkisinin anlamlı olduğu belirlenmiştir ($B = .010$, %95 GA = [.004, .019], $S.H. = .004$). Bu durumda, üstbilişin kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler arasındaki ilişkide aracı rolü bulunmaktadır. Sonuçlar Şekil 3.7’de ve Tablo 3.13’te gösterilmiştir. Bu durumda H_2 kısmen, H_4 ise büyük oranda desteklenmiştir.



* $p < .01$, ** $p < .001$

Şekil 3.7: Kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici, üstbilişin aracı rolünün incelenmesi

Tablo 3.13: Kaygı duyarlılığı ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici, üstbilinşin aracı rolünün incelenmesi

Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
KD	ÜB	.383	183.029	.201	5.522	.000	[.129, .272]
PT	ÜB			-.768	-.554	.580	[-3.490, 1.954]
BT	ÜB			.284	15.234	.000	[.247, .320]
KD	UKDA	.132	22.238	.417	5.449	.000	[.267, .567]
ÜB	UKDA			.180	2.628	.009	[.046, .314]
KO	UKDA			.036	.854	.394	[-.047, .119]
PT	UKDA			-7.293	-2.585	.010	[-12.831, -1.756]
BT	UKDA			.070	1.629	.104	[-.014, .153]
Etkileşim (KD x KO):	UKDA	.000	Boot sh: .004	BootASGV: .007	-.007	BootUSGV: .008	.008
Dolaylı Etki:	.036	Boot sh: .017	BootASGV: .007	BootUSGV: .073			
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
KD	ÜB	.383	183.029	.201	5.522	.000	[.129, .272]
PT	ÜB			-.768	-.554	.580	[-3.490, 1.954]
BT	ÜB			.284	15.234	.000	[.247, .320]
KD	UKTA-BE	.202	37.107	.138	9.147	.000	[.108, .167]
ÜB	UKTA-BE			.024	1.813	.070	[-.002, .051]
KO	UKTA-BE			.016	1.871	.062	[-.001, .032]
PT	UKTA-BE			-1.877	-3.380	.001	[-2.967, -.787]
BT	UKTA-BE			.001	.064	.950	[-.016, .017]
Etkileşim (KD x KO):	UKTA-BE	.002	Boot sh: .001	BootASGV: .000	.000	BootUSGV: .003	.003
Dolaylı Etki:	.005	Boot sh: .003	BootASGV: .001	BootUSGV: .012			
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
KD	ÜB	.383	183.029	.201	5.522	.000	[.129, .272]
PT	ÜB			-.768	-.554	.580	[-3.490, 1.954]
BT	ÜB			.284	15.234	.000	[.247, .320]
KD	UKTA-Bİ	.285	58.371	.173	10.013	.000	[.139, .207]
ÜB	UKTA-Bİ			.052	3.349	.001	[.021, .082]
KO	UKTA-Bİ			.011	1.114	.266	[-.008, .029]
PT	UKTA-Bİ			-1.544	-2.424	.016	[-2.793, -.294]
BT	UKTA-Bİ			.025	2.610	.009	[.006, .044]
Etkileşim (KD x KO):	UKTA-Bİ	.001	Boot sh: .001	BootASGV: .000	-.001	BootUSGV: .002	.002
Dolaylı Etki:	.010	Boot sh: .004	BootASGV: .004	BootUSGV: .019			

Not: KD: Kaygı Duyarlılığı, ÜB: Üstbilinş, PT: Psikiyatrik Tanı Durumu, BT: Belirsizliğe Tahammülsüzlük, UKDA: Uçuş Kaygısı Durumları, KO: Kontrol Odağı, UKTA-BE: Uçuş Kaygısı Tarzı-Bedensel Boyutu, UKTA-Bİ: Uçuş Kaygısı Tarzı-Bilişsel Boyutu. Psikiyatrik tanı durumu "1 = Var", "2 = Yok" şeklinde kodlanmıştır.

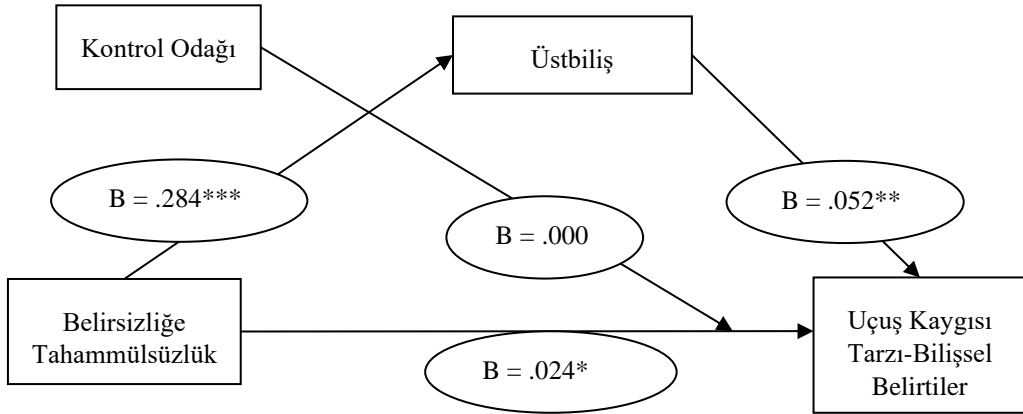
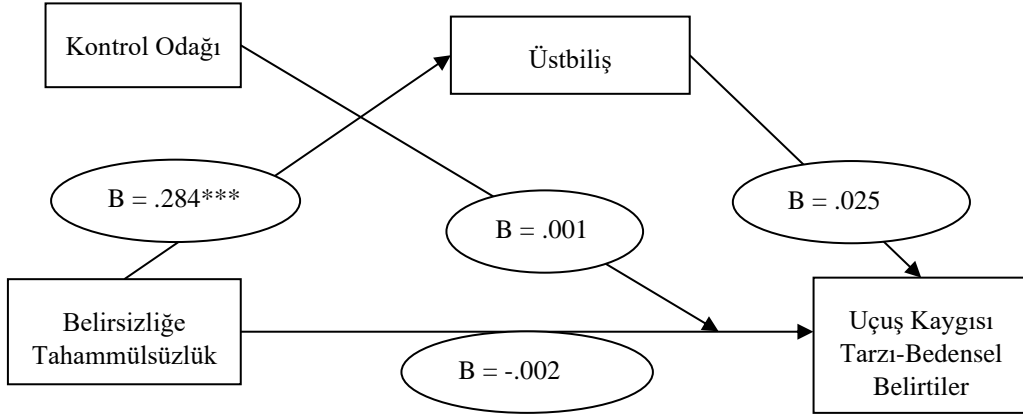
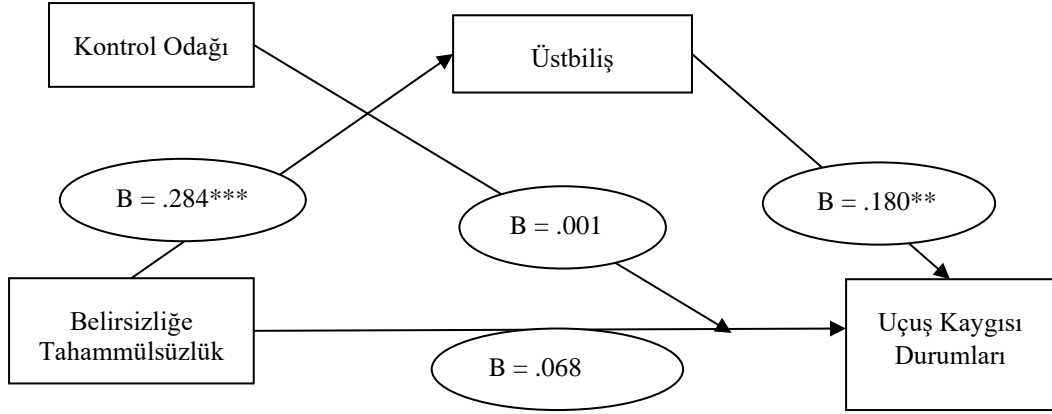
Analiz sonucuna göre dördüncü modelde belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .284$, $S.H. = .019$, $t = 15.234$, $p < .001$) ve kaygı duyarlılığı ($B = .201$, $S.H. = .036$, $t = 5.522$, $p < .001$) üstbilinşi pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır, ancak psikiyatrik tanıya sahip olmak üstbilinşi anlamlı olarak yordamamaktadır ($B = -.768$, $S.H. = .1387$, $t = -.554$, $p > .05$). Benzer şekilde, üstbilinş ($B = .180$, $S.H. = .069$, $t = 2.632$, $p < .01$), psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -7.329$, $S.H. = 2.824$, $t = -2.596$, $p < .05$) ve kaygı duyarlılığı ($B = .419$, $S.H. = .075$, $t = 5.566$, $p < .001$) uçuş kaygısı durumlarını pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır. Ancak, belirsizliğe tahammülsüzlüğün ($B = .068$, $S.H. = .043$, $t = 1.590$, $p > .05$), kontrol odağının ($B =$

.035, $S.H. = .042$, $t = .825$, $p > .05$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ile kontrol odağı etkileşiminin ($B = .001$, %95 GA = [-.003, .004], $S.H. = .002$) uçuş kaygısı durumları üzerindeki etkileri anlamlı değildir. Bu durumda kontrol odağının, belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı durumları arasındaki ilişkide düzenleyici rolü bulunmamaktadır. Öte yandan, belirsizliğe tahammülsüzlüğün üstbilgi aracılığıyla uçuş kaygısı durumları üzerindeki dolaylı etkisinin anlamlı olduğu belirlenmiştir ($B = .051$, %95 GA = [.011, .095], $S.H. = .021$). Bu durumda, üstbilginin belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı durumları arasındaki ilişkide aracı rolü bulunmaktadır.

Analiz sonucuna göre beşinci modelde belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .284$, $S.H. = .019$, $t = 15.234$, $p < .001$) ve kaygı duyarlılığı ($B = .201$, $S.H. = .036$, $t = 5.522$, $p < .001$) üstbilgi pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır, ancak psikiyatrik tanıya sahip olmak üstbilgi anlamlı olarak yordamamaktadır ($B = -.768$, $S.H. = .1387$, $t = -.554$, $p > .05$). Benzer şekilde, psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -1.912$, $S.H. = .557$, $t = -3.435$, $p < .01$) ve kaygı duyarlılığı ($B = .145$, $S.H. = .015$, $t = 9.773$, $p < .001$), uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtileri pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır. Ancak, belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = -.002$, $S.H. = .008$, $t = -.221$, $p > .05$), üstbilgi ($B = .025$, $S.H. = .014$, $t = 1.829$, $p > .05$), kontrol odağı ($B = .014$, $S.H. = .008$, $t = 1.663$, $p > .05$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ile kontrol odağı etkileşiminin ($B = .001$, %95 GA = [-.000, .002], $S.H. = .001$) uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler üzerindeki etkisi anlamlı değildir. Bu durumda, kontrol odağının, belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler arasındaki ilişkide düzenleyici rolü bulunmamaktadır. Ayrıca, belirsizliğe tahammülsüzlüğün üstbilgi aracılığıyla uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler üzerindeki dolaylı etkisinin de anlamlı olmadığı belirlenmiştir ($B = .007$, %95 GA = [-.001, .016], $S.H. = .004$). Bu durumda, üstbilginin belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler arasındaki ilişkide aracı rolü bulunmamaktadır.

Analiz sonucuna göre altıncı modelde belirsizliğe tahammülsüzlük ($B = .284$, $S.H. = .019$, $t = 15.234$, $p < .001$) ve kaygı duyarlılığı ($B = .201$, $S.H. = .036$, $t = 5.522$, $p < .001$) üstbilgi pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır, ancak psikiyatrik tanıya sahip olmak üstbilgi anlamlı olarak yordamamaktadır ($B = -.768$, $S.H. = .1387$, $t = -.554$, $p > .05$) Benzer şekilde belirsizliğe tahammülsüzlük ($B =$

.024, $S.H. = .010$, $t = 2.481$, $p < .05$), üstbiliş ($B = .052$, $S.H. = .016$, $t = 3.358$, $p < .01$), psikiyatrik tanıya sahip olmak ($B = -1.564$, $S.H. = .637$, $t = -2.454$, $p < .05$) ve kaygı duyarlılığı ($B = .176$, $S.H. = .017$, $t = 10.355$, $p < .001$) uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtileri pozitif yönde ve anlamlı olarak yordamaktadır. Ancak, kontrol odağının ($B = .010$, $S.H. = .010$, $t = 1.023$, $p > .05$) ve belirsizliğe tahammülsüzlük ile kontrol odağı etkileşiminin ($B = .000$, %95 $GA = [-.000, .001]$, $S.H. = .000$) uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler üzerindeki etkileri anlamlı değildir. Bu durumda, kontrol odağının, belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler arasındaki ilişkide düzenleyici rolü bulunmamaktadır. Öte yandan, belirsizliğe tahammülsüzlüğün üstbiliş aracılığıyla uçuş kaygısı tarzı-bilişsel boyutu üzerindeki dolaylı etkisinin anlamlı olduğu belirlenmiştir ($B = .015$, %95 $GA = [.005, .025]$, $S.H. = .005$). Bu durumda, üstbilişin belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı tarzı bilişsel-belirtiler arasındaki ilişkide aracı rolü bulunmaktadır. Sonuçlar Şekil 3.8'de ve Tablo 3.14'te gösterilmiştir. Bu durumda H_3 desteklenemezken, H_5 büyük oranda desteklenmiştir.



* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

Şekil 3.8: Belirsizliğe tahammülsüzlük ile uçuş kaygısı arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici, üstbilişin aracı rolünün incelenmesi

Tablo 3.14: Belirsizliğe tahammülsüzlük ile uçuş kaygısı arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici, üstbilginin aracı rolünün incelenmesi

Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
BT	ÜB	.383	183.029	.284	15.234	.000	[.247, .320]
PT	ÜB			-.768	-.554	.580	[-3.490, 1.954]
KD	ÜB			.201	5.522	.000	[.129, .272]
BT	UKDA	.132	22.255	.068	1.590	.112	[-.016, .152]
ÜB	UKDA			.180	2.632	.009	[.046, .315]
KO	UKDA			.035	.825	.410	[-.048, .118]
PT	UKDA			-7.329	-2.596	.010	[-12.871, -1.787]
KD	UKDA			.419	5.566	.000	[.271, .567]
Etkileşim (BT x KO):	UKDA	.001	Boot sh: .002	BootASGV: .000	-.003	BootUSGV: .000	.004
Dolaylı Etki:	.051	Boot sh: .021	BootASGV: .011	BootUSGV: .095			
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
BT	ÜB	.383	183.029	.284	15.234	.000	[.247, .320]
PT	ÜB			-.768	-.554	.580	[-3.490, 1.954]
KD	ÜB			.201	5.522	.000	[.129, .272]
BT	UKTA-BE	.199	36.487	-.002	-.221	.825	[-.018, .015]
ÜB	UKTA-BE			.025	1.829	.068	[-.002, .051]
KO	UKTA-BE			.014	1.663	.097	[-.003, .030]
PT	UKTA-BE			-1.912	-3.435	.001	[-3.005, -.820]
KD	UKTA-BE			.145	9.773	.000	[.116, .174]
Etkileşim (BT x KO):	UKTA-BE	.001	Boot sh: .000	BootASGV: -.000	-.000	BootUSGV: .000	.002
Dolaylı Etki:	.007	Boot sh: .004	BootASGV: -.001	BootUSGV: .016			
Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken	R ²	F	B	t	p	Güven Aralığı
BT	ÜB	.383	183.029	.284	15.234	.000	[.247, .320]
PT	ÜB			-.768	-.554	.580	[-3.490, 1.954]
KD	ÜB			.201	5.522	.000	[.129, .272]
BT	UKTA-Bİ	.285	58.373	.024	2.481	.013	[.005, .043]
ÜB	UKTA-Bİ			.052	3.358	.001	[.022, .082]
KO	UKTA-Bİ			.010	1.023	.307	[-.009, .029]
PT	UKTA-Bİ			-1.564	-2.454	.014	[-2.815, -.313]
KD	UKTA-Bİ			.176	10.355	.000	[.143, .209]
Etkileşim (BT x KO):	UKTA-Bİ	.000	Boot sh: .000	BootASGV: -.000	-.000	BootUSGV: .000	.001
Dolaylı Etki:	.015	Boot sh: .005	BootASGV: .005	BootUSGV: .025			

Not: BT: Belirsizliğe Tahammülsüzlük, ÜB: Üstbilginin, PT: Psikiyatrik Tanı Durumu, KD: Kaygı Duyarlılığı, UKDA: Uçuş Kaygısı Durumları, KO: Kontrol Odağı, UKTA-BE: Uçuş Kaygısı Tarzı-Bedensel Boyutu, UKTA-Bİ: Uçuş Kaygısı Tarzı-Bilişsel Boyutu. Psikiyatrik tanı durumu "1 = Var", "2 = Yok" şeklinde kodlanmıştır.

3.2. İKİNCİ (NİTEL) AŞAMA

Çalışmanın ikinci aşamasında, yarı yapılandırılmış görüşmelerden elde edilen verilerin tematik analiz ile analiz edilmesi sonucunda beş ana tema ve altı alt temaya ulaşılmıştır. Bu ana temalar “uçuşla ilgili olası sorunlara dair endişeli düşünceler”, “uçuşun ölümü çağrıştırmaları”, “tetikte olmak ve diken üstünde uçuş”, “uçuş kaygısının yol açtığı mahrumiyet hissi” ve “uçuş kaygısı ile başa çıkmak için başvurulan yollar” olarak adlandırılmıştır. Ana temalar ve alt temalar Tablo 3.15’te gösterilmektedir. Temalara ve ilişkili alıntılara dair detaylı bilgiler ilerleyen kısımlarda yer almaktadır.

Tablo 3.15: Uçuş kaygısına yönelik tematik analiz bulguları

1-Uçuşla ilgili olası sorunlara dair endişeli düşünceler

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

2- Uçuşun ölümü çağrıştırmaları

3- Tetikte olmak ve diken üstünde uçuş

4- Uçuş kaygısının yol açtığı mahrumiyet hissi

5- Uçuş kaygısı ile başa çıkmak için başvurulan yollar

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

3.2.1. Uçuşla İlgili Olası Sorunlara Dair Endişeli Düşünceler

İlk tema, uçuş öncesinde veya uçuş sırasında oluşabilecek sorunlara dair katılımcıların zihinlerinden geçen endişe içerikli çeşitli düşünceleri yansıtmaktadır. Katılımcılar bu düşüncelerin uçuş kaygısıyla bağlantılı olduğunu belirtmektedir. Bu tema, “havacılıkla ilgili edinilen bilgilerin endişe yaratması”, “başkalarına karşı güvensizlik ve şüphenin endişeye yol açması” ve “uçuşla ilgili algılanan belirsizliklerin endişe oluşturması” şeklinde üç alt temadan oluşmaktadır.

3.2.1.1. Havacılıkla İlgili Edinilen Bilgilerin Endişe Yaratması

Katılımcılar izledikleri belgesel, haber, dizi, film veya başka insanlardan duymak gibi çeşitli kaynaklardan uçuşla/havacılıkla ilgili bilgi edinebildiklerini,

özellikle kaza veya insan hatası gibi olumsuz içerikli olanların akıllarına gelmesiyle uçuşla ilgili daha fazla kaygı yaşadıklarını belirtmektedir. 29 yaşındaki Esin, havacılık alanında çalışmaya başladıktan sonra edindiği bilgilerin ve hostes olarak çalışan kuzeninin anlattığı sorunların, önceden beri var olan uçuş kaygısını artırdığını söylemektedir. Aşağıdaki alıntıda da son zamanlarda izlediği belgesellerde bazı ihmaller ve hatalar yapılabildiğini öğrenmesiyle, benzer şeylerin uçağa bindiğinde kendi başına da gelebileceğine dair duyduğu endişeyi ifade etmektedir:

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

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

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

37 yaşındaki Ebru da geçmişte uçak kazalarına dair izlediği belgesellerin ve pilot tanıdıklarından duyduklarının etkisiyle konuya nötr yaklaşmadığını ifade etmektedir. Aşağıdaki alıntıda ise arkadaşının uçuş esnasında yaşadığı olumsuz bir

deneyimi kendisi ile paylaştığında bundan etkilendiğini ve aradan uzun bir zaman geçmesine rağmen bunu hatırladığını belirtmektedir:

Hep işte bu izlediklerim, öğrendiklerim.. Yani mesela bir arkadaşım Tayland'a gitmişti ve yatay türbülans diye bir şey, yatay dikey türbülans diye bir şey varmış bilmiyorum, o dikey türbülansa girmişler ve uçak böyle pat pat düşe düşe gitmiş. Mesela bir ya bunu bana anlattıkları sene belki 2008 ama benim hâlâ aklımda olan bir şey yani hani. Ben o tecrübeleri çok kodladım muhtemelen. Ya onlar mesela endişe edip sonra araştırmıştım. Yani yatay türbülans ne dikey türbülans ne nasıl oluyor falan diye.

3.2.1.2. Başkalarına Karşı Güvensizlik ve Şüphenin Endişeye Yol Açması

Katılımcılar başka insanlara güvenmekte zorlandıklarını, uçuş görevlilerinin işlerini iyi bir şekilde yapıp yapmayacağından emin olamadıklarını ve kontrol sahibi olamamanın kaygıyı beslediğini ifade etmişlerdir. Benzer durumu bir başkasının kullandığı araca veya otobüse binerken de deneyimleyebilmektedirler. Aşırı düşünen biri olduğunu belirten Esin'in, uçuş öncesi yapılan teknik kontroller ve hazırlıklar, pilotun sağlık durumu ve uçuş performansı gibi pek çok konuyu ayrıntılı olarak düşündüğü ve şüphe yaşadığı aşağıdaki alıntıda görülmektedir:

Ya hani böyle bir şey düşünüyorum mesela uçak yeni geldiyse, boşaldıysa falan, hani elbet zaten bunların teknik kontrolleri yapılıyordur da işte yapılmış mıdır, hani ne zaman yapılmıştır, en son ne zaman bakılmıştır diye hani düşünüyorum. ... Mesela uçağın benzinini bile düşünüyorum. ... Sonra pilotları düşünüyorum. Acaba işte bundan önce uçuşu var mıydı, yeterince uykusunu aldı mı veya çünkü insan hataları nedenli de uçuş kazaları olabiliyor. O yüzden işte hani veya işte mental sağlığı yerinde mi gibi hani pilotlarla ilgili onları düşünüyorum. ... Sonra işte böyle pilotların kontrol etmesi gereken hani bir liste var ya. Acaba her bindiğinde bunu kontrol ediyor mudur diyorum, yoksa artık alışkanlık

olduğu için hani kafadan yapıyordur ama aslında atladığı bir şey oluyor mudur diyorum.

Aşağıdaki alıntıda, her şeyi kontrol etmeye çalışan biri olarak kendini tanımlayan Zehra'nın, başka insanların işlerini kendisi kadar dikkatli ve düzgün yapamayabileceğine dair düşüncesi ile buna bağlı güvensizlik ve şüphe hisleri örneklendirilmektedir:

İnsanlara karşı güven konusunda çok endişeliyim. Hani benim olduğum ve benim kontrol altında tutabildiğim şeylerde şunu biliyorum, Zehra bunun en iyisini yapar, yapmak için çaba harcar ama acaba diğer insanlar aynı şeyi yaparlar mı? Bu korku var hep içimde. Belki bu birazcık daha tetikliyor bazı şeyleri. ... Ve bu güvensizlik işte her şeye yansıyor. Yani X Havayolları'na güveniyorsanız, Y Havayolları'na güvenmiyorsunuz. Pilota güveniyorsanız, uçağa güvenmiyorsunuz. Ona güveniyorsanız zemin görevlisi, yer görevlisine güvenmiyorsunuz ya da işte asfaltına güvenmiyorsunuz falan işte.

Benzer şekilde, *“Şöyle genelleyebilirim, kontrol bir başkasına geçtiği an benim kaygım başlıyor, öyle söyleyebilirim. Yani o otobüsün şoförü iyi kullanmıyor otobüsü diye düşünüyorum ve benim hayatım ona bağlı. Onun yapacağı bir hata, benim hayatıma son verebilir. Yani güvenmiyorum, şoförlere güvenmiyorum, pilotlara güvenmiyorum. Öyle söyleyebiliriz, yani ne zaman kontrol benden çıkıyorsa.”* diyen 39 yaşındaki Ayla, pilotun dikkatsizlik yapabileceği, kendisi kadar titiz davranmayabileceği ve bir şeyleri gözden kaçırabileceği yönündeki düşüncelerini şu şekilde ifade etmektedir:

Şöyle, yani ben kendim çok titiz bir insanım ve her şeyi böyle çok kuralına uygun yapmaya çalışan bir insanım. Fakat başkalarının bu özeni göstermediğini düşünüyorum. Bir uçağa bindiğimde de pilotun o özeni gösteremeyeceğini, küçük bir hata yapabileceğini, ya o kişi benim gibi çok böyle titiz bir insan değilse, çok vurdumduymaz bir insansa, bir şeyi

gözden kaçırırsa, bir şeye dikkat etmezse, orada herhangi bir göstergede bir şeyi gözden kaçırırsa, yani sürekli bunları düşünüyorum. Ya şimdi tam frene basamazsa, indiremezse uçağı, hadi tamam kalktım güzel ama yere nasıl ineceğim, yani ya indiremezse, tam tutturamazsa...

3.2.1.3. Uçuşla İlgili Algılanan Belirsizliklerin Endişe Oluşturması

Katılımcılar uçuş sürecinin pek çok belirsizlik içerdiğini ve bu belirsizliklerin kendilerini endişelendirdiğini belirtmiştir. Örneğin, Zehra, uçuşun tahmin edilenden daha uzun sürmesinin, beklenen zamanda iniş yapılamamasının belirsizlik yaratacağını ve kendisini kaygılandıracağını şu şekilde dile getirmektedir:

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

Benzer şekilde, aşağıdaki alıntıda, depresyon, disosiyasyon ve obsesif kompulsif bozukluk belirtileri de yaşayan, 22 yaşındaki Zerrin, uçuş sürecinde yeryüzünü görememek ve havada olmanın insanın doğal yapısına uygun olmaması nedeniyle neler yaşanacağını bilinmemesinden duyduğu korkuyu ifade etmektedir:

Açıkçası uçuş deneyimi bir benim için tamamen bir belirsizlik ifade ediyor. Çünkü hani o yeryüzünü görememek, hani o bile benim için açıkçası çok korkunç bir şey. Ve bir de insanoğlu mesela işte karaya aittir. Hani işte suda yaşayamazsın, havada yaşayamazsın. Senin aslında şeyinin

türünün yaşayamayacağı bir yerde işte hareket ediyorsun, seyahat ediyorsun ve başına ne gelebileceği haliyle belirsiz olacak. Hani sonuçta yaşayamayacağın bir yerde seyahat ediyorsun, o belirsizlik beni aşırı korkutuyor işte. Mesela uçak kalkarken ve inerkenki korkumla havadaykenki korkum farklı oluyor. Ben havadayken daha çok korkuyorum çünkü hiçbir şey görmüyorsun, bir şey yapamıyorsun. İnerken en azından ne kadar işte indiğini görüyorsun. Çıkarken hala daha işte yeryüzünü görebiliyorsun. O havada kalma ve işte yeryüzünü görememe hali, o belirsizlik benim için kötü, yani çok korkutucu bir şey.

Yaş aldıkça varoluşsal sorgulamalar ve ölüm korkusu yaşamaya başladığını belirten ve uçuş kaygısının da bununla bağlantılı olduğunu düşünen, belirsizlikten hoşlanmadığını söyleyen 33 yaşındaki Zübeyde, aşağıdaki alıntıda, pilotun alçalmadan önce bilgi vermesinin kendisini buna hazırlaması için yardımcı olduğunu, anonsların olası belirsizlikleri azaltma işlevi gördüğünü, bunu yapmadığında korktuğunu ve pilota öfkelendiğini anlatmaktadır:

Genelde pilotlar alçalmadan önce anons eder işte alçalışa geçiyoruz vesaire, bir gece uçuşunda pilot bu anons yapmadan bir anda alçalışa geçtiğinde mesela korkunç olmuştu benim için yani. Hani o korkunç bir deneyimdi benim için ve hani o içimde o pilota öfkeyi hatırlıyorum. Adam belki adamcağız demiştir ki gecenin bir yarısı uçuyoruz, hani zaten uyuyorlardır falan mı düşündü bilmiyorum ama hani ben onu kendime şartlamışım ya benim için bir rahatlama seansı çünkü. Uçuşta alçalışa geçiyoruz, bitiyor, az kaldı, sık dişini Zübeyde anonsu o benim için, onu duymamak beni çok tedirgin etmişti.

3.2.2. Uçuşun Ölümü Çağrıştırması

İkinci tema, uçuş denildiğinde katılımcıların zihinlerinde canlanan felaket senaryoları ve ölüm ihtimalini yansıtmaktadır. Katılımcılar uçuş esnasında bir sorun ya da kaza olabileceğini, uçağın düşebileceğini ve ölebileceklerini düşünmektedir. 50 yaşındaki Lale'nin yükseklik korkusu vardır, asansörden düşme ve sarsıntılı uçuş

deneyimleri yaşamıştır ve uçuş kaygısının da bunlarla bağlantılı olabileceğini ifade etmektedir. Lale, uçuş esnasında avuç içi terlemesi, kasılma, kalp atışında artış, nefes almakta güçlük gibi bedensel belirtileri yoğun olarak yaşamaktadır ve aşağıdaki alıntıda uçuş esnasında kalbinin duracağına ve öleceğine dair endişesi fark edilmektedir:

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

Benzer şekilde, geçmişte obsesif kompulsif belirtiler yaşamış olan ve kapalı alanlardan rahatsız olan 46 yaşındaki Arzu, *“Hani uçağa bindiğimde belki bir şey olmayabilir ama ben tamamen olacaktım gibi bindiğim için, bu benim içimde yer ettiği için kendi kendimi hep hani kötü şeylere alıştırıyorum. Uçak düşecek.”* diyerek kötümserliğini ifade etmektedir. Aşağıdaki alıntıda da bunu destekler şekildeki uçağın düşeceğine ve bunun sonucunda öleceğine dair düşünceleri görülmektedir:

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

Zerrin'in "*Benim için şey bir de mesela sıfır ve bir gibi. İşte ya öleceksin ya da gitmen gereken yere gideceksin. Yani ben o kadar fazla korkuyorum uçağa binmekten.*" cümlesi uçuşu ya hep ya hiç gibi algıladığını ve bunu destekleyen aşağıdaki ifadeleri de zihninde uçağa binmenin kaza yapmak ve ölmekle eşleştirildiğini yansıtmaktadır:

İnsanın aklında sen aniden bir insanı nasıl kaybedebilirsin? Her zaman başına pandemi diye bir şey gelmiyor. Kaza olursa kaybedebilirsin. İşte bu kaza olma hali, aniden bir şey olacak şeyi işte hissi mesela işte diyelim ben uçağa bindiğimde aniden ölebilirim. Çünkü bir kaza yapabilirim, yakınım yapabilir vesaire bu tarz şeyleri düşünmeye beni itiyor açıkçası.

3.2.3. Tetikte Olmak ve Diken Üstünde Uçuş

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

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

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

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

Çocukluğundan beri havacılığa ilgisi olduğunu belirten 20 yaşındaki Ahmet, izlediği ve okuduğu şeylerden yola çıkarak, uçağın hareketleri ve çıkardığı seslere odaklanıp bir sorun olup olmadığı hakkında yorum yapmaya çalıştığını ve bunun tedirginlik yarattığını şöyle anlatmaktadır:

Uçağa binince sadece uçak çok gürültülü çalışan bir makine olduğu için çok fazla şey çıkarmaya çalışıyorum; işte sesinden, hareketinden vesaire falan, acaba şu an gidiyor muyuz, durdu mu, ne oldu falan gibi ufak ufak şeylerden, aslında sorun olmayan şeylerden senaryo üretebiliyorum. Çok yoğun olmasa da son zamanlarda hala bunu yapıyorum, ya çok az da diyemem hatta ortalama düzeyde bu şeyi sıkıntılı tedirginliği yaşıyorum.

3.2.4. Uçuş Kaygısının Yol Açtığı Mahrumiyet Hissi

Dördüncü tema, katılımcıların uçuş kaygısına bağlı olarak yaşadıkları zorlukları ve dezavantajları yansıtmaktadır. Katılımcılar uçuş kaygısı nedeniyle sosyal, eğitim veya iş gibi farklı alanlardaki etkinliklere katılamamak, gitmek istenilen yerlere gidememek, alınacak keyfin azalması gibi olumsuz deneyimler yaşayabildiklerinden bahsetmektedir. Örneğin, aşağıdaki alıntıda Lale, uçuş kaygısı nedeniyle uçağa binmek istemediği için ailesi ile birlikte tatile gidemediğini ve bu duruma üzüldüğünü anlatmaktadır:

Mesela yurt dışına çıkma isteğimiz var ama benden dolayı eşim de gidemiyor. Yani tabi ki etkiliyor yani ister istemez. Mesela Kıbrıs'a gitti eşimle kızlarım, tatil yaptılar, ben gidemedim. ... Tabi ki biraz şey oluyor böyle, burukluk oldu, üzüldüm yani. Hani bu korkuyu niye yaşadım filan

kendi kendime şey yapıyorum ama elimde değil. Yani o süreçte zaten zirvede yaşıyordum o korku duygusunu, üzuldüm tabii.

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

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

Benzer şekilde, akademisyen olan Ayla da uçağa binmek kendisini kaygılandığı için işle ilgili bazı gitmek istediği yerlere gidemediğine ve engellenmiş hissettiğine değinmektedir:

Yani rahat uçmak istiyorum. Hatta bazen kongrelere falan gitmiyorum, işte uçakla gitmek zorunda olacağım için o kaygıyı yaşayacağım için yine. O nedenle evet, yaşam kalitemi etkileyen bir şey açıkçası. Daha rahat uçmak istiyorum ve gezmeyi çok seviyorum, daha rahat gezmek istiyorum herkes gibi.

Aşağıdaki alıntıda ise Ebru, tekrar uçağa binip geri döneceğini düşünerek tatilin tadını çıkaramadığını ve bu kaygıdan kurtulmak için bir an önce dönmeyi istediğini anlatmaktadır:

Uçak yere indikten sonra bir daha dönüş sürecini de düşünmeye başlıyorum. Yani zihnimin arka planında tatildeyken bile hep uçakla geri

döneceğim kısmı var ve hep şey hissediyorum; bir an önce eve gitsem ve her şey bitse.

3.2.5. Uçuş Kaygısı ile Başa Çıkmak için Başvurulan Yollar

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

3.2.5.1. Kaçınma Eğilimi

Katılımcılar ilaç veya alkol kullanmak, uçağa binmemek, başka ulaşım araçlarını tercih etmek, uçuş esnasında dikkati başka şeylere yönlendirmek, uyumak gibi çeşitli yollara başvurarak uçuş kaygısı hissetmekten kaçınmaya çalışmaktadır. Örneğin, kaygının özellikle bedensel belirtilerini yoğun olarak yaşayan Lale, daha önce de uçuşta ilaç kullandığını belirtmiştir. Aşağıdaki alıntıda da uçuşla ilgili bir şey hatırlamamak için ancak ilaç olarak tekrar uçağa binebileceğinden bahsetmektedir:

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

Zübeyde de uçuş öncesinde alkol kullanarak uçağa binebildiğini ifade etmektedir:

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

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

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

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

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

Doktora öğrencisi ve araştırma görevlisi olan Esin de uçuş esnasında bilgisayarında çalışarak zihnini yapması gereken işlerle meşgul ettiğinden bahsetmektedir:

Yalnızsam işte ee mesela bir genelde bilgisayarımı yanıma alıyorum. Hani iş veya okulla ilgili bir şey varsa hani ona da böyle gerçekten odaklanmam gereken şeyler olduğu için hani kendimi ona vereyim hani diğer yani uçuş ile ilgili konuları düşünmeyeyim diye bunu yapabiliyorum. Hani beni gerçekten meşgul edecek ve hani bütün odağımı vermem gereken şeylere.

Ek olarak, uçuş öncesinde uyumayarak uçuş sürecini uyuyarak geçirmeyi tercih etmek bir diğer kaçınma yöntemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durumu Zehra şöyle ifade etmektedir:

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

3.2.5.2. Kendini Telkinle Rahatlatma Çabası

Katılımcılar, uçuş esnasında kaygılandıklarında kendi kendilerine telkinde bulunarak, endişeli düşüncelerini yatıştırmak için başka bakış açıları geliştirme yoluna giderek rahatlamaya çalışmaktadır. Aşağıdaki alıntıda, Zerrin, uçuş esnasında uçak sarsıldığında kaygısının arttığını ve kendi kendini sakinleştirmeye çalıştığını şu şekilde ifade etmektedir:

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

Benzer şekilde, yaygın kaygı ve panik atak deneyimi de olan Ayla, uçuş esnasında kaygılandığını fark ettiğinde kendisi ile nasıl bir içsel konuşma gerçekleştirdiğini şu şekilde örneklendirmektedir:

Ben bunun kendi kaygım ve anksiyetem olduğunun farkındayım ve şunu diyorum; Ayla, tamam bunları yaşıyorsun, tamam fark ediyorsun ama geçecek. Geçecek, rahat olmaya çalış geçecek. Bak herkes ne kadar rahat, bak ne kadar rahat uçaklar kalkıp iniyor. Bak ne kadar insanlar rahat. Sonra şeyi düşünüyorum. Bak birkaç saat sonra ineceksin, işte onu düşün.

İşte gideceğim yer neresiyse oradaki eğlenceni düşün. Oradaki şeyini düşün, alacağım pozitif şey neyse onu düşün. Bu tarz kendimi açıkçası telkin etmeye çalışıyorum. Yani fark fark ediyorum ama bunun panik atak olduğunun da çok çok farkındayım. O nedenle hep şey tamam, oluyor, evet, olabilir, olsun, ama mümkün olduğunca yani geçecek, bunu da atlatacağız diye şey yapıyorum açıkçası.

Benzer şekilde, aşağıdaki alıntıda da Ahmet, aklına endişeli düşünceler geldiğinde onlara karşıt düşünceler oluşturarak kendisini mantıksal açıdan rahatlatmaya çalıştığını belirtmektedir:

Genellikle kendi içimde bir anksiyete yaşadığım zaman bir antitez üretirim ona. Yani o korku verici durum tez, bir de benim ona karşı oluşturacağım bir antitez oluştururum. ... Bunu da olabildiğince mantıklı oluşturmaya çalışırım. İşte atıyorum, örnek vereceğim, işte kanatların çok sallandığını gördüm uçağın ve diyorum ki işte kanatlar çok hareket ediyor, işte kopabilir, düşebilir gibi. O sırada ama şunu da üretiyorum, işte uçakların kanatları çok güvenilir, işte çok dayanıklı yapılmıştır, işte en tepede birleştirilebilir kadar esnektir vesaire gibi kendime antitez üretiyorum genelde.

3.2.5.3. Hazırlıklı Olma İhtiyacı

Katılımcılar, kaygılarını azaltabilmek için uçuş esnasında yaşanabilecek olası sorunlara yönelik ön hazırlık yapmaya çalışmaktadır. Örneğin, aşağıdaki alıntıda Esin, uçaktaki koltuklarda yer alan kartları okuyarak ve uçak kazalarından kurtulan kişilerle ilgili bilgi edinerek kendini rahatlatmaya çalıştığını anlatmaktadır.

Şey kartlarını çok işe yarayacağını düşünmesem de çok detaylı okurum. Böyle tehlike yani yapılması gereken kartları olur ya uçaklarda hani. Veya yani internetten de yani hani böyle sonuçta uçak kazalarında survive edenler de olabiliyor, hani neler yapılmış, bir şeyleri de hani okumak beni rahatlatır.

Benzer şekilde, Zehra, uçuş sırasında yaşanabilecek olası olumsuz senaryoları düşünerek bu durumlarda ne yapabileceğini önceden planlamaya çalıştığını ifade etmektedir:

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

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

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

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. TARTIŞMA

Bu bölümde ilk olarak, çalışmanın birinci aşamasındaki nicel analiz sonuçları ardından da çalışmanın ikinci aşamasındaki nitel analiz sonuçları yorumlanmaktadır. Son olarak ise tüm bulgular birlikte ele alınarak bütünleştirilmektedir.

4.1. BİRİNCİ (NİCEL) AŞAMAYA AİT BULGULARIN YORUMLANMASI

Bu çalışma kapsamında, uçuş kaygısının kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbilişler ile ilişkilerinin Türk toplumu örnekleminde incelenmesi hedeflenmiştir. Öncelikle çeşitli karşılaştırmalar yapılarak değişkenlere dair genel durum incelenmiştir. Cinsiyet açısından, kadınların kaygı duyarlılığı düzeylerinin erkeklere kıyasla daha yüksek olduğu bulunmuştur. Bu bulgu, beklenen doğrultuda ve alanyazındaki önceki çalışmalarla tutarlı niteliktedir (Norr vd., 2015; Stewart vd., 2015). Ayrıca, kadınların belirsizliğe tahammülsüzlük düzeylerinin de erkeklere kıyasla daha yüksek olduğu bulunmuştur. Ancak alanyazında bu konuda net bir tutarlılık görülmemektedir; bazı çalışmalarda cinsiyet açısından belirsizliğe tahammülsüzlük düzeyleri arasında anlamlı bir fark bulunmazken (Doruk vd., 2015), bazı çalışmalarda erkeklerin belirsizliğe tahammülsüzlük düzeylerinin kadınlara kıyasla daha yüksek olduğu (Barahmand, 2008) bulunmuştur. Bu nedenle, genel olarak belirsizliğe tahammülsüzlüğün cinsiyete göre farklılaşıp farklılaşmadığını anlamak için daha fazla çalışmaya ihtiyaç duyulduğu düşünülmektedir. Öte yandan, bu çalışmada üstbiliş ve dış kontrol odağı düzeyleri açısından kadınlar ve erkekler arasında anlamlı bir farklılık bulunamamıştır. Bu bulgu ile tutarlı olarak gibi bazı geçmiş çalışmalarda da üstbiliş düzeyinin cinsiyete göre farklılaşmadığı yönünde bulgular yer almaktadır (Lenzo vd., 2016; Yılmaz vd. 2008). Ancak, kontrol odağı açısından, genel olarak erkeklere kıyasla kadınların dış kontrol odağının daha yüksek olduğu yönünde bilgiler alanyazında yer almaktadır (Awaworyi Churchill vd., 2020; Sherman, 1997).

Dolayısıyla bu farklılığın anlaşılması için başka çalışmalara ihtiyaç olduğu düşünülmektedir. Benzer şekilde, uçuş kaygısı ölçümlerinin hepsinde (uçuş kaygısı durumları, uçuş kaygısı tarzı-bedensel ve bilişsel belirtiler) kadınların erkeklere kıyasla daha yüksek puanlar aldığı bulunmuştur. Bu durumun, önceki çalışmalarla ve uçuş kaygısının yaygınlığının erkeklere kıyasla kadınlarda daha yüksek olduğunu gösteren bulgularla da (Fredrikson vd., 1996; Grimholt vd., 2019; van Almen ve van Gerwen, 2013; Wardenaar vd., 2017) tutarlı olduğu düşünülmektedir. Ek olarak, psikiyatrik tanı durumu açısından yapılan karşılaştırmalarda, psikiyatrik tanısı olanların kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, üstbiliş ve uçuş kaygısı düzeylerinin psikiyatrik tanısı olmayanlara kıyasla daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Bu bulguların da beklenen doğrultuda ve çeşitli psikiyatrik tanı grupları ile yapılan önceki çalışmalarla tutarlı olduğu görülmektedir (Aydın vd., 2019; Böke vd., 2015; Carleton vd., 2012; Deacon ve Abramowitz, 2006; Doruk vd., 2015; Ellis ve Hudson, 2011; Holaway vd., 2006; Irak ve Tosun, 2008; Khaje Mansoori vd., 2016; Mantar vd., 2010; Oğuz vd., 2019; Sun vd., 2017; Wheaton vd., 2012). Bu durum, kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük ve üstbilişin pek çok psikiyatrik rahatsızlık için tanımlar arası şekilde risk faktörü olarak değerlendirilmesi ile örtüşmektedir. Ayrıca, psikiyatrik tanısı olanların uçuş kaygısı düzeylerinin psikiyatrik tanısı olmayanlardan daha yüksek olması da uçuş kaygısının heterojen bir yapıda olması ve uçuş kaygısı yaşayan kişilerin özellikle kaygı ile ilişkili pek çok diğer psikolojik belirtiyi de birlikte yaşamaları yönündeki bilgileri desteklemektedir (van Gerwen vd., 1997; Wardenaar vd., 2017). Öte yandan, dış kontrol odağı düzeyinin psikiyatrik tanı sahibi olup olmaya göre farklılaşmaması, önceki çalışmalardan (Adler ve Price, 1985; Cloitre vd., 1992; Kennedy vd., 1998, van der Molen vd., 1988; Vlasveld vd., 2013) farklı bir bulgu olması nedeniyle ilgi çekicidir. Dolayısıyla dış kontrol odağının psikiyatrik tanısı olan ve olmayan örneklerde inceleneceği ve kültürün de göz önünde bulundurulduğu daha fazla çalışmaya ihtiyaç duyulduğu düşünülmektedir. Son olarak, uçuş kaygısına dair tüm ölçümlerde (uçuş kaygısı durumları, uçuş kaygısı tarzı-bedensel ve bilişsel belirtiler) uçuş kaygısı düzeyi yüksek olan kişilerin uçuş kaygısı düzeyi düşük olan kişilere kıyasla kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, dış kontrol odağı ve üstbiliş düzeylerinin de daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Bu durum, yukarıda bahsedilen

diğer psikopatolojilere dair çalışmalardan yola çıkılarak yapılan tahminlerle tutarlılık göstermektedir ve alanyazın için yeni bir bulgu sağlamaktadır. Dolayısıyla, kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, dış kontrol odağı ve üstbilişin tanılar arası yapısını göz önünde bulundurarak uçuş kaygısı üzerinde de rolü olabileceği düşüncesi desteklenmiştir. Tüm bu sonuçların kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı, üstbiliş ve uçuş kaygısının toplumumuzdaki durumuna dair fikir verdiği düşünülmektedir.

Hipotezlere yönelik ilk olarak, kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı ile pozitif yönde ilişkili olduğu ve uçuş kaygısını yordadığı bulunmuştur. Bu bulgunun beklenen doğrultuda ve hem uçuş kaygısı hem de diğer kaygı bozukluğu belirtileri üzerine yapılmış önceki çalışmalarla (Angehrn vd., 2020; Busscher vd., 2013; Vanden Bogaerde ve De Raedt, 2008, 2011) tutarlı olduğu görülmektedir. Dolayısıyla bu durum, kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı için de bir yatkınlık faktörü olabileceği; kaygı duyarlılığı düzeyi yüksek olan kişilerin özellikle uçuş sırasında deneyimlenen bedensel/fizyolojik değişimleri daha olumsuz şekilde değerlendirerek daha fazla uçuş kaygısı hissedebileceği şeklinde yorumlanmıştır (Busscher vd., 2013; Vanden Bogaerde ve De Raedt, 2008, 2011). İkinci olarak, belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı ile pozitif yönde ilişkili olduğu ve uçuş kaygısını yordadığı bulunmuştur. Alanyazında belirsizliğe tahammülsüzlük ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkinin incelendiği bir çalışmaya rastlanmadığından, bu bulgunun diğer kaygı bozukluğu belirtilerine dair yapılan çalışmalar üzerinden yorumlanabileceği düşünülmüştür. Bu açıdan bakıldığında, bu bulgunun beklenen doğrultuda ve önceki çalışmalarla (Angehrn vd., 2020; Khawaja ve McMahon, 2011; Norr vd., 2013; Shihata vd., 2017) tutarlı olduğu görülmektedir. Dolayısıyla bu durum, belirsizliğe tahammülsüzlüğün diğer kaygı ile ilişkili bozukluklardaki gibi (Carleton, 2012) uçuş kaygısı için de bir yatkınlık faktörü olabileceği; belirsizliğe tahammülsüzlüğü yüksek olan kişilerin uçuş ile ilgili belirsizliklere yönelik daha olumsuz değerlendirmeler yaparak daha fazla uçuş kaygısı yaşayabileceği şeklinde yorumlanmıştır. Üçüncü olarak, dış kontrol odağının uçuş kaygısı ile pozitif yönde ilişkili olduğu ve uçuş kaygısını yordadığı bulunmuştur. Bu bulgunun beklenen doğrultuda olduğu ve hem uçuş kaygısı ile ilgili yürütülmüş sınırlı sayıdaki çalışmalar (Depla vd., 2008; Traub vd., 1982) hem de diğer kaygı bozukluğu belirtilerine dair yapılmış çalışmalarla

(Gülüm ve Dağ, 2014; Pahlevan Sharif, 2017) örtüştüğü görülmektedir. Ancak korelasyon katsayıları incelendiğinde, dış kontrol odağı ile uçuş kaygısı arasındaki ilişkinin zayıf olduğu söylenebilir. Benzer şekilde, regresyon katsayıları incelendiğinde, dış kontrol odağının uçuş kaygısı üzerindeki yordama gücünün diğer değişkenlere göre daha zayıf olduğu söylenebilir. Bu nedenle, dış kontrol odağı ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkinin daha iyi anlaşılabilmesi için, ilerleyen çalışmalarda, farklı örneklem ve ölçüm araçları ile de incelenmesi gerektiği düşünülmektedir. Dördüncü olarak, üstbilişin uçuş kaygısı ile pozitif yönde ilişkili olduğu ve uçuş kaygısını yordadığı bulunmuştur. Alanyazında üstbiliş ve uçuş kaygısı arasındaki ilişkiyi inceleyen bir çalışmaya rastlanamadığından, bu bulgunun diğer kaygı bozukluğu belirtilerine yönelik yapılan çalışmalar üzerinden yorumlanabileceği düşünülmüştür. Bu açıdan bakıldığında, bu bulgunun beklenen doğrultuda ve önceki çalışmalarla (Capobianco vd., 2020; Ellis ve Hudson, 2011) tutarlı olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu durum, üstbilişin kaygı ile ilişkili diğer bozukluklarla paralel olarak (Wells, 2009) uçuş kaygısı için de bir yatkınlık faktörü olabileceği; kişilerin uçuş ile ilgili düşünceleri, anıları, bilgileri gibi bilişsel dağarcıklarına dair değerlendirme ve düşüncelerinin (üstbiliş) de uçuş ile ilgili daha fazla kaygı yaşamalarına yol açabileceği şeklinde yorumlanmıştır. Sonuç olarak, H₁ desteklenmiştir.

Şimdiye kadar yapılmış çalışmalarda dış kontrol odağının stresle işlevsel olmayan şekilde başa çıkma tarzı, sorun çözme becerilerinin ve umudun düşüklüğü, olumsuz duygulanım, bedensel ve psikopatolojik belirtilerin yüksekliği gibi olumsuz özelliklerle bağlantılı olduğu; iç kontrol odağının ise stresle daha işlevsel şekilde başa çıkabilme, sorun çözme becerileri, olumlu duygulanım, yaşam doyumu ve umudun yüksekliği, bedensel ve psikopatolojik belirtilerin azlığı gibi olumlu özelliklerle bağlantılı olduğu bildirilmiştir (Arslan vd., 2009; Dağ, 1992, 2002; Klonowicz, 2001; Partlak-Günüşen ve Üstün, 2011; Peacock ve Wong, 1996). Bu nedenle, kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı ile olan ilişkilerinin, kişilerin sahip olduğu kontrol odağı özelliğine göre değişebileceği ve kontrol odağının bu ilişkilerde düzenleyici rolünün olabileceği düşünülmüştür. Yani kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı ile olan ilişkilerinin dış kontrol odağı düzeyi yüksek olduğunda daha güçlü, dış kontrol odağı düzeyi

düşük (ve iç kontrol odağı düzeyi yüksek) olduğunda ise daha zayıf olabileceği öngörülmüştür. Yapılan bireysel ve toplu model analizlerinde, yalnızca kaygı duyarlılığı ile uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler arasındaki ilişkide kontrol odağının düzenleyici rolünün olduğu tespit edilmiştir. Yani hem kaygı duyarlılığı hem de dış kontrol odağı yüksek olanlar, uçuş kaygısı ile ilişkili bedensel belirtileri en çok yaşayan kişilerdir. Ancak bunun dışında kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı durumları ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler ile olan ilişkilerinde kontrol odağının düzenleyici rolü olmadığı belirlenmiştir. Benzer şekilde, belirsizliğe tahammülsüzlük ile tüm uçuş kaygısı ölçümleri arasındaki ilişkilerde de kontrol odağının düzenleyici rolünün olmadığı görülmüştür. Bu nedenle H₂ kısmen desteklenmiş, H₃ ise desteklenememiştir. Öte yandan, bu durumun bazı açıklamalarının olabileceği düşünülmüştür. Cheng vd. (2013) tarafından yapılan bir meta-analizde kontrol odağı ile kaygı belirtileri arasındaki ilişkide bireycilik ve toplulukçuluk gibi kültürel özelliklerin etkisinin olabileceği; dış kontrol odağı ile psikopatoloji belirtileri arasındaki ilişkinin bireyci toplumlarda, toplulukçu toplumlara kıyasla daha güçlü olabileceği belirlenmiştir. Toplulukçu kültürlerde kişilerin hem kendileri hem de çevreleri için sakinliğe, uyuma, bağlılığa daha çok; bireysel hedeflerle ilgilenmeye ise daha az vurgu yapıldığı için, dış kontrol odağının kaygı belirtileri ile ilişkisinin toplulukçu kültürlerde zayıf olması dış kontrol algısının, toplulukçuluğun temel değerleri ile uyumsuzluk göstermemesi şeklinde açıklanmıştır (Cheng vd., 2013). Bu açıdan bakıldığında, Türkiye, kültürel boyutlar açısından toplulukçu özelliğe daha yakın bir ülke olarak değerlendirildiğinden (Hofstede, 2001), bu çalışmada dış kontrol odağının uçuş kaygısı ile ilişkisinin zayıf olması ve kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı ile olan ilişkilerinin çoğunda kontrol odağının düzenleyici rolünün tespit edilememesi daha anlaşılabilir görünmektedir. Bu bağlamda, sonuçları yorumlarken çalışmanın yapıldığı toplumun kültürel özelliklerinin de göz önünde bulundurulmasının önemi dikkat çekmektedir. Ek olarak, yolcuların uçuş ile ilgili bazı konularda (örn., yükseklik, uçak, uçuş personeli, hava durumu vb.) gerçekten de somut bir kontrol sahibi olmadığı görülmektedir. Bu durum düşünüldüğünde, kişilerin havadayken kontrol edebildikleri şeylerin sınırlı olmasına bağlı olarak iç veya dış kontrol odağına yakın olmanın uçuş kaygısı üzerinde önemli bir fark yaratmaması da anlaşılır

gelmektedir. Bu nedenle, ilerleyen çalışmalarda kontrol odağının uçuş kaygısı ile ilişkisine yönelik incelemelerde bu konuların da dikkate alınması önemli görünmektedir.

Yapılan bireysel ve toplu model analizlerinde, kaygı duyarlılığı ile uçuş kaygısı durumları ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler arasındaki ilişkilerde üstbilişin aracı rolü olduğu bulunmuştur. Bu bulguların, Gutierrez vd. (2020) çalışmasındaki kaygı duyarlılığı ile obsesif kompulsif bozukluk belirtileri arasındaki ilişkide üstbilişin aracılık rolü olduğunu gösteren bulgu ile tutarlı olduğu görülmektedir. Benzer şekilde, yapılan bireysel ve toplu model analizlerinde belirsizliğe tahammülsüzlük ile uçuş kaygısı durumları ve uçuş kaygısı tarzı-bilişsel belirtiler arasındaki ilişkilere üstbilişin aracılık ettiği belirlenmiştir. Bu bulgular da Chen vd. (2021) çalışmasındaki belirsizliğe tahammülsüzlük ile depresyon ve kaygı belirtileri arasındaki ilişkilerde üstbilişin aracı rolü olduğuna yönelik bulgu ile tutarlıdır. Dolayısıyla bu sonuçlar, kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlüğün üstbiliş üzerinden dolaylı şekilde de uçuş kaygısı ile ilgili belirtilerin özellikle bilişsel yanlarını etkileyebileceği şeklinde değerlendirilmiştir. Ancak, kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler ile ilişkilerine üstbilişin aracılık etmediği tespit edilmiştir. Bu modellerde, kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtilerini daha baskın olarak ve doğrudan yordadığı, belirsizliğe tahammülsüzlük ve üstbilişin etkilerinin ise anlamsızlaştığı belirlenmiştir. Bedensel zarar görme, hayvanlar, kan/iğne/yaralanma, kapalı kalma gibi özgül fobi alanlarıyla kaygı duyarlılığının özellikle fiziksel (bedensel) belirtiler boyutunun daha yakından ilişkili olduğu bildirilmiştir (Naragon-Gainey, 2010). Ayrıca, uçuş sırasındaki yüksek irtifayla bağlantılı olarak yaşanan hipoksinin (kanda oksijen eksikliği); baş dönmesi, çarpıntı, nefes darlığı gibi bedensel belirtileri tetikleyebildiği de bilinmektedir (Roth vd., 2002). Bu açıdan bakıldığında, kaygı duyarlılığı düzeyi yüksek kişilerin, bu bedensel değişimleri kaygı belirtisi olarak tehdit şeklinde yorumlayarak, kaygının bedensel belirtilerini daha fazla deneyimlediği bir kısır döngüyü yaşadığı düşünülmektedir (Vanden Bogaerde ve De Raedt, 2008). Bu nedenle, bu sonuç, kaygı duyarlılığının uçuş kaygısının bedensel belirtilerini üstbilişler araya girmeden doğrudan yordadığı şeklinde yorumlanmıştır. Sonuç olarak, H₄ ve H₅ büyük oranda desteklenmiştir.

Bu çalışmanın bazı güçlü yanları ve katkıları bulunmaktadır. Öncelikle, ülkemizde şimdiye kadar uçuş kaygısına yönelik çok az sayıda çalışma yapılmış olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bu çalışma bulgularının özellikle Türkçe alanyazına katkı sağladığı düşünülmektedir. Ayrıca, bu çalışmanın geniş bir toplum örnekleminde yürütülmesinin uçuş kaygısı ve ilişkili özelliklerin Türk toplumundaki durumuna yönelik fikir vermesi ve bulguların genellenebilirliğinin artması açısından önemli olduğu düşünülmektedir. Ek olarak, kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbilis gibi pek çok psikopatolojiye yatkınlık oluşturduğu belirlenmiş özelliklerin uçuş kaygısı özelinde de incelenmesinin uluslararası açıdan bir yenilik ve katkı olduğu düşünülmektedir. Bu özelliklerin uçuş kaygısı ile de ilişkili olduğunun belirlenmesi, tanılar arası olma özelliklerini desteklemesi ve alanyazındaki bir boşluğa doldurması nedeniyle çalışmanın en güçlü yönü olarak görülmektedir. Son olarak, klinik psikoloji açısından, çalışmanın bulgularının uçuş kaygısı sebebiyle yardım arayan kişilere yönelik müdahalelerde kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı, üstbilis özelliklerinin de ele alınıp azaltılmasının, uçuş kaygısının da azaltılmasını destekleyebileceğini işaret ederek uygulama alanına dair bir katkı sağladığı düşünülmektedir. Hem bireysel hem de modellerde toplu değerlendirmelerdeki katsayılara bakıldığında, kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı üzerindeki en baskın özellik olduğu görülmektedir. Model analizlerinde kaygı duyarlılığının uçuş kaygısı üzerindeki doğrudan etkileri, belirsizliğe tahammülsüzlük kontrol edildiğinde bile anlamlıdır. Öte yandan, belirsizliğe tahammülsüzlüğün uçuş kaygısı durumları ve uçuş kaygısı tarzı-bedensel belirtiler üzerindeki doğrudan etkilerinin, kaygı duyarlılığı kontrol edildiğinde anlamsız olduğu görülmektedir. Dolayısıyla bu durum, kaygı duyarlılığı özelliğinin belirsizliğe tahammülsüzlüğe kıyasla uçuş kaygısı açısından daha ön planda olduğu ve terapide kaygı duyarlılığı üzerine çalışmaya öncelik verilebileceği şeklinde yorumlanmıştır. Bir diğer önemli nokta da üstbilisin rolüdür. Kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlük özellikleri, kişilerin uçuş ile ilgili düşüncelerinin içeriklerini oluşturabilir. Kişilerin, endişeli düşünceler geldiğinde, bir şeyler yaparak dikkat dağıtmaya çalışma (örn., diğer insanlarla sohbet etme, bir şeyler yeme, gazete/dergi okuma vb.), olumsuz düşünceleri bastırma, çevredeki kaygı azaltıcı ipuçlarına odaklanma (örn., görevlilerin verdiği güvenlik bilgileri vb.), kendine

telkinde bulunma gibi üstbilişsel süreçleri içeren yöntemlere başvurduğu (Genç ve Dural, 2009) ve bu girişimlerin kaygı düzeyinin artması ile sonuçlanabildiği belirlenmiştir (Chen vd., 2021; Gutierrez vd., 2020). Bir diğer deyişle, kaygı duyarlılığı ve belirsizliğe tahammülsüzlük kişilerin “ne” düşündüğünü (içerik), üstbilis ise “nasıl” tepki verdiğini (süreç) şekillendirebilmektedir. Bu nedenle, uçuş kaygısı yaşayan kişilere yönelik müdahalelerde hem bilişsel hem de üstbilişsel özelliklerin belirlenip ele alınması önemli görünmektedir. Klinik anlamda önemli olan son nokta ise psikiyatrik tanıya sahip olup olmama durumudur. Uçuş kaygısı olan kişilerin aynı zamanda panik atak, yaygın kaygı, depresyon ve sosyal kaygı, agorafobi, ölüm, yaralanma, su, kapalı alan ve yükseklik korkuları gibi diğer kaygı bozuklukları belirtilerini de yaşayabildikleri belirlenmiştir (Schindler vd., 2016; van Gerwen vd., 1997; Wardenaar vd., 2017). Benzer şekilde bu çalışmada da örneklemin %8,5’inin bu tür psikiyatrik tanılara sahip olduğu tespit edilmiştir. Hem bireysel hem de toplu model analizlerinde, psikiyatrik tanıya sahip olmanın uçuş kaygısını yordadığı bulunmuştur. Bu nedenle, uçuş kaygısı yaşayan kişilerde bu tür eş tanıların/belirtilerin de olup olmadığının değerlendirilmesi ve var olan diğer belirtilerin de göz önünde bulundurularak kişiye özgü müdahale planlanmasının önemi gündeme gelmektedir.

Öte yandan bu çalışmanın bazı sınırlılıkları da bulunmaktadır. Öncelikle, veriler öz bildirim araçları ile toplandığı için, katılımcıların maddeleri yanıtlarken olası yanlılıklarının önüne tamamen geçilememiş olabileceği tahmin edilmektedir. Ayrıca, çalışmanın ilişkisel ve kesitsel nitelikte olması nedeniyle değişkenler arasında neden-sonuç ilişkisinin kurulamaması da bir diğer kısıtlılıktır. Dolayısıyla, sonraki çalışmalarda bu sınırlılıkların göz önünde bulundurulmasının önemli olacağı düşünülmektedir.

4.2. İKİNCİ (NİTEL) AŞAMAYA AİT BULGULARIN YORUMLANMASI

Bu çalışma kapsamında, uçuş kaygısı yaşayan kişilerin bununla bağlantılı bireysel deneyimlerinin incelenmesi ve bir önceki nicel aşamada elde edilen bulguların zenginleştirilmesi ile konuya dair daha bütüncül bir bakışın sağlanması amaçlanmıştır. Dolayısıyla nitel araştırma yönteminin kullanılması uygun bulunmuştur. Bu bağlamda, bir önceki aşamaya katılan, Uçuş Kaygısı Durumları Anketi (UKDA) ve Uçuş Kaygısı Tarzı Anketi (UKTA)'nden aldıkları puanlara göre uçuş kaygısı düzeylerinin yüksek olduğu belirlenen kişilerden dokuz tanesine ulaşılarak yarı yapılandırılmış bireysel görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Görüşmelerde katılımcılara uçuşu nasıl deneyimledikleri, ne zamandır uçuş kaygısı yaşadıkları, uçuş kaygısının nasıl başladığı, uçuş kaygısının oluşmasında etkili olabilecek özelliklerin neler olduğu, uçuş kaygısının hayatlarını nasıl etkilediği ve uçuş kaygısı ile başa çıkabilmek için ne tür yollara başvurdıkları gibi konularda açık uçlu sorular yöneltilmiştir. Katılımcıların çoğu uçuş kaygısı dışında yaygın kaygı, panik atak, yükseklik korkusu, agorafobi, klostrofobi, ölüm korkusu gibi başka korku/kaygı belirtileri de yaşadığını belirtmiştir. Bu bulgu, uçuş kaygısının heterojen bir yapıda olduğu ve başka kaygılarla birlikte görüldüğü düşüncesi ve benzer çalışmaların sonuçları ile örtüşmektedir (van Gerwen vd., 1997). Uçuş kaygısına eşlik eden diğer kaygıların, durumu daha karmaşıklaştırabileceği, süreci daha fazla uzatabileceği ve dolayısıyla göz önünde bulundurulması gerektiği düşünülmektedir.

Katılımcılar kaza veya arıza gibi uçuşla ilgili travmatik bir deneyim yaşamadıklarını belirtmiştir. Ancak bazı katılımcıların türbülans gibi dışsal veya kalp atışının hızlanması, nefes almakta güçlük gibi içsel uyaran kaynaklı hafif-orta düzeyde zorlayıcı sayılabilecek uçuş deneyimleri bulunmaktadır. Ek olarak, katılımcıların çoğunun aile üyelerinde veya yakın çevrelerinde uçuş kaygısı yaşayan birilerinin olmadığı belirlenmiştir. Öte yandan bazı katılımcılar uçuş esnasında başka yolcuların kaygılandığına şahit olup daha fazla kaygılandıkları durumlardan söz etmiştir. Dolayısıyla, klasik koşullanma, başka insanları gözlemlenme (model alma) ve bilgi edinme olarak ifade edilen yolların korku/kaygı oluşumundaki rolünün (Rachman, 1977) bu çalışmada da gözlemlendiği, ancak başka faktörlerin de süreçte rol aldığı söylenebilir.

Katılımcıların uçuş deneyimleri ile ilgili öne çıkan örüntülerin belirlenmesi amaçlandığı için, verilerin analizinde tematik analiz yönteminin kullanılması uygun bulunmuştur. Yarı yapılandırılmış görüşmelerden elde edilen verilerin tematik analiz ile analiz edilmesi sonucunda beş ana tema ve altı alt temaya ulaşılmıştır. Bu ana temalar “*uçuşla ilgili olası sorunlara dair endişeli düşünceler*”, “*uçuşun ölümü çağrıştırmaları*”, “*tetikte olmak ve diken üstünde uçuş*”, “*uçuş kaygısının yol açtığı mahrumiyet hissi*” ve “*uçuş kaygısı ile başa çıkmak için başvurulacak yollar*” olarak adlandırılmıştır.

Uçuşla ilgili olası sorunlara dair endişeli düşünceler isimli ilk tema, uçuş öncesinde veya uçuş sırasında yaşanabilecek olası sorunlara dair katılımcıların zihinlerinden geçen endişeleri yansıtmaktadır. Önceki çalışmalarda da uçuş kaygısı olan kişilerin uçuş esnasında sis, şimşek veya fırtına gibi olumsuz hava şartları, türbülans, arıza, kaza ya da terör saldırısı yaşanması, kişisel kontrolü kaybetme gibi pek çok konuda endişelendikleri belirlenmiştir (Ekeberg vd., 1989; Genç ve Dural, 2009; Grimholt vd., 2019; McNally ve Louro, 1992; Wilhelm ve Roth, 1997). Dolayısıyla elde edilen bu tema, uçuş kaygısına yönelik daha önceki çalışmaların bulgularıyla tutarlılık göstermektedir. Bu tema, “*havacılıkla ilgili edinilen bilgilerin endişe yaratması*”, “*başkalarına karşı güvensizlik ve şüphenin endişeye yol açması*” ve “*uçuşla ilgili algılanan belirsizliklerin endişe oluşturması*” şeklinde üç alt temadan oluşmaktadır. *Havacılıkla ilgili edinilen bilgilerin endişe yaratması* alt teması, katılımcıların izledikleri belgesel, dizi ve filmlerden veya haber ya da başka insanlardan duydukları ihmal, dikkatsizlik, kaza gibi olumsuz içerikli deneyimlerin akıllarına gelmesiyle daha fazla uçuş kaygısı yaşamalarını yansıtmaktadır. Katılımcılar, uçağa bindiklerinde geçmişte yaşanan olumsuzluklara benzer şeylerin kendi başlarına da gelmesinden endişelenmektedir. Bu alt tema ve ilişkili alıntılar, bilgi edinme yoluyla öğrenmenin uçuş kaygısı üzerindeki rolüne dair geçmiş bulgularla paraleldir (McNally ve Louro, 1992; Nousi vd., 2008; Özant ve Kelleci, 2021; Schindler vd., 2016; Wilhelm ve Roth, 1997). Daha önceki bir çalışmada da geçmiş uçak kazaları, belli bir havayolu şirketinin veya uçak firmasının özellikleri gibi konularda bilgi sahibi olmanın uçuş kaygısı ile ilişkili olduğu ve yolcuların havayolu veya uçak türü tercihini etkilediği tespit edilmiştir (Genç ve Dural, 2009). Benzer şekilde, bu çalışmada da bazı katılımcılar belli bir havayolu şirketiyle ya da

belli bir yere uçacak olmanın kaygı düzeyini artırdığını ve mümkünse başka seçenekleri tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Sonuç olarak, insanların bazen istekleri ve merakları doğrultusunda bizzat araştırarak bazen de tesadüfen veya kendiliğinden edindikleri uçuşla ilgili olumsuz içerikli bilgileri daha fazla hatırlamaları (bellek yanlılığı) (Reisberg ve Heuer, 2004; Romano vd., 2020) ile birlikte kaygı düzeyleri de artabilmektedir. Bu durumun, tehditlere yönelik bilgi ve farkındalığın evrimsel açıdan hayatta kalabilmek için işlevsel olmasıyla ilişkili olduğu düşünülmektedir (Zeidner ve Matthews, 2011).

Başkalarına karşı güvensizlik ve şüphenin endişeye yol açması alt teması, katılımcıların başka insanlara güvenmekte zorlanmaları, uçuş görevlilerinin işlerini iyi bir şekilde yapıp yapmayacağından emin olamamaları ve buna bağlı olarak kaygılanmalarını yansıtmaktadır. Katılımcılar kendilerini dikkatli, titiz, işleri kurallara uygun şekilde yapan kişiler olarak görürken, diğer insanların böyle olamayabileceğini düşünmektedir. Katılımcılar otobüse veya başkasının otomobiline bindiklerinde de benzer şekilde kontrol kendilerinde olmadığı için endişelenebildiklerini ifade etmektedir. Pilotlara yaşından veya deneyiminden dolayı güvenememe, hata yapabileceklerinden veya kontrolü kaybedebileceklerinden endişelenme uçuş kaygısı ile ilgili önceki çalışmalarda tespit edilmiş deneyimlerdendir (Genç ve Dural, 2009; Wilhelm ve Roth, 1997). Ayrıca, yolcu olarak uçuş ile ilgili konularda herhangi bir kontrol sahibi olamamak ve müdahale edememek, bir sorun yaşanması durumunda tamamen pasif bir rolde kalmalarına ve çaresiz hissetmelerine yol açmaktadır. Dolayısıyla hem görevlilerin ihmal veya hata yapma ihtimali olduğunu düşünmenin hem de böyle bir durum yaşanırca herhangi bir şey yapamayacak olmanın katılımcıların kaygısını pekiştirdiği görülmektedir. Bu durumun kişilik yapısı ile ilişkili olabileceği düşünülmüştür. Bu alt temaya ait alıntılarda mükemmeliyetçilik, kontrolcülük, başkasının bir işi kendisi kadar iyi yapamayacağı endişesi, şüphe, temkinlilik ile kesinlik, titizlik ve düzene yapılan vurgu dikkat çekmektedir. Tüm bunlar obsesif kompulsif kişilik örüntüsünün belirtileri arasındadır (Fineberg vd., 2014; Morrison, 2017). Ayrıca, uçuş kaygısı yaşayan kişiler arasında, obsesif kompulsif kişiliğin de içinde bulunduğu, kaygı ve korku ile karakterize olan C kümesi kişilik bozukluklarının oranının diğerlerine kıyasla daha fazla olduğu ve bu kişilerin uçuş kaygısı düzeylerinin daha yüksek

olduğu bilinmektedir (van Gerwen vd., 2003a). Dolayısıyla katılımcıların obsesif kompulsif kişilik özelliklerini taşıyor olabileceği ve buna bağlı olarak aşırı düşünme ve kontrol etme isteği (iç kontrol odağı gibi) sonucu kaygılarının artabileceği tahmin edilmektedir.

Uçuşla ilgili algılanan belirsizliklerin endişe oluşturmaları alt teması, uçuş sürecinin yeryüzünü ve etrafı görememek, gece uçuşlarında havanın karanlık olması, yükseklik, uçağın rötör yapması veya uçuşun beklenenden uzun sürmesi gibi yolcular açısından pek çok belirsizliği ve bilinmezliği içermesinin katılımcılar tarafından kaygı verici bulunmasını yansıtmaktadır. Benzer şekilde, uçuş esnasında uçuşun doğası gereği ortaya çıkan belirsiz sesler veya ani hareketler de yolcular tarafından endişe verici olarak görülmektedir (Clark ve Rock, 2016; Grimholt vd., 2019). Bir uyarının (durum, nesne vs.) öngörülemez ve kontrol edilemez olarak algılanması korku/kaygı oluşumunda etkilidir (Armfield, 2006). Dolayısıyla, katılımcılar bu gibi bilinmezlik ve belirsizliklerin kontrol edilememesinden ve arıza, kaza gibi olumsuz bir durumla sonuçlanmasından endişelenmektedir. Hayattaki belirsizliklere tahammül edemeyen ve kesinlik arayışında olan, belirsizlikleri tehdit ve tehlike olarak olumsuz şekilde değerlendiren insanlar kaygılanmaya daha yatkındır. Buna bağlı olarak belirsizliği ortadan kaldırmaya veya belirsizliklerden kaçınmaya çalışmak, kontrol ve güvence arayışı davranışlarına başvurmak kısa vadede belirsizliği azaltarak kaygıyı hafifletse de uzun vadede sorunun sürmesine yol açmaktadır (Jacoby, 2020). Sosyal kaygı, panik bozukluk, yaygın kaygı, sağlık kaygısı, özgül fobi gibi pek çok bozuklukta belirsizliğe tahammülsüzlüğün kaygıyı tetikleyici ve sürdürücü bir işlevi olduğu belirlenmiştir (Jacoby, 2020; Thibodeau vd., 2015). Benzer bir durumun bu çalışmada uçuş kaygısı özelinde de tespit edilmiş olması kuramsal açıdan tutarlı ve alanyazın için yeni bir bulgu olarak değerlendirilmektedir.

Uçuşun ölümü çağrıştırmaları isimli ikinci tema, katılımcıların zihinlerinde uçuş ile ilgili canlanan felaket senaryoları ve ölüm ihtimalini yansıtmaktadır. Katılımcılar uçuş esnasında bir sorun ya da kaza olabileceğini, uçağın düşebileceğini ve ölebileceklerini düşünmektedir. Her ne kadar istatistiksel olarak düşük bir ihtimal olsa da uçuş sırasında teknik bir arıza veya kaza olması halinde hayatta kalma şansının çok düşük olduğu, insanlar arasında sık karşılaşılan bir düşüncedir (Genç ve

Dural, 2009; Özant ve Kelleci, 2021). Yani insanlar bir yandan bilimsel/teknik açıdan uçağın güvenli bir ulaşım aracı olduğunu bilmektedir ancak bir yandan da çeşitli faktörlerden dolayı yaşanabilecek olan herhangi bir tersliğin ölümle sonuçlanmasından endişelenmektedir. Örneğin, katılımcılar araba kazası olma ihtimalinin uçak kazası olma ihtimalinden çok daha yüksek olduğunu ancak araba kazası sonrasında kurtulma şansları varken uçak kazası olduğunda kurtulma ihtimalinin pek olmadığını düşünmektedir. Bu inancın oluşmasının, ‘havacılıkla ilgili edinilen bilgilerin endişe yaratması’ alt temasında olduğu gibi geçmiş uçak kazaları ile ilgili bilinenlerin daha fazla hatırlanması (bellek yanlılığı), bu ihtimalin (olasılık önyargısı) ve tehdidin ciddiyetinin (felaketleştirme) olduğundan daha yüksek olarak görülmesi gibi bilişsel faktörlerin rolü ile açıklanabileceği düşünülmektedir (Abramowitz ve Blakey, 2020; Mavromoustakos vd., 2016; Möller vd., 1998; Reisberg ve Heuer, 2004; Romano vd., 2020). Ek olarak, uçuş esnasında bayılma, kalp krizi veya panik atak gibi ani sağlık sorunları yaşama endişesi de yolcular arasında sık karşılaşılan durumlardır (McNally ve Louro, 1992; Özant ve Kelleci, 2021; Wilhelm ve Roth, 1997). Bu çalışmada da katılımcıların çoğu uçuş sırasında kalp atışının hızlanması, nefes almakta zorlanma, vücudun kasılması gibi belirtileri deneyimlediklerini belirtmiştir. Bazı katılımcıların bu gibi deneyimlerden yola çıkarak kalbinin duracağına ve öleceğine dair endişe yaşadığı görülmektedir. Bu durum, panik bozuklukta da olduğu gibi, uçuşun etkisiyle ya da kaygıya bağlı olarak yaşadıkları bedensel/fizyolojik belirtileri tehlike ile ilişkilendirerek olumsuz olarak yorumlamaları nedeniyle daha fazla uçuş kaygısı yaşadıkları ve ölebileceklerini düşündükleri şeklinde yorumlanmaktadır (Abramowitz ve Blakey, 2020; Roth vd., 2002; Vanden Bogaerde ve De Raedt, 2008, 2011).

Tetikte olmak ve diken üstünde uçuş isimli üçüncü tema, katılımcıların uçuş esnasında yaşadığı uyarılmışlık halini ve dikkatlerini uçuşla ilgili uyarılara odaklamalarını yansıtmaktadır. Katılımcılar uçuş süresince tedirgin hissettiklerini, yaşanan herhangi bir değişikliğin kaygıyı tetiklediğini anlatmaktadır. Örneğin, uçuş sırasında etrafı izlemek, türbülans veya ses gibi bir uyarı ortaya çıktığında başkalarının tepkilerini gözlemlemek, diğer insanlar ve görevliler de tedirginse kaygının artması, bir sorun olup olmadığına dair çıkarımda bulunmaya çalışmak katılımcıların ortak deneyimlerindedir. Benzer şekilde, daha önceki bir çalışmada

da uçuşla ilgili tehdit olarak algılanan ipuçlarını izlemenin (monitoring) uçuş kaygısı belirtileri ile pozitif yönde ilişkili olduğu belirlenmiştir (van Almen ve van Gerwen, 2013). Bu durum, stresörlere yönelik izleme halinin yoğunluğunun, uyarılmanın artması ve duruma alışmanın zorlaşması ile sonuçlanması şeklinde yorumlanabilir (van Almen ve van Gerwen, 2013). Ayrıca katılımcıların tetikte olma/uyarılmışlık hali, herhangi bir sorun çıkması durumunda “savaşmaya veya kaçmaya” yönelik içgüdüsel tepkilerini (sempatik sinir sistemi aktivasyonu) yansıtmaktadır (Zeidner ve Matthews, 2011). Örneğin, bir katılımcının uçuş esnasında bir şeyler yiyip içmemek, başkalarıyla konuşmamak ve sadece uçuşa odaklanmak şeklindeki tepkileri, bedensel uyarılma belirtileri ile birlikte bu duruma örnek gösterilebilir. İnsan zihninin sınırları nedeniyle, dışarıdan gelen uyarılar filtrelenerek işlenmektedir. Dikkat, hayatta kalmayı sağlamak amacıyla öncelikli olarak tehdit ile ilgili uyarılara yöneltilmektedir. Dikkat yanlılığı, tehditlerin işlenmesini zararsız ve nötr uyarılara göre önceliklendirme eğilimini ifade eder. Bu özellik, canlıların otomatik ve içgüdüsel olarak sahip olduğu savaş veya kaç tepkisinin bir parçasıdır. Gerçek bir tehdit söz konusu olduğunda, bu süreç hayatta kalmak için önemli ve uyumludur ancak kişinin daha küçük tehditlere karşı da tetikte olması çevreyi olduğundan daha düşmanca algılamasına yol açabilir. Bunun sonucunda da kaygı ve korkunun sıklığı, düzeyi ve süresi artmaktadır (Azriel ve Bar-Haim, 2020). Dolayısıyla, bu tema ve ilgili alıntılar incelendiğinde, içgüdüsel olarak kendini koruma refleksi ile katılımcıların uçuş esnasında tehlikeli olarak algıladıkları özelliklere odaklandıkları ve kaygı düzeylerinin yükseldiği gözlemlenmektedir.

Uçuş kaygısının yol açtığı mahrumiyet hissi isimli dördüncü tema, katılımcıların uçuş kaygısına bağlı olarak yaşadıkları zorlukları ve dezavantajları yansıtmaktadır. Katılımcılar uçuş kaygısı nedeniyle sosyal, eğitim veya iş gibi farklı alanlardaki etkinliklere katılamamak, gitmek istenilen yerlere gidememek, alınacak keyfin azalması gibi olumsuz deneyimler yaşayabildiklerinden bahsetmektedir. Uçuş kaygısı hissetmemek için uçağa binmekten kaçınarak bazı etkinliklere katılamamanın veya uçağa binmek durumunda da yaşanan kaygıdan dolayı deneyimin olumlu yanlarına odaklanamamanın mahrumiyet ve engellenmişlik hissi yarattığı görülmektedir. Benzer şekilde önceki çalışmalarda da uçuş kaygısının kişilerin hayatlarına olan bu tür olumsuz etkilerine değinilmektedir (Dean ve Whitaker, 1982;

Depla vd., 2008; Skolnick vd., 2012). Pek çok diğ er kaygı bozukluğ unun da hem onu yaşıyan insanların hem de onların yakınlarının hayatını olumsuz yönde etkilediğ i, yaşam kalitesini düş ürdüğü bilinmektedir (Hendriks vd., 2014; Olatunji vd., 2007; Senaratne vd., 2010). Bu noktada uçuş kaygısı ve eşlik eden diğ er psikopatoloji belirtilerine yönelik terapötik müdahaleler gündeme gelmektedir. Yapılan çalışmalarda bireysel veya grup şeklinde bilişsel davranışçı terapi (Anderson vd., 2006; Kim vd., 2008; Krijn vd., 2007; van Gerwen vd., 2002, 2004), sanal gerçeklik (Cardoş vd., 2017; Da Costa vd., 2008) ve bilgisayar destekli/internet temelli tedaviler (Campos vd., 2019; Tortella-Feliu vd., 2008) gibi çeşitli müdahalelerin uçuş kaygısının azaltılmasında etkili olduğı belirlenmiştir. Dolayısıyla, insanları yurt dışına çıkmak gibi yapmak istedikleri şeyleri yapmaktan alıkoyan uçuş kaygısı ve ilişkili diğ er kaygılara yönelik müdahaleler önemli görünmektedir.

Beşinci tema, katılımcıların uçuş kaygısı ile baş edebilmek için kullandıkları çeşitli yöntemleri kapsamaktadır. Bu tema, “kaçınma eğilimi”, “kendini telkinle rahatlatma çabası” ve “hazırlıklı olma ihtiyacı” şeklinde üç alt temadan oluşmaktadır. *Kaçınma eğilimi* isimli alt tema, katılımcıların uçuş kaygısını deneyimlemekten kaçınmak için ilaç veya alkol kullanmak, uçağ a binmemek, başka ulaşım araçlarını tercih etmek, uçuş esnasında dikkati başka şeylere yönlendirmek (örn. bulmaca, müzik, film, sohbet vb.), uyumak gibi çeşitli yollara başvurduğunu göstermektedir. Daha önceki çalışmalarda da uçuş kaygısı yaşıyan kişilerin bu tür başa çıkma stratejilerini benimsediğ i belirlenmiştir (Avcıkurt vd., 2021; Ekeberg vd., 1989; Genç ve Dural, 2009; Grimholt vd., 2019; Wilhelm ve Roth, 1997). Kaçınma davranışı, kaygıya karşı çok yaygın bir tepkidir. Kaçınma, kısa süreli olarak kaygının azalmasına yardımcı olsa da uzun vadede kaygının sürmesini pekiştirmektedir. Dolayısıyla kaygıyla başa çıkmak açısından işlevsel bir yöntem değildir (Hayes-Skelton ve Eustis, 2020; Telch ve Zaizar, 2020; Zeidner ve Matthews, 2011). Bu çalışma özelinde de uçağ a binerken ilaç veya alkol kullanmanın uçuş esnasında kaygıyı azaltarak uçuş sürecinin daha kolay atlatılmasına yardımcı olduğı görülmektedir. Benzer şekilde, uçağ a binmemek ve başka ulaşım araçlarını tercih etmek ya da uçağ a biner binmez uyuyup uçuş süresini bu şekilde geçirmek de uçuş kaygısıyla yüzleşmeye gerek kalmamasını sağlayarak rahatlama yaratabilmektedir. Ancak katılımcıların uzun yıllardır uçuş kaygısı yaşadığı ve bu yöntemlere

başvurduğu göz önünde bulundurulduğunda, kaçınmanın uçuş kaygısına yönelik kalıcı bir çözüm sağlamadığı görülmektedir. Dolayısıyla, uçuş kaygısına yönelik müdahalelerde uçuş kaygısının üstüne gidilmesi, uçuş ile ilgili kaygı yaratan uyaranlara (örn., düşünce, imge, uçuş süreçleri vb.) aşamalı olarak maruz kalınması, uçağa binmeye devam edilmesi gibi teknikler ile bilişsel ve davranışsal olarak kaçınmanın engellenmesi önerilmektedir (Maples-Keller ve Rauch, 2020; Oakes ve Bor, 2010b).

Kendini telkinle rahatlatma çabası isimli alt tema, katılımcıların uçuş esnasında kaygılandıklarında endişeli düşüncelerini yatıştırmak için karşıt düşünceler geliştirme çabalarını yansıtmaktadır. Katılımcılar uçuş sırasında yaşadıkları deneyime dışarıdan bakıp, duygularını, düşüncelerini, bedensel deneyimlerini fark ederek bunların geçeceğine yönelik kendi kendilerini sakinleştirmeye çalışmaktadır. Benzer şekilde, önceki bir çalışmada da uçuş kaygısı yaşayan kişilerin uçağa daha çok bindikçe kaygının yavaş yavaş azalacağına dair kendi kendine içsel konuşma yaptıkları tespit edilmiştir (Genç ve Dural, 2009). Kaçınmaya kıyasla, kendini telkinle rahatlatma çabasının daha işlevsel bir başa çıkma yöntemi olduğu söylenebilir. Özellikle bilişsel davranışçı temelli müdahale yaklaşımlarında, kaygı oluşumunda etkili olan olumsuz içerikli, işlevsel olmayan inançları daha işlevsel ve gerçekçi inançlarla değiştirmenin önemi vurgulanmaktadır. Bu tür düşünceleri ve düşünce tarzlarını tespit etmek, onları değerlendirip yeniden düzenlemek kaygının azaltılmasında önemli bir role sahiptir (Reuman vd., 2020). Benzer şekilde, kişilerin uçuşla ilgili olumsuz düşüncelerine karşı (örn., uçağın düşeceğini ve öleceğini düşünmek vb.) alternatif düşüncelerin oluşturulması, felaketleştirici düşünme tarzı yerine daha mantıksal ve sağlıklı bir düşünme tarzının geliştirilmesi, uçuşla ilgili bilgi eksikliği veya yanlış bilgi sahibi olmaya karşı bilgilendirme yapılması gibi bilişsel müdahalelerin uçuş kaygısının azaltılmasında da etkili olduğu bilinmektedir (Oakes ve Bor, 2010b). Ek olarak, katılımcıların söz ettiği içsel konuşmalar, deneyimlerini fark etme ve gözlemlene açısından bilinçli farkındalık (mindfulness) ve üstbilgi kavramları ile örtüşmektedir. Alıntılar göz önünde bulundurulduğunda, katılımcıların uçuş esnasında yaşadığı deneyimi fark etmesi, bunun kaygı ile bağlantılı olduğunu tespit etmesi bilinçli farkındalık gerektirmektedir. Benzer şekilde, dışarıdan bir göz gibi bakarak, kişinin kendi düşünce ve duygu gibi bilişsel

süreçleri hakkında yorum yapması, kendi kendine telkinde bulunması (örn., geçecek, birazdan bitecek vb.) üstbilişsel süreçleri yansıtmaktadır. Dolayısıyla, uçuş kaygısına yönelik terapötik müdahalelerde bilinçli farkındalık ve kabul (Ong vd., 2020) ile üstbiliş (Wells, 2009) odaklı yaklaşımlara da başvurmanın faydalı olabileceği düşünülmektedir. Bu kapsamda, uçuş kaygısı yaşayan kişilerin bununla bağlantılı olarak zihinlerinden geçen düşünce veya imgeleri nasıl deneyimledikleri ve onlara nasıl tepki verdikleri üzerine çalışılabilir.

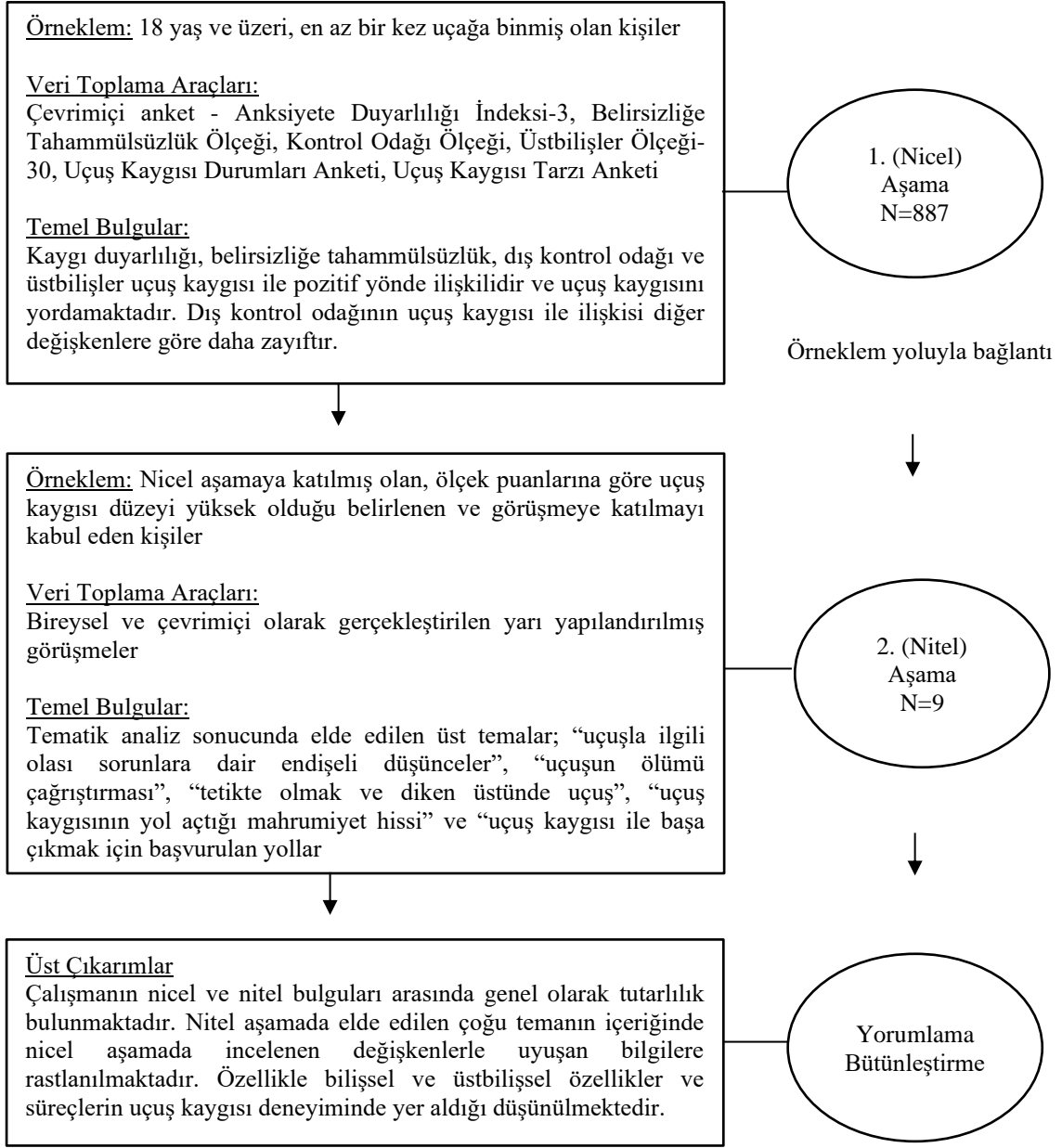
Hazırlıklı olma ihtiyacı isimli alt tema, katılımcıların, kaygılarını azaltabilmek için uçuş esnasında yaşanabilecek olası sorunlara yönelik ön hazırlık yapmaya çalışmalarını yansıtmaktadır. Katılımcılar uçaktaki koltuklarda yer alan kartları okumak, geçmiş uçak kazalarından kurtulan kişilerle ilgili bilgi edinmek, olası olumsuz durumlara yönelik plan yapmak, uçağın inişi esnasında koltukta kapanma pozisyonuna geçmek gibi önlemlere başvurduklarını belirtmektedir. Benzer şekilde, önceki bir çalışmada da uçuş görevlilerinin uyarıları ve uçakta yer alan güvenlik bilgilerine dikkati yöneltmenin güven hissini artırarak kaygıyı azalttığı belirtilmiştir (Genç ve Dural, 2009). Dolayısıyla bu tür davranışların, katılımcıların herhangi bir tehlikeye karşı önden hazırlık yaparak kendilerini güvende hissetmeleri ve böylece daha az kaygılanmaları şeklinde bir işlevi olduğu görülmektedir. Bu tür davranışlar, özellikle kaygı bozukluklarına yönelik alanyazında geçen “güvenlik davranışları” ile örtüşmektedir (Telch ve Zazar, 2020). Kişilerin kaygı duydukları konuyla/durumla bağlantılı algıladıkları tehdidi azaltmaya veya önlemeye yönelik bu tür davranışları da kaçınma işlevi görmektedir. Bu nedenle, kendini korumaya yönelik davranışlar her ne kadar anlaşılır ve içgüdüsel olsa da güvenlik davranışlarına başvurmanın kaygının devamlılığını pekiştirici bir etkisi bulunmaktadır (Helbig-Lang ve Petermann, 2020; Telch ve Zazar, 2020). Dolayısıyla, bu başa çıkma yönteminin de kısa vadede uçuş kaygısını azaltmaya yardımcı olabileceği, ancak uzun vadede etkili olmayarak uçuş kaygısının sürmesini destekleyici etki yaratabileceği düşünülmektedir.

Sonuç olarak, bu çalışmanın uçuş kaygısı yaşayan kişilerin deneyimlerini daha yakından incelemek ve anlamak açısından hem alanyazın hem de klinik uygulama alanlarına katkı sağladığı düşünülmektedir. Çalışmanın bulguları uçuş kaygısına yol açan faktörler, uçuş kaygısının onu deneyimleyen insanların

hayatlarına etkileri ve kişilerin uçuş kaygısıyla başa çıkma yöntemlerine dair fikir vermektedir. Bu çalışmada değinilmeyen kişilik özellikleri ve örüntüleri gibi faktörlerin de ilerleyen çalışmalarda uçuş kaygısı özelinde ele alınabileceği düşünülmektedir. Dolayısıyla, özellikle diğer kaygı bozuklukları ile de ilişkili olduğu bilinen nevrotiklik gibi özelliklerin uçuş kaygısı bağlamında da incelenmesi önerilmektedir. Öte yandan, bu çalışmanın bazı sınırlılıkları da bulunmaktadır. Örneğin, katılımcıların çoğu kadınlardan oluşmaktadır ve uçuş kaygısı yaşayan erkeklerin deneyimlerinin bu örnekleme yeterince temsil edilememiş olması mümkün görünmektedir. Her ne kadar uçuş kaygısı düzeyi ve uçuş kaygısının yaygınlığı kadınlarda erkeklere kıyasla daha yüksek olsa da ilerleyen çalışmalarda cinsiyet açısından katılımcı sayısının dengelenmesinin ve karşılaştırma yapılmasının faydalı olabileceği düşünülmektedir. Son olarak, çalışmanın bulguları betimleyici niteliktedir ve deneysel yöntemli olmaması nedeniyle bulguların neden-sonuç ilişkisi kurmaya olanak vermediği de unutulmamalıdır.

4.3. NİCEL VE NİTEL BULGULARIN BÜTÜNLEŞTİRİLMESİ

Bu kısımda, açıklayıcı sıralı desenle yürütülmüş olan karma yöntem araştırmasının nicel ve nitel aşamalarından elde edilen bulguların bütünleştirilerek yorumlanmasına yer verilmektedir. Çalışmanın nicel ve nitel aşamaları arasında entegrasyon (bütünleştirme), desen düzeyinde açıklayıcı sıralı desen aracılığıyla, yöntem düzeyinde bağlantı kurma ile, yorumlama ve raporlama düzeyinde ise bulguların birlikte ele alınması ile (Fetters vd., 2013) sağlanmıştır. Desen düzeyinde, açıklayıcı sıralı desenin yapısı gereği nitel aşama, nicel aşamayı takip etmiştir. Bağlantı kurma düzeyinde, nicel ve nitel örneklem kesişmektedir; nitel örneklem nicel örneklem arasından belirlenmiştir. Yorumlama ve raporlama düzeyinde ise yazılı anlatım ve ortak görselleştirme (şekil ve tablo) ile bilgi verilmektedir. Çalışmanın akışı Şekil 4.1’de özetlenmiştir.



Şekil 4.1: Çalışmanın nicel ve nitel aşamalarının özetlenmesi ve bütünleştirilmesi

Çalışmanın nicel aşamasındaki değişkenler ve bulgular ile nitel aşamasında elde edilen temalar ve alıntılar Tablo 4.1’de ilişkilendirilmiştir.

Tablo 4.1: Çalışmanın nicel ve nitel bulguların ilişkilendirilmesi

Örnek Ölçek Maddeleri	Nicel Değişkenler	Nitel Temalar	Örnek Alıntı
	Üstbiliş	➔ Havacılıkla ilgili edinilen bilgilerin endişe yaratması	Hep işte bu izlediklerim, öğrendiklerim.. Yani mesela bir arkadaşım Tayland'a gitmişti ve yatay türbülans diye bir şey, yatay dikey türbülans diye bir şey varmış bilmiyorum, o dikey türbülansa girmişler ve uçak böyle pat pat düşe düşe gitmiş. Mesela bir ya bunu bana anlattıkları sene belki 2008 ama benim hâlâ aklımda olan bir şey yani hani. Ben o tecrübeleri çok kodladım muhtemelen. Ya onlar mesela endişe edip sonra araştırmıştım. Yani yatay türbülans ne dikey türbülans ne nasıl oluyor falan diye.
Kazalar, doğrudan doğruya hataların sonucudur. Talihsizlik olarak nitelenen durumların çoğu, yetenek eksikliğinin, ihmalin, tembelliğin ve benzeri nedenlerin sonucudur.	Kontrol Odağı (iç)	➔ Başkalarına karşı güvensizlik ve şüphenin endişeye yol açması	Şöyle, yani ben kendim çok titiz bir insanım ve her şeyi böyle çok kuralına uygun yapmaya çalışan bir insanım. Fakat başkalarının bu özeni göstermediğini düşünüyorum. Bir uçağa bindiğimde de pilotun o özeni gösteremeyeceğini, küçük bir hata yapabileceğini, ya o kişi benim gibi çok böyle titiz bir insan değilse, çok vurdumduymaz bir insansa, bir şeyi gözden kaçırırsa, bir şeye dikkat etmezse, orada herhangi bir göstergede bir şeyi gözden kaçırırsa, yani sürekli bunları düşünüyorum. Ya şimdi tam frene basamazsa, indiremezse uçağı, hadi tamam kalktım güzel ama yere nasıl ineceğim, yani ya indiremezse, tam tutturamazsa...
Önceden kestirilemeyen olaylar beni alt üst ediyor.	Belirsizliğe Tahammülsüzlük	➔ Uçuşla ilgili algılanan belirsizliklerin endişe oluşturması	Hani daha fazla süre uzun süre havada kalacak olma hissi beni rahatsız eder. Hani şeyi biliyorum bir saat 15 dakika, süper tamam, ben bir saat 15 dakika kendimle mücadelemi vereceğim ama bundan bir saat 15 dakika sonra kurtulacağım. Eğer bu bir saat 15 dakika üç saate uzarsa o zaman endişelenirim belki. Hani o belirsizlik belki uçağın uzun süre havada kalması o zaman şöyle bir endişe başlar; yakıt yeterli mi, biz ne kadar süre kalabiliriz? ... Eğer uçak iniş yapamayacak ve geri dönmek ve başka bir yere inmek zorunda kalacaksak mesela burada şöyle bir endişeye katılabilirim; benzinimiz yeterli mi, niye geri döndük, ne var, uçak niye inmeyecek, peki gideceğimiz yer buradan daha iyi mi olacak? Mesela bunları düşünebilirim.
Kalbimin hızlı çarpması beni korkutur.	Kaygı Duyarlılığı	➔ Uçuşun ölümü çağrıştırması	Ya kendimi hasta gibi hissediyorum, ya kalbim duracak, hani nasıl diyeyim, imm ölecek gibi oluyorum. Yani şu an eşim bana diyor, bineriz artık diyor. Yok diyorum Sinan, ben ölürüm. Kesin ölürüm artık yani, binersem ölürüm. Kalbim durur, öyle bir his oluşuyor.
	Üstbiliş	➔	İnsanın aklında sen aniden bir insanı nasıl kaybedebilirsin? Her zaman başına pandemi diye bir şey gelmiyor. Kaza olursa kaybedebilirsin. İşte bu kaza olma hali, aniden bir şey olacak şeyi işte hissi mesela işte diyelim ben uçağı bindiğimde aniden ölebilirim. Çünkü bir kaza

			yapabilirim, yakınım yapabilir vesaire bu tarz şeyleri düşünmeye beni itiyor açıkçası.
	Üstbiliş	➔ Tetikte olmak ve diken üstünde uçuş	Sürekli işte şeylere bakıyorum, nedir o, sesleri dinlemeye çalışıyorum. Sürekli hosteslerin hareketlerini kontrol ediyorum, işte bir koşuşturma var mı, bir şey var mı, diğer insanlara bakıyorum ne kadar rahatlar mı, şunu mu, bu mu gibi. Kanatlara bakıyorum. Sürekli kontrol yani sürekli bir şeyleri kontrol ediyorum.
		Uçuş kaygısının yol açtığı mahrumiyet hissi	Mesela yurt dışına çıkma isteğimiz var ama benden dolayı eşim de gidemiyor. Yani tabi ki etkiliyor yani ister istemez. Mesela Kıbrıs'a gitti eşimle kızlarım, tatil yaptılar, ben gidemedim. ... Tabi ki biraz şey oluyor böyle, burukluk oldu, üzüldüm yani. Hani bu korkuyu niye yaşadım filan kendi kendime şey yapıyorum ama elimde değil. Yani o süreçte zaten zirvede yaşıyordum o korku duygusunu, üzüldüm tabi.
	Üstbiliş	➔ Kaçınma eğilimi	Yalnızsam işte ee mesela bir genelde bilgisayarımı yanıma alıyorum. Hani iş veya okulla ilgili bir şey varsa hani ona da böyle gerçekten odaklanmam gereken şeyler olduğu için hani kendimi ona vereyim hani diğer yani uçuş ile ilgili konuları düşünmeyeyim diye bunu yapabiliyorum. Hani beni gerçekten meşgul edecek ve hani bütün odağımı vermem gereken şeylere.
Düşüncelerim hakkında çok düşünürüm.	Üstbiliş	➔ Kendini telkinle rahatlatma çabası	Genellikle kendi içimde bir anksiyete yaşadığım zaman bir antitez üretirim ona. Yani o korku verici durum tez, bir de benim ona karşı oluşturacağım bir antitez oluştururum. ... Bunu da olabildiğince mantıklı oluşturmaya çalışırım. İşte atıyorum, örnek vereceğim, işte kanatların çok sallandığını gördüm uçağın ve diyorum ki işte kanatlar çok hareket ediyor, işte kopabilir, düşebilir gibi. O sırada ama şunu da üretiyorum, işte uçakların kanatları çok güvenilir, işte çok dayanıklı yapılmıştır, işte en tepede birleştirilebilir kadar esnektir vesaire gibi kendime antitez üretiyorum genelde.
Endişelenmek gelecekte olabilecek sorunları engellememe yardımcı olur.	Üstbiliş	➔ Hazırlıklı olma ihtiyacı	Yani senaryolar çiziyorum. Eğer olursa başıma ben bunu nasıl çözerim? Tabi işte biraz önce söylediğim gibi hani çok kontrolcü ve kendinin etrafında dünyayı döndürmeye çalışan bir kişilik olduğum için hani böyle bir durum olursa ben bu durumu nasıl çözerim önceden düşünüyem ki planlayım ki başıma gelirse o anda panikleemeyeyim gibi bir zihnimde öyle bir şey geçiyor. ... Yani başıma bir şey gelirse evet nasıl kurtulurum, nasıl atlarım, yeleşti nasıl giyerim, yüzme bilmiyorum, hatta suyun üzerinde sırt üstü mü durmam lazım, işte çektim şişmedi, nasıl şişireceğim, arada ben boğulmayacak mıyım falan bunların hepsini kafamdan geçirdiğim zamanlar oldu.

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere, “uçuşla ilgili algılanan belirsizliklerin endişe oluşturması” alt teması nicel aşamadaki belirsizliğe tahammülsüzlük değişkeni ile örtüşmektedir. Kişiler uçuş deneyiminin bazı belirsizlikler içerdiğini ve bu nedenle kaygı verici olduğunu düşünmektedir. Benzer şekilde, “uçuşun ölümü çağrıştırmaları” isimli temaya ait bazı alıntıların kaygı duyarlılığı özelliği ile bağdaştırılabileceği düşünülmektedir. Bazı insanlar, uçuş öncesinde veya sırasında kalp çarpıntısı gibi yaşadıkları bedensel belirtileri göz önünde bulundurarak bu deneyimin olumsuz sonuçlanmasından kaygılanmaktadır. Yukarıdaki tabloda da belirtildiği üzere, “başkalarına karşı güvensizlik ve şüphenin endişeye yol açması” adlı temaya ait alıntılar, içerik olarak iç kontrol odağı özelliği ile benzeşmektedir. Ancak, nicel analizlerde uçuş kaygısı düzeyi yüksek olanların dış kontrol odağı özelliğinin de daha yüksek olduğu ve dış kontrol odağının uçuş kaygısı ile pozitif yönde ilişkili olduğu belirlenmiştir. Bu farklılığı anlamak ve açıklamak için nitel aşamadaki katılımcıların Kontrol Odağı Ölçeği’nden aldıkları puanlar bireysel olarak tespit edilerek incelenmiştir. Bu ölçekten alınan puanlar arttıkça dış kontrol odağına yaklaşılmaktadır (Dağ, 2002). Ölçeği geliştiren araştırmacının (Dağ, 2002) da önerdiği gibi, katılımcıların ölçekten aldıkları puanlar yüksekte düşüğe doğru sıralanarak tüm örneklemden en yüksek puanlı %27’lik kesimdeki dış kontrol odağını; en düşük puanlı %27’lik kesimdeki iç kontrol odağını yansıtan kişiler belirlenmiştir. Bunun sonucunda, nitel aşamaya katılan dokuz kişiden birinin iç kontrol odağına, 3’ünün dış kontrol odağına daha yakın olduğu; geri kalanların ise arada bir düzeyde olduğu tespit edilmiştir. Benzer şekilde, dış kontrol odağı ile uçuş kaygısı arasındaki korelasyon ve regresyon analizlerinde katsayılar anlamlı olmasına rağmen, diğer değişkenlerin katsayılarına kıyasla daha düşük olduğu tespit edilmiştir. Dolayısıyla, uçuş kaygısının kontrol odağı ile ilişkisinin beklenenden zayıf olduğu, doğrusal olmayabileceği ve karmaşık olduğu düşünülmüştür. Bununla ilgili olarak bazı açıklamalar olabileceği tahmin edilmektedir. Daha önceki bir meta-analizde (Cheng vd., 2013), kontrol odağı ile kaygı belirtileri arasındaki ilişkide bireycilik ve toplulukçuluk gibi kültürel özelliklerin etkisinin olabileceği; dış kontrol odağı ile psikopatoloji belirtileri arasındaki ilişkinin bireyci toplumlarda, toplulukçu toplumlara kıyasla daha güçlü olabileceği ifade edilmiştir. Türkiye de kültürel boyutlar açısından toplulukçu özelliğe daha yakın bir ülke olarak

değerlendirildiğinden (Hofstede, 2001), bu çalışmada dış kontrol odağının uçuş kaygısı ile ilişkisinin beklenen şekilde çıkmaması anlaşılır görünmektedir. Buna ek olarak, yolcuların uçuş ile ilgili pek çok noktada (örn., yükseklik, uçak, uçuş personeli, hava durumu vb.) gerçekten de somut bir kontrol sahibi olmadığı düşünüldüğünde, iç veya dış kontrol odağına yakın olmanın, kişilerin uçuş kaygısı üzerinde önemli bir fark yaratmaması da anlaşılır gelmektedir. Bu nedenle, ilerleyen çalışmalarda kontrol odağının uçuş kaygısı ile ilişkisine yönelik incelemelerde bu konuların da dikkate alınması önemli görünmektedir.

“Uçuş kaygısının yol açtığı mahrumiyet hissi” ve “uçuş kaygısı ile başa çıkmak için başvurulan yollar” isimli temalar; nicel aşamada ölçülmemiş ve nitel aşamada tespit edilmiş yeni bulguları yansıtmaktadır. Bu durumda nicel ve nitel aşamaların tamamen aynı noktalara odaklanmadığı ve nitel aşamanın nicel aşamadaki bulguları zenginleştirme, genişletme işlevi olduğu söylenebilir.

Son olarak, “havacılıkla ilgili edinilen bilgilerin endişe yaratması”, “uçuşun ölümü çağrıştırması”, “tetikte olmak ve diken üstünde uçuş”, “kaçınma eğilimi”, “kendini telkinle rahatlatma çabası” ve “hazırlıklı olma çabası” adlı temaların bilişsel ve üstbilişsel özelliklerle ilişkili olduğu düşünülmüştür. Bu temaların, klinik açıdan psikopatolojilere yönelik tanımlar arası bir değerlendirme sunan “üstbilişsel model” ile örtüştüğü söylenebilir. Üstbilişsel modele göre çeşitli bilişsel ve üstbilişsel özellikler ile davranışların karşılıklı etkileşimi psikopatolojilerin ortaya çıkmasında ve sürmesinde birlikte rol almaktadır (Wells, 2009). Nitel aşamada uçuş kaygısı bağlamında tespit edilen “uçuşun ölümü çağrıştırması” ve “tetikte olmak ve diken üstünde uçuş” adlı temalar, bellek yanlılığı, dikkat yanlılığı, tehdit algısının yüksekliği ve uyaranları izleme gibi bilişsel faktörleri yansıtma açısından üstbilişsel model ile örtüşmektedir. Ek olarak, “kaçınma eğilimi”, “kendini telkinle rahatlatma çabası” ve “hazırlıklı olma çabası” adlı temalar da kaçınma, kontrol etme, güvence arayışı gibi modeldeki davranışsal tepkiler ve sonuçlar ile paralel görünmektedir. Sonuç olarak, tüm bu özelliklerin uçuş kaygısı üzerinde rolü olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu bağlamda, alanyazında önerilen bilişsel ve davranışsal müdahalelerin yanı sıra veya onlara alternatif olarak üstbilişsel (metakognitif) terapi tekniklerinden de yararlanılabileceği düşünülmektedir. Yani düşünme şekilleri ve bilişsel deneyimler üzerine çalışılabilir. Daha önce sözü edilen

uçuş ile ilişkili endişe içerikli düşünceler, uçuşla ilgili olumsuz olaylara dair bellek ve dikkat yanlılığı, uçuşa yönelik yüksek tehdit algısı, uçuş sürecinde uyarınları izleme ve işlevsel olmayan başa çıkma yolları (kaçınma, güvence arayışı vb.) deneyimlerine yönelik olarak sorgulama, dikkat eğitimi (seçici dikkat, dikkatin odağını hızlıca değiştirebilme, bölünmüş dikkat egzersizleri), bilişsel deneyime (örn., düşünce, imge vb.) kontrol, bastırma veya değerlendirme gibi bir tepki vermeden, ayrıştırarak farkındalık hali (detached mindfulness) endişelenmeyi/ruminasyonu ertelemek, metafor kullanımı gibi tekniklere başvurulabilir (Wells, 2009). Benzer şekilde, havayolu şirketleri bünyesinde pilotlar ve kabin memurları gibi uçuş personeline de bu tekniklerin kullanımına yönelik eğitimler verilebilir. Bazı yolcuların uçuş esnasında kaygılarını yönetemeyerek uçaktan inmek istemesi, belli bir yerde oturmak istemesi ya da kriz yaşamaları gibi uçuş operasyonunu olumsuz etkileyebilecek olası durumlar havacılık sektörü için sorun yaratabilmektedir (Nousi vd., 2008; Oakes ve Bor, 2010a). Bu gibi olasılıklar göz önünde bulundurulduğunda, özellikle kabin görevlileri tarafından uçuş esnasında kaygı yaşayan yolcuları sakinleştirmeye yönelik etkili ve uygun müdahalelerin yapılmasının önemli olabileceği düşünülmektedir. Böylece uçuş kaygısı nedeniyle uçuş esnasında yaşanabilecek zorlukların engellenmesi mümkün görünmektedir.

SONUÇ

Diğer ülkeler gibi Türkiye’de de havacılık sektörü gelişmekte, havalimanı ve yolcu sayısı artmaktadır (Aksoy ve Dursun, 2018). Pek çok insan, diğer seçeneklere kıyasla daha konforlu olması ve yolculuğun daha kısa sürmesi gibi gerekçelerle uçak ile seyahat etmektedir (Avcıkurt vd., 2021). Öte yandan, bu çalışmada da görüldüğü üzere, pek çok insan hala farklı düzeylerde de olsa uçuş kaygısı yaşamakta, bazıları uçağa binmemeye çalışırken bazıları da bu durumu zorlanarak yönetmeye çalışmaktadır. Bu nedenle, bu çalışmadaki gibi uçuş kaygısının çeşitli açılardan ele alınması hem yolcular hem klinisyenler hem de havacılık sektörü açısından önemli görünmektedir. Dolayısıyla, bu çalışmanın bulgularının pek çok anlamda katkı sağlayabileceği düşünülmektedir.

İlerleyen süreçte, uçuş fobisi tanısı almış klinik bir grup üzerinde bu çalışmanın tekrarlanması destekleyici olacağı düşünülmektedir. Böylece toplum ve klinik örneklemeler arasında karşılaştırma yapılmasının ve bulguların her iki grup için de genellenebilmesinin mümkün olabileceği öngörülmektedir. Ayrıca, randomize kontrollü bir çalışma ile uçuş kaygısına yönelik bir müdahale programında kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı, üstbilmiş özelliklerine dair çalışılması ve ön-test, son-test, takip ölçümleri arasında karşılaştırmalar yapılmasının daha fazla bilgi sağlayacağı düşünülmektedir.

Sonuç olarak, bu karma yöntem araştırması uçuş kaygısı ile ilgili kapsamlı bir anlayış sağlaması açısından önemli görünmektedir. Nicel aşamada uçuş kaygısının kaygı duyarlılığı, belirsizliğe tahammülsüzlük, kontrol odağı ve üstbilmiş ile ilişkilerine dair genel bir çerçeve çizilmiştir. Nitel aşamada ise bu özelliklerin bireysel düzlemde nasıl deneyimlendiğine dair detaylara ve ek bilgilere ulaşılmıştır. Hem bilişsel hem de üstbilmiş özelliklerin göz önünde bulundurulduğu, uçuş kaygısına eşlik eden diğer kaygıların da ele alındığı bir müdahalenin faydalı olabileceği düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- Abramowitz, J. S., & Blakey, S. M.** (2020). Overestimation of threat. In J. S. Abramowitz & S. M. Blakey (Eds.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (pp. 7-25). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-001>
- Adler, D., & Price, J. H.** (1985). Relation of agoraphobics' health locus of control orientation to severity of agoraphobia. *Psychological Reports*, 56(2), 619-625. <https://doi.org/10.2466/pr0.1985.56.2.619>
- Akın, A.** (2007). Akademik Kontrol Odağı Ölçeği: Geçerlik ve güvenilirlik çalışması. *Çukurova Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 3(34), 9-17.
- Aksoy, C., & Dursun, Ö. O.** (2018). A general overview of the development of the civil aviation sector in Turkey. *Electronic Journal of Social Sciences*, 17(67), 1060-1076. <https://doi.org/10.17755/esosder.343877>
- Allan, N. P., Albanese, B. J., Norr, A. M., Zvolensky, M. J., & Schmidt, N. B.** (2014a). Effects of anxiety sensitivity on alcohol problems: Evaluating chained mediation through generalized anxiety, depression and drinking motives. *Addiction*, 110(2), 260-268. <https://doi.org/10.1111/add.12739>
- Allan, N. P., Capron, D. W., Raines, A. M., & Schmidt, N. B.** (2014b). Unique relations among anxiety sensitivity factors and anxiety, depression, and suicidal ideation. *Journal of Anxiety Disorders*, 28(2), 266-275. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2013.12.004>
- Altın, M., & Karancı, A. N.** (2008). How does locus of control and inflated sense of responsibility relate to obsessive-compulsive symptoms in Turkish adolescents? *Journal of Anxiety Disorders*, 22(8), 1303-1315. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2008.01>
- Amerikan Psikiyatri Birliği.** (2014). *Ruhsal bozuklukların tanıs ve sayımsal elkitabı*. (Beşinci baskı, DSM-5). (E. Köroğlu, Çev. Ed.). Ankara: Hekimler Yayın Birliği. (Orijinal çalışma basım tarihi: 2013).
- Anderson, H. G.** (1919). *The medical and surgical aspects of aviation*. London: Oxford University Press.

- Anderson, P., Jacobs, C. H., Linder, G. K., Edwards, S., Zimand, E., Hodges, L., & Rothbaum, B. O.** (2006). Cognitive behavior therapy for fear of flying: Sustainability of treatment gains after September 11. *Behavior Therapy*, 37(1), 91-97. <https://doi.org/10.1016/j.beth.2005.05.001>
- Angehrn, A., Krakauer, R. L., & Carleton, R. N.** (2020). The impact of intolerance of uncertainty and anxiety sensitivity on mental health among public safety personnel: When the uncertain is unavoidable. *Cognitive Therapy and Research*, 44(5), 919-930. <https://doi.org/10.1007/s10608-020-10107-2>
- Armfield, J. M.** (2006). Cognitive vulnerability: A model of the etiology of fear. *Clinical Psychology Review*, 26(6), 746-768. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2006.03.007>
- Arslan, C., Dilmaç, B., & Hamarta, E.** (2009). Coping with stress and trait anxiety in terms of locus of control: A study with Turkish university students. *Social Behavior and Personality: An International Journal*, 37(6), 791-800. <https://doi.org/10.2224/sbp.2009.37.6.791>
- Avcıkurt, C., Sarioğlan, M., Saatçi, G., & Dinç, Y.** (2021). Uçak kaygılarının turistik seyahatlere etkisine yönelik bir araştırma. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 9(1), 553-572. <https://doi.org/10.21325/jotags.2021.803>
- Awaworyi Churchill, S., Munyanyi, M. E., Prakash, K., & Smyth, R.** (2020). Locus of control and the gender gap in mental health. *Journal of Economic Behavior & Organization*, 178, 740-758. <https://doi.org/10.1016/j.jebo.2020.08.013>
- Aydın, O., Balıkçı, K., Çökmüş, F. P., & Ünal Aydın, P.** (2019). The evaluation of metacognitive beliefs and emotion recognition in panic disorder and generalized anxiety disorder: Effects on symptoms and comparison with healthy control. *Nordic Journal of Psychiatry*, 73(4-5), 293-301. <https://doi.org/10.1080/08039488.2019.1623317>
- Azriel, O., & Bar-Haim, Y.** (2020). Attention bias. In J. S. Abramowitz & S. M. Blakey (Eds.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (pp. 203-218). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-012>
- Bailey, R., & Wells, A.** (2016). Is metacognition a causal moderator of the relationship between catastrophic misinterpretation and health anxiety? A prospective study. *Behaviour Research and Therapy*, 78, 43-50. <https://doi.org/10.1016/j.brat.2016.01.002>

- Barahmand, U.** (2008). Age and gender differences in adolescent worry. *Personality and Individual Differences*, 45(8), 778-783. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2008.08.006>
- Barlow, D. H., & Craske, M. G.** (2007). *Mastery of your anxiety and panic: Workbook* (4th ed.). Oxford University Press.
- Becker, E. S., Rinck, M., Türke, V., Kause, P., Goodwin, R., Neumer, S., & Margraf, J.** (2007). Epidemiology of specific phobia subtypes: Findings from the Dresden Mental Health Study. *European Psychiatry*, 22(2), 69-74. <https://doi.org/10.1016/j.eurpsy.2006.09.006>
- Bor, R.** (2007). Psychological factors in airline passenger and crew behaviour: A clinical overview. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 5(4), 207-216. <https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2007.03.003>
- Borrill, J., & Foreman, E. I.** (1996). Practitioner report: Understanding cognitive change: A qualitative study of the impact of cognitive-behavioural therapy on fear of flying. *Clinical Psychology & Psychotherapy: An International Journal of Theory and Practice*, 3(1), 62-74. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-0879\(199603\)3:1<62::AID-CPP67>3.0.CO;2-A](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-0879(199603)3:1<62::AID-CPP67>3.0.CO;2-A)
- Boswell, J. F., Thompson-Hollands, J., Farchione, T. J., & Barlow, D. H.** (2013). Intolerance of uncertainty: A common factor in the treatment of emotional disorders. *Journal of Clinical Psychology*, 69(6), 630-645. <https://doi.org/10.1002/jclp.21965>
- Botella, C., Fernández-Álvarez, J., Guillén, V., García-Palacios, A., & Baños, R.** (2017). Recent progress in virtual reality exposure therapy for phobias: A systematic review. *Current Psychiatry Reports*, 19(7), 42. <https://doi.org/10.1007/s11920-017-0788-4>
- Boyatzis, R. E.** (1998). *Transforming qualitative information: Thematic analysis and code development*. US: Sage Publications.
- Böke, Ö., Pazvantoğlu, O., Babadağı, Z., Ünverdi, E., Ay, R., Çetin, E., & Şahin, A. R.** (2015). Panik bozukluğunda üst bilişler. *Anadolu Psikiyatri Dergisi*, 16(1), 1-6. <http://doi.org/10.5455/apd.155782>
- Böttche, M., Kuwert, P., Pietrzak, R. H., & Knaevelsrud, C.** (2016). Predictors of outcome of an Internet-based cognitive-behavioural therapy for post-traumatic stress disorder in older adults. *Psychology and Psychotherapy*, 89(1), 82-96. <https://doi.org/10.1111/papt.12069>

- Braun, V., & Clarke, V.** (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77-101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Braun, V., & Clarke, V.** (2012). Thematic analysis. In H. Cooper, P. M. Camic, D. L. Long, A. T. Panter, D. Rindskopf, & K. J. Sher (Eds.), *APA handbook of research methods in psychology, Vol. 2. Research designs: Quantitative, qualitative, neuropsychological, and biological* (pp. 57-71). Washington DC: American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/13620-004>
- Buhr, K., & Dugas, M.** (2002). The Intolerance of Uncertainty Scale: Psychometric properties of the English version, *Behaviour Research and Therapy*, 40(8), 931-945. [https://doi.org/10.1016/s0005-7967\(01\)00092-4](https://doi.org/10.1016/s0005-7967(01)00092-4)
- Busscher, B., & Spinhoven, P.** (2017). Cognitive coping as a mechanism of change in cognitive-behavioral therapy for fear of flying: A longitudinal study with 3-year follow-up. *Journal of Clinical Psychology*, 73(9), 1064-1075. <https://doi.org/10.1002/jclp.22424>
- Busscher, B., Spinhoven, P., van Gerwen, L. J., & de Geus, E. J.** (2013). Anxiety sensitivity moderates the relationship of changes in physiological arousal with flight anxiety during in vivo exposure therapy. *Behaviour Research and Therapy*, 51(2), 98-105. <https://doi.org/10.1016/j.brat.2012.10.009>
- Campos, D., Bretón-López, J., Botella, C., Mira, A., Castilla, D., Mor, S., Baños, R., & Quero, S.** (2019). Efficacy of an internet-based exposure treatment for flying phobia (NO-FEAR Airlines) with and without therapist guidance: A randomized controlled trial. *BMC Psychiatry*, 19(86), 1-16. <https://doi.org/10.1186/s12888-019-2060-4>
- Capobianco, L., Faija, C., Husain, Z., & Wells, A.** (2020). Metacognitive beliefs and their relationship with anxiety and depression in physical illnesses: A systematic review. *PloS One*, 15(9), e0238457. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0238457>
- Cardos, R. A. I., David, O. A., & David, D. O.** (2017). Virtual reality exposure therapy in flight anxiety: A quantitative meta-analysis. *Computers in Human Behavior*, 72, 371-380. <https://doi.org/10.1016/j.chb.2017.03.007>
- Carleton, R. N.** (2012). The intolerance of uncertainty construct in the context of anxiety disorders: Theoretical and practical perspectives. *Expert Review of Neurotherapeutics*, 12(8), 937-947. <https://doi.org/10.1586/ern.12.82>

- Carleton, R. N.** (2016). Into the unknown: A review and synthesis of contemporary models involving uncertainty. *Journal of Anxiety Disorders*, *39*, 30-43. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2016.02.007>
- Carleton, R. N., Fetzner, M. G., Hackl, J. L., & McEvoy, P.** (2013). Intolerance of uncertainty as a contributor to fear and avoidance symptoms of panic attacks. *Cognitive Behaviour Therapy*, *42*(4), 328-341. <https://doi.org/10.1080/16506073.2013.792100>
- Carleton, R. N., Mulvogue, M. K., Thibodeau, M. A., McCabe, R. E., Antony, M. M., & Asmundson, G. J.** (2012). Increasingly certain about uncertainty: Intolerance of uncertainty across anxiety and depression. *Journal of Anxiety Disorders*, *26*(3), 468-479. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2012.01.011>
- Carleton, R. N., Sharpe, D., & Asmundson, G. J.** (2007). Anxiety sensitivity and intolerance of uncertainty: Requisites of the fundamental fears?. *Behaviour Research and Therapy*, *45*(10), 2307-2316. <https://doi.org/10.1016/j.brat.2007.04.006>
- Cartwright-Hatton, S., & Wells, A.** (1997). Beliefs about worry and intrusions: The Meta-Cognitions Questionnaire and its correlates, *Journal of Anxiety Disorders*, *11*(3), 279-296. [https://doi.org/10.1016/s0887-6185\(97\)00011-x](https://doi.org/10.1016/s0887-6185(97)00011-x)
- Chen, J., Tan, Y., Cheng, X., Peng, Z., Qin, C., Zhou, X., Lu, X., Huang, A., Liao, X., Tian, M., Liang, X., Huang, C., Zhou, J., Xiang, B., Liu, K., & Lei, W.** (2021). Maladaptive metacognitive beliefs mediated the effect of intolerance of uncertainty on depression. *Clinical Psychology & Psychotherapy*, *28*(6), 1525-1534. <https://doi.org/10.1002/cpp.2589>
- Cheng, C., Cheung, S. F., Chio, J. H.-m., & Chan, M.-P. S.** (2013). Cultural meaning of perceived control: A meta-analysis of locus of control and psychological symptoms across 18 cultural regions. *Psychological Bulletin*, *139*(1), 152-188. <https://doi.org/10.1037/a0028596>
- Clark, G. I., & Rock, A. J.** (2016). Processes contributing to the maintenance of flying phobia: A narrative review. *Frontiers in Psychology*, *7*(754), 1-21. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2016.00754>
- Cloitre, M., Heimberg, R. G., Liebowitz, M. R., & Gitow, A.** (1992). Perceptions of control in panic disorder and social phobia. *Cognitive Therapy and Research*, *16*(5), 569-577. <https://doi.org/10.1007/BF01175142>

- Corcoran, K. M., & Segal, Z.** (2008). Metacognition in depressive and anxiety Disorders: Current directions. *International Journal of Cognitive Therapy, 1(1)*, 33-44.
- Creswell, J. W.** (2021). *Nitel araştırma yöntemleri: Beş yaklaşıma göre nitel araştırma ve araştırma deseni* (6. b.). (Çev. Ed.: S. B. Demir & M. Bütün). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V.** (2020). *Karma yöntem araştırmaları: Tasarımı ve yürütülmesi* (4. b.). (Çev. Ed.: Y. Dede & S. B. Demir). Ankara: Anı Yayıncılık.
- Cuijpers, P., Marks, I. M., van Straten, A., Cavanagh, K., Gega, L., & Andersson, G.** (2009). Computer-aided psychotherapy for anxiety disorders: A meta-analytic review. *Cognitive Behaviour Therapy, 38(2)*, 66-82. <https://10.1080/16506070802694776>
- Curtis, G. C., Magee, W. J., Eaton, W. W., Wittchen, H.-U., & Kessler, R. C.** (1998). Specific fears and phobias: Epidemiology and classification. *The British Journal of Psychiatry, 173*, 212-217. <https://doi.org/10.1192/bjp.173.3.212>
- Czerniak, E., Caspi, A., Litvin, M., Amiaz, R., Bahat, Y., Baransi, H., Sharon, H., Noy, S., & Plotnik, M.** (2016). A novel treatment of fear of flying using a large virtual reality system. *Aerospace Medicine and Human Performance, 87(4)*, 411-416. <https://doi.org/10.3357/AMHP.4485.2016>
- Çetingüç, M.** (2018). *Havacılık ve uzay psikolojisi*. (3. Basım). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Da Costa, R. T., Sardinha, A., & Nardi, A. E.** (2008). Virtual reality exposure in the treatment of fear of flying. *Aviation, Space, and Environmental Medicine, 79(9)*, 899-903. <https://doi.org/10.3357/asm.2277.2008>
- Dağ, İ.** (1992). Kontrol odağı, öğrenilmiş güçlülük ve psikopatoloji ilişkileri. *Psikoloji Dergisi, 7(27)*, 1-9.
- Dağ, İ.** (2002). Kontrol Odağı Ölçeği (KOÖ): Ölçek geliştirme, güvenilirlik ve geçerlik çalışması. *Türk Psikoloji Dergisi, 17(49)*, 77-90.
- Deacon, B., & Abramowitz, J.** (2006). Anxiety sensitivity and its dimensions across the anxiety disorders. *Journal of Anxiety Disorders, 20(7)*, 837-857. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2006.01.003>

- Dean, R. D., & Whitaker, K. M.** (1982). Fear of Flying: Impact on the U.S. Air Travel Industry. *Journal of Travel Research*, 21(1), 7-17. <https://doi.org/10.1177/004728758202100104>
- Depla, M. F., ten Have, M. L., van Balkom, A. J., & de Graaf, R.** (2008). Specific fears and phobias in the general population: Results from the Netherlands Mental Health Survey and Incidence Study (NEMESIS). *Social Psychiatry and Psychiatric Epidemiology*, 43, 200-208. <https://doi.org/10.1007/s00127-007-0291-z>
- Dirik, G., & Günay, E.** (2009). Dindarlık, kontrol odağı ve psikolojik sıkıntılar. *Civilacademy Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(1), 47-62.
- Doruk, A., Dugenci, M., Ersöz, F., & Öznur, T.** (2015). Intolerance of uncertainty and coping mechanisms in nonclinical young subjects. *Nöropsikiyatri Arsivi*, 52(4), 400-405. <https://doi.org/10.5152/npa.2015.8779>
- Duffy, R. D., Jadidian, A., Douglass, R. P., & Allan, B. A.** (2015). Work volition among U.S. veterans: Locus of control as a mediator. *The Counseling Psychologist*, 43(6), 853-878. <https://doi.org/10.1177/0011000015576800>
- Dugas, M. J., Gagnon, F., Ladouceur, R., & Freeston, M. H.** (1998). Generalized anxiety disorder: A preliminary test of a conceptual model. *Behaviour Research and Therapy*, 36(2), 215-226. [https://doi.org/10.1016/s0005-7967\(97\)00070-3](https://doi.org/10.1016/s0005-7967(97)00070-3)
- Ekeberg, Ø., Seeberg, I., & Ellertsen, B. B.** (1989). The prevalence of flight anxiety in Norway. *Nordisk Psykiatrisk Tidsskrift*, 43(5), 443-448. <https://doi.org/10.3109/08039488909107869>
- Ekeberg, Ø., Seeberg, I., & Ellertsen, B. B.** (1990). A cognitive/behavioral treatment program for flight phobia, with 6 months' and 2 years' follow up. *Nordisk Psykiatrisk Tidsskrift*, 44(4), 365-374. <https://doi.org/10.3109/08039489009096580>
- Ellis, D. M., & Hudson, J. L.** (2011). Test of the metacognitive model of generalized anxiety disorder in anxiety-disordered adolescents. *Journal of Experimental Psychopathology*, 2(1), 28-43. <https://doi.org/10.5127/jep.011910>
- Elliott, R., Fischer, C. T., & Rennie, D. L.** (1999). Evolving guidelines for publication of qualitative research studies in psychology and related fields. *The British Journal of Clinical Psychology*, 38(3), 215-229. <https://doi.org/10.1348/014466599162782>

- Emmelkamp, P. M.** (2005). Technological innovations in clinical assessment and psychotherapy. *Psychotherapy and Psychosomatics*, 74, 336-343. <https://doi.org/10.1159/000087780>
- Etherington, K.** (2017). Personal experience and critical reflexivity in counselling and psychotherapy research. *Counselling and Psychotherapy Research*, 17(2), 85-94.
- Fetters, M. D., Curry, L. A., & Creswell, J. W.** (2013). Achieving integration in mixed methods designs-principles and practices. *Health Services Research*, 48(6-2), 2134-2156. <https://doi.org/10.1111/1475-6773.12117>
- Fineberg, N. A., Reghunandanan, S., Kolli, S., & Atmaca, M.** (2014). Obsessive-compulsive (anankastic) personality disorder: Toward the ICD-11 classification. *Revista Brasileira de Psiquiatria*, 36(1), 40-50. <https://doi.org/10.1590/1516-4446-2013-1282>
- Fischer C. T.** (2009). Bracketing in qualitative research: Conceptual and practical matters. *Psychotherapy Research*, 19(4-5), 583-590. <https://doi.org/10.1080/10503300902798375>
- Flavell, J. H.** (1979). Metacognition and cognitive monitoring: A new area of cognitive-developmental inquiry. *American Psychologist*, 34(10), 906-911. <https://doi.org/10.1037/0003-066X.34.10.906>
- Fredrikson, M., Annas, P., Fischer, H. & Wik, G.** (1996). Gender and age differences in the prevalence of specific fears and phobias. *Behaviour Research and Therapy*, 34(1), 33-39. [https://doi.org/10.1016/0005-7967\(95\)00048-3](https://doi.org/10.1016/0005-7967(95)00048-3)
- Freeston, M. H., Rhéaume, J., Letarte, H., Dugas, M. J., & Ladouceur, R.** (1994). Why do people worry? *Personality and Individual Differences*, 17(6), 791-802. [https://doi.org/10.1016/0191-8869\(94\)90048-5](https://doi.org/10.1016/0191-8869(94)90048-5)
- Genç, B. R., & Dural, U.** (2009). Flight anxiety, coping and management: Air passengers' subjective experiences of flight anxiety, coping strategies and managerial Implications: How to improve service quality by organising psychology. *British Travel Health Association Journal*, 14, 26-32.
- Gkika, S., Wittkowski, A., & Wells, A.** (2018). Social cognition and metacognition in social anxiety: A systematic review. *Clinical Psychology & Psychotherapy*, 25(1), 10-30. <https://doi.org/10.1002/cpp.2127>

- Graham, B., Bowes, L., & Ehlers, A.** (2022). External locus of control but not self-esteem predicts increasing social anxiety among bullied children. *Clinical Psychology in Europe*, 4(2), e3809. <https://doi.org/10.32872/cpe.3809>
- Greene, J. C., Caracelli, V. J., & Graham, W. F.** (1989). Toward a conceptual framework for mixed-method evaluation designs. *Educational Evaluation and Policy Analysis*, 11(3), 255-274. <https://doi.org/10.2307/1163620>
- Gregg, L., & Tarrier, N.** (2007). Virtual reality in mental health: A review of the literature. *Social Psychiatry and Psychiatric Epidemiology: The International Journal for Research in Social and Genetic Epidemiology and Mental Health Services*, 42(5), 343-354. <https://doi.org/10.1007/s00127-007-0173-4>
- Grimholt, T. K., Bonsaksen, T., Schou-Bredal, I., Heir, T., Lerdal, A., Skogstad, L., & Ekeberg, Ø.** (2019). Flight anxiety reported from 1986 to 2015. *Aerospace Medicine and Human Performance*, 90(4), 384-388. <https://doi.org/10.3357/AMHP.5125.2019>
- Gutierrez, R., Hirani, T., Curtis, L., & Ludlow, A. K.** (2020). Metacognitive beliefs mediate the relationship between anxiety sensitivity and traits of obsessive-compulsive symptoms. *BMC Psychology*, 8(1), 40. <https://doi.org/10.1186/s40359-020-00412-6>
- Guillot, C. R., Leventhal, A. M., Raines, A. M., Zvolensky, M. J., & Schmidt, N. B.** (2016). Anxiety sensitivity facets in relation to tobacco use, abstinence-related problems, and cognitions in treatment-seeking smokers. *Addictive Behaviors*, 56, 30-35. <https://doi.org/10.1016/j.addbeh.2016.01.005>
- Gülüm, V., & Dağ, İ.** (2014). Yetişkin bağlanma örüntüleri ile psikopatoloji belirtileri arasındaki ilişkide bilişsel özelliklerin aracı rolü: Kontrol odağı ve tekrarlayıcı düşünme. *Türk Psikiyatri Dergisi*, 25(4), 244-252.
- Güzel, A., Turan, S., & Üner, S.** (2020). Turkish validity and reliability of Multidimensional Health Locus of Control Scale Form A. *International Journal of Nursing Practice*, 26(5), e12813. <https://doi.org/10.1111/ijn.12813>
- Hayes, A. F.** (2022). *Introduction to Mediation, Moderation, and Conditional Process Analysis: A Regression-Based Approach*. (3rd ed.) New York: The Guilford Press.

- Hayes-Skelton, S. A., & Eustis, E. H.** (2020). Experiential avoidance. In J. S. Abramowitz & S. M. Blakey (Eds.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (pp. 115-131). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-007>
- Helbig-Lang, S., & Petermann, F.** (2010). Tolerate or eliminate? A systematic review on the effects of safety behavior across anxiety disorders. *Clinical Psychology: Science and Practice*, 17(3), 218-233. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2850.2010.01213.x>
- Hendriks, S. M., Spijker, J., Licht, C. M., Beekman, A. T., Hardeveld, F., de Graaf, R., Batelaan, N. M., & Penninx, B. W.** (2014). Disability in anxiety disorders. *Journal of Affective Disorders*, 166, 227-233. <https://doi.org/10.1016/j.jad.2014.05.006>
- Holaway, R. M., Heimberg, R. G., & Coles, M. E.** (2006). A comparison of intolerance of uncertainty in analogue obsessive-compulsive disorder and generalized anxiety disorder. *Journal of Anxiety Disorders*, 20(2), 158-174. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2005.01.002>
- Hofstede, G.** (2001). *Culture's consequences: Comparing values, behaviors, institutions and organizations across nations*. (2nd ed.). California: SAGE Publications.
- Hosseini Ramaghani, N. A., Rezaei, F., Sepahvandi, M. A., Gholamrezaei, S., & Mirderikvand, F.** (2019). The mediating role of the metacognition, time perspectives and experiential avoidance on the relationship between childhood trauma and post-traumatic stress disorder symptoms. *European Journal of Psychotraumatology*, 10(1), 1648173. <https://doi.org/10.1080/20008198.2019.1648173>
- Hovenkamp-Hermelink, J., Jeronimus, B. F., van der Veen, D. C., Spinhoven, P., Penninx, B., Schoevers, R. A., & Riese, H.** (2019). Differential associations of locus of control with anxiety, depression and life-events: A five-wave, nine-year study to test stability and change. *Journal of Affective Disorders*, 253, 26-34. <https://doi.org/10.1016/j.jad.2019.04.005>
- Iancu, I., Levin, J., Dannon, P. N., Poreh, A., Yehuda, Y. B., & Kotler, M.** (2007). Prevalence of self-reported specific phobia symptoms in an Israeli sample of young conscripts. *Journal of Anxiety Disorders*, 21(5), 762-769. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2006.11.001>
- Irak, M., & Tosun, A.** (2008). Exploring the role of metacognition in obsessive-compulsive and anxiety symptoms. *Journal of Anxiety*

- İnozü, M., Yorulmaz, O., & Terzi, S.** (2012). Locus of control in obsessive-compulsive (OC) and depressive symptoms: The moderating effect of externality on obsessive-related control beliefs in OC symptoms. *Behaviour Change*, 29(3), 148-163. <https://doi.org/10.1017/bec.2012.14>
- Jacoby, R. J.** (2020). Intolerance of uncertainty. In J. S. Abramowitz & S. M. Blakey (Eds.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (pp. 45-63). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-003>
- Kashdan, T. B., Zvolensky, M. J., & McLeish, A. C.** (2008). Anxiety sensitivity and affect regulatory strategies: Individual and interactive risk factors for anxiety-related symptoms. *Journal of Anxiety Disorders*, 22(3), 429-440. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2007.03.011>
- Kennedy, B. L., Lynch, G. V., & Schwab, J. J.** (1998). Assessment of locus of control in patients with anxiety and depressive disorders. *Journal of Clinical Psychology*, 54(4), 509-515. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1097-4679\(199806\)54:4<509::AID-JCLP12>3.0.CO;2-J](https://doi.org/10.1002/(SICI)1097-4679(199806)54:4<509::AID-JCLP12>3.0.CO;2-J)
- Khaje Mansoori, A., Mohammadkhani, P., Mazidi, M., Kami, M., Bakhshi, N. M., & Shahidi, S.** (2016). The role of metacognition and intolerance of uncertainty in differentiating illness anxiety and generalized anxiety. *Practice in Clinical Psychology*, 4(1), 57-65.
- Khawaja, N., & McMahon, J.** (2011). The relationship of meta-worry and intolerance of uncertainty with pathological worry, anxiety, and depression. *Behaviour Change*, 28(4), 165-180. <https://doi.org/10.1375/bech.28.4.165>
- Kim, S., Palin, F., Anderson, P., Edwards, S., Lindner, G., & Rothbaum, B. O.** (2008). Use of skills learned in CBT for fear of flying: Managing flying anxiety after September 11th. *Journal of Anxiety Disorders*, 22(2), 301-309. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2007.02.006>
- Klonowicz, T.** (2001). Discontented people: Reactivity and locus of control as determinants of subjective well-being. *European Journal of Personality*, 15(1), 29-47. <https://doi.org/10.1002/per.387>
- Krijn, M., Emmelkamp, P. M. G., Olafsson, R. P., Bouwman, M., van Gerwen, L. J., Spinhoven, P., Schuemie, M. J., & van der Mast, C. A.** (2007). Fear of flying treatment methods: virtual reality exposure vs.

cognitive behavioral therapy. *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, 78(2), 121-128.

Kuş Saillard, E. (2022). Giriş: Yöntemsel süreci anlama ve tanımlama. S. Sarı (Ed.), *Psikoterapi süreç araştırmaları: Nitel araştırma yöntemlerinin psikoterapi araştırmalarına uygulanması* (s. 1-11). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

Lapsekili, N., & Yelboğa, Z. (2014). Uçuş fobisinin göz hareketleri ile duyarsızlaştırma ve yeniden işleme (emdr) yöntemi ile tedavisi: Bir olgu sunumu. *Düşünen Adam: Psikiyatri ve Nörolojik Bilimler Dergisi*, 27(2), 168-172. <https://doi.org/10.5350/DAJPN2014270211>

Leahy, R. L., Wupperman, P., Edwards, E., Shivaji, S., & Molina, N. (2019). Metacognition and emotional schemas: Effects on depression and anxiety. *International Journal of Cognitive Therapy*, 12(1), 25-37. <https://doi.org/10.1007/s41811-018-0035-8>

Lenzo, V., Toffle, M. E., Tripodi, F., & Quattropiani, M. C. (2016). Gender differences in anxiety, depression and metacognition. In Z. Bekirogullari, M. Y. Minas, & R. X. Thambusamy (Eds.), *Clinical & Counselling Psychology - CPSYC 2016, 9. European Proceedings of Social and Behavioural Sciences* (pp. 1-16). Future Academy. <https://doi.org/10.15405/epsbs.2016.05.02.1>

Mahoney, A. E., & McEvoy, P. M. (2012). Changes in intolerance of uncertainty during cognitive behavior group therapy for social phobia. *Journal of Behavior Therapy and Experimental Psychiatry*, 43(2), 849-854. <https://doi.org/10.1016/j.jbtep.2011.12.004>

Mantar, A., Yemez, B., & Alkın, T. (2010). Anksiyete Duyarlılığı İndeksi-3'ün Türkçe formunun geçerlik ve güvenilirlik çalışması, *Türk Psikiyatri Dergisi*, 21, 1-11.

Mantar, A., Yemez, B., & Alkın, T. (2011). Anxiety sensitivity and its importance in psychiatric disorders. *Turkish Journal of Psychiatry*, 22(3), 187-193.

Maples-Keller, J. L., & Rauch, S. A. M. (2020). Habituation. In J. S. Abramowitz & S. M. Blakey (Eds.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (pp. 249-263). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-014>

Maples-Keller, J. L., Yasinski, C., Manjin, N., & Rothbaum, B. O. (2017). Virtual reality-enhanced extinction of phobias and post-traumatic stress. *Neurotherapeutics: The journal of the American Society for*

Experimental Neurotherapeutics, 14(3), 554-563.
<https://doi.org/10.1007/s13311-017-0534-y>

Marks, I., & Cavanagh, K. (2009). Computer-aided psychological treatments: Evolving issues. *Annual Review of Clinical Psychology*, 5, 121-141.
<https://doi.org/10.1146/annurev.clinpsy.032408.153538>

Mavromoustakos, E., Clark, G. I., & Rock, A. J. (2016). Evaluating perceived probability of threat-relevant outcomes and temporal orientation in flying phobia. *PloS One*, 11(8), e0161272.
<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0161272>

Mazloom, M., Yaghubi, H., & Mohammadkhani, S. (2016). Post-traumatic stress symptom, metacognition, emotional schema and emotion regulation: A structural equation model. *Personality and Individual Differences*, 88, 94-98. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2015.08.053>

McEvoy, P. M., & Mahoney, A. E. (2011). Achieving certainty about the structure of intolerance of uncertainty in a treatment-seeking sample with anxiety and depression. *Journal of Anxiety Disorders*, 25(1), 112-122.
<https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2010.08.010>

McEvoy, P. M., & Mahoney, A. E. (2012). To be sure, to be sure: Intolerance of uncertainty mediates symptoms of various anxiety disorders and depression. *Behavior Therapy*, 43(3), 533-545.
<https://doi.org/10.1016/j.beth.2011.02.007>

McIntosh, I. B., Power, K. G., & Reed, J. M. (1996). Prevalence, intensity, and sex differences in travel related stressors. *Journal of Travel Medicine*, 3(2), 96-102. <https://doi.org/10.1111/j.1708-8305.1996.tb00713.x>

McIntosh, I. B., Swanson, V., Power, K. G., Raeside, F., & Dempster, C. (1998). Anxiety and health problems related to air travel. *Journal of Travel Medicine*, 5(4), 198-204. <https://doi.org/10.1111/j.1708-8305.1998.tb00507.x>

McNally, R. J., & Louro, C. E. (1992). Fear of flying in agoraphobia and simple phobia: Distinguishing features. *Journal of Anxiety Disorders*, 6(4), 319-324. [https://doi.org/10.1016/0887-6185\(92\)90003-P](https://doi.org/10.1016/0887-6185(92)90003-P)

Millar, R., & Shevlin, M. (2007). The development and factor structure of a Career Locus of Control Scale for use with school pupils. *Journal of Career Development*, 33(3), 224-249. <https://doi.org/10.1177/0894845306296643>

- Moldovan, R., & David, D.** (2014). One session treatment of cognitive and behavioral therapy and virtual reality for social and specific phobias. Preliminary results from a randomized clinical trial. *Journal of Cognitive and Behavioral Psychotherapies*, 14(1), 67-83.
- Morrison, J.** (2017). *DSM-5'i kolaylaştıran "klinisyenler için tanı rehberi"*. (M. Şahin, Çev. Ed.). Ankara: Nobel. (Orijinal çalışma basım tarihi: 2014).
- Morrow, S. L.** (2005). Quality and trustworthiness in qualitative research in counseling psychology. *Journal of Counseling Psychology*, 52(2), 250-260. <https://doi.org/10.1037/0022-0167.52.2.250>
- Möller, A. T., Nortje, C., & Helders, S.B.** (1998). Irrational cognitions and the fear of flying. *Journal of Rational-Emotive & Cognitive-Behavior Therapy*, 16(2), 135-148 <https://doi.org/10.1023/A:1024938411949>
- Mühlberger, A., Herrmann, M. J., Wiedemann, G. C., Ellgring, H., & Pauli, P.** (2001). Repeated exposure of flight phobics to flights in virtual reality. *Behaviour Research and Therapy*, 39(9), 1033-1050. [https://doi.org/10.1016/s0005-7967\(00\)00076-0](https://doi.org/10.1016/s0005-7967(00)00076-0)
- Naragon-Gainey, K.** (2010). Meta-analysis of the relations of anxiety sensitivity to the depressive and anxiety disorders. *Psychological Bulletin*, 136(1), 128-150. <https://doi.org/10.1037/a0018055>
- Normann, N., Lønfeldt, N. N., Reinholdt-Dunne, M. L., & Esbjørn, B. H.** (2016). Negative thoughts and metacognitions in anxious children following CBT. *Cognitive Therapy and Research*, 40(2), 188-197. <https://doi.org/10.1007/s10608-015-9740-2>
- Norr, A. M., Albanese, B. J., Allan, N. P., & Schmidt, N. B.** (2015). Anxiety sensitivity as a mechanism for gender discrepancies in anxiety and mood symptoms. *Journal of Psychiatric Research*, 62, 101-107. <https://doi.org/10.1016/j.jpsychires.2015.01.014>
- Norr, A. M., Oglesby, M. E., Capron, D. W., Raines, A. M., Korte, K. J., & Schmidt, N. B.** (2013). Evaluating the unique contribution of intolerance of uncertainty relative to other cognitive vulnerability factors in anxiety psychopathology. *Journal of Affective Disorders*, 151(1), 136-142. <https://doi.org/10.1016/j.jad.2013.05.063>
- Nousi, A., Haringsma, R., Van Gerwen, L., & Spinhoven, P.** (2008). Different flying histories in flying phobics: Association with psychopathology and treatment outcome. *Aviation Space and Environmental Medicine*, 79(10), 953-959. <https://doi.org/10.3357/ase.2189.2008>

- Oakes, M., & Bor, R.** (2010a). The psychology of fear of flying (part I): A critical evaluation of current perspectives on the nature, prevalence and etiology of fear of flying. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 8(6), 327-338. <https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2010.10.001>
- Oakes, M., & Bor, R.** (2010b). The psychology of fear of flying (part II): A critical evaluation of current perspectives on approaches to treatment. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 8(6), 339-363. <https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2010.10.002>
- Oğuz, G., Çelikbas, Z., Batmaz, S., Çağlı, S., & Sungur, M. Z.** (2019). Comparison between obsessive compulsive disorder and panic disorder on metacognitive beliefs, emotional schemas, and cognitive flexibility. *International Journal of Cognitive Therapy*, 12(3), 157-178. <https://doi.org/10.1007/s41811-019-00047-5>
- Olatunji, B. O., Cisler, J. M., & Deacon, B. J.** (2010). Efficacy of cognitive behavioral therapy for anxiety disorders: A review of meta-analytic findings. *The Psychiatric Clinics of North America*, 33(3), 557-577. <https://doi.org/10.1016/j.psc.2010.04.002>
- Olatunji, B. O., Cisler, J. M., & Tolin, D. F.** (2007). Quality of life in the anxiety disorders: A meta-analytic review. *Clinical Psychology Review*, 27(5), 572-581. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2007.01.015>
- Ong, C. W., Smith, B. M., Levin, M. E., & Twohig, M. P.** (2020). Mindfulness and acceptance. In J. S. Abramowitz & S. M. Blakey (Eds.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (pp. 323-344). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-018>
- Onyedire, N. G., Ekoh, A. T., Chukwuorji, J. C., & Ifeagwazi, C. M.** (2017). Posttraumatic stress disorder (PTSD) symptoms among firefighters: Roles of resilience and locus of control. *Journal of Workplace Behavioral Health*, 32(4), 227-248. <https://doi.org/10.1080/15555240.2017.1369885>
- Onwuegbuzie, A. J., & Collins, K. M.** (2007). A typology of mixed methods sampling designs in social science research. *The Qualitative Report*, 12(2), 281-316. <https://doi.org/10.46743/2160-3715/2007.1638>
- Oprış, D., Pinte, S., García-Palacios, A., Botella, C., Szamosközi, Ş., & David, D.** (2012). Virtual reality exposure therapy in anxiety disorders: A quantitative meta-analysis. *Depression and Anxiety*, 29(2), 85-93. <https://doi.org/10.1002/da.20910>

- Öst, L. G., Brandberg, M., & Alm, T.** (1997). One versus five sessions of exposure in the treatment of flying phobia. *Behaviour Research and Therapy*, 35(11), 987-996. [https://doi.org/10.1016/s0005-7967\(97\)00077-6](https://doi.org/10.1016/s0005-7967(97)00077-6)
- Özant, N., & Kelleci, M.** (2021). Uçuş korkusu üzerine nitel bir çalışma. *Journal of Aviation Research*, 3(2), 173-189. <https://doi.org/10.51785/jar.911774>
- Özkan, T., & Lajunen, T.** (2005). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): Factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences*, 38(3), 533-545. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2004.05.007>
- Pahlevan Sharif, S.** (2017). Locus of control, quality of life, anxiety, and depression among Malaysian breast cancer patients: The mediating role of uncertainty. *European Journal of Oncology Nursing: The official Journal of European Oncology Nursing Society*, 27, 28-35. <https://doi.org/10.1016/j.ejon.2017.01.005>
- Partlak-Günüşen, N., & Üstün, B.** (2011). Hemşirelik öğrencilerinin problem çözme beceri düzeyleri ile kontrol odağı arasındaki ilişki. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hemşirelik Yüksekokulu Elektronik Dergisi*, 4(2), 72-77.
- Patton, M. Q.** (2002). *Qualitative research and evaluation methods*. (3rd Ed.) Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Peacock, E. J., & Wong, P. T. P.** (1996). Anticipatory stress: The relation of locus of control, optimism, and control appraisals to coping. *Journal of Research in Personality*, 30(2), 204-222. <https://doi.org/10.1006/jrpe.1996.0014>
- Rachman, S.** (1977). The conditioning theory of fear-acquisition: A critical examination. *Behaviour Research and Therapy*, 15(5), 375-387. [https://doi.org/10.1016/0005-7967\(77\)90041-9](https://doi.org/10.1016/0005-7967(77)90041-9)
- Raines, A. M., Walton, J. L., McManus, E. S., Cuccurullo, L. J., Chambliss, J., Uddo, M., & Franklin, C. L.** (2017). Associations between lower order anxiety sensitivity dimensions and DSM-5 posttraumatic stress disorder symptoms. *Cognitive Behaviour Therapy*, 46(2), 162-173. <http://doi.org/10.1080/16506073.2016.1244559>
- Reisberg, D., & Heuer, F.** (2004). Memory for emotional events. In D. Reisberg & P. Hertel (Eds.), *Memory and emotion* (pp. 3-41). Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780195158564.003.0001>
- Reiss, S.** (1991). Expectancy model of fear, anxiety, and panic. *Clinical Psychology Review*, 11(2), 141-153. [https://doi.org/10.1016/0272-7358\(91\)90092-9](https://doi.org/10.1016/0272-7358(91)90092-9)

- Reiss, S., Peterson, R. A., Gursky, D. M., & McNally, R. J.** (1986). Anxiety sensitivity, anxiety frequency and the prediction of fearfulness. *Behaviour Research and Therapy*, *24*(1), 1-8. [https://doi.org/10.1016/0005-7967\(86\)90143-9](https://doi.org/10.1016/0005-7967(86)90143-9)
- Reuman, L., Buchholz, J. L., Blakey, S. M., & Abramowitz, J. S.** (2020). Cognitive change via rational discussion. In J. S. Abramowitz & S. M. Blakey (Eds.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (pp. 287-303). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-016>
- Robinson, L. J., & Freeston, M. H.** (2014). Emotion and internal experience in obsessive compulsive disorder: Reviewing the role of alexithymia, anxiety sensitivity and distress tolerance. *Clinical Psychology Review*, *34*(3), 256-271. <https://doi.org/10.1016/j.cpr.2014.03.003>
- Romano, M., Ma, R., Moscovitch, M., & Moscovitch, D. A.** (2020). Autobiographical memory bias. In J. S. Abramowitz & S. M. Blakey (Eds.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (pp. 183-202). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-011>
- Roth, W. T., Gomolla, A., Meuret, A. E., Alpers, G. W., Handke, E. M., & Wilhelm, F. H.** (2002). High altitudes, anxiety, and panic attacks: Is there a relationship? *Depression and Anxiety*, *16*(2), 51-58. <https://doi.org/10.1002/da.10059>
- Rothbaum, B. O., Anderson, P., Zimand, E., Hodges, L., Lang, D., & Wilson, J.** (2006). Virtual reality exposure therapy and standard (in vivo) exposure therapy in the treatment of fear of flying. *Behavior Therapy*, *37*(1), 80-90. <https://doi.org/10.1016/j.beth.2005.04.004>
- Rothbaum, B. O., Hodges, L., Smith, S., Lee, J. H., & Price, L.** (2000). A controlled study of virtual reality exposure therapy for the fear of flying. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, *68*(6), 1020-1026. <https://doi.org/10.1037//0022-006X.68.6.1020>
- Rotter, J. B.** (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological Monographs: General and Applied*, *80*(1), 1-28. <https://doi.org/10.1037/h0092976>
- Rotter, J. B.** (1990). Internal versus external control of reinforcement: A case history of a variable. *American Psychologist*, *45*(4), 489-493. <https://doi.org/10.1037/0003-066X.45.4.489>
- Rus-Calafell, M., Gutiérrez-Maldonado, J., Botella, C., & Baños, R. M.** (2013). Virtual reality exposure and imaginal exposure in the treatment of fear

of flying: A pilot study. *Behavior Modification*, 37(4), 568-590. <https://doi.org/10.1177/0145445513482969>

Saadat, S. H., Izadi, M., Ahmadi, K., & Shahyad, S. (2014). Non-pharmacologic treatments for fear of flying. *International Journal of Travel Medicine and Global Health*, 2(1), 31-37.

Sarı, S., & Dağ, İ. (2009). Belirsizliğe Tahammülsüzlük Ölçeği, Endişe ile İlgili Olumlu İnançlar Ölçeği ve Endişenin Sonuçları Ölçeği'nin Türkçeye uyarlanması, geçerliliği ve güvenilirliği, *Anadolu Psikiyatri Dergisi*, 10, 261-270.

Schindler, B., Vriends, N., Margraf, J., & Stieglitz, R. D. (2016). Ways of acquiring flying phobia. *Depression and Anxiety*, 33(2), 136-142. <https://doi.org/10.1002/da.22447>

Senaratne, R., van Ameringen, M., Mancini, C., & Patterson, B. (2010). The burden of anxiety disorders on the family. *The Journal of Nervous and Mental Disease*, 198(12), 876-880. <https://doi.org/10.1097/NMD.0b013e3181fe7450>

Sherman, A. C., Higgs, G. E., & Williams, R. L. (1997). Gender differences in the locus of control construct. *Psychology & Health*, 12(2), 239-248. <https://doi.org/10.1080/08870449708407402>

Shihata, S., McEvoy, P. M., & Mullan, B. A. (2017). Pathways from uncertainty to anxiety: An evaluation of a hierarchical model of trait and disorder-specific intolerance of uncertainty on anxiety disorder symptoms. *Journal of Anxiety Disorders*, 45, 72-79. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2016.12.001>

Skolnick, R. B., Schare, M. L., Wyatt, K. P., & Tillman, M. A. (2012). Aviophobia assessment: Validating the Flight Anxiety Situations Questionnaire as a clinical identification measure. *Journal of Anxiety Disorders*, 26(8), 779-784. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2012.07.006>

Spector, P. E. (1988). Development of the Work Locus of Control Scale. *Journal of Occupational Psychology*, 61(4), 335-340. <https://doi.org/10.1111/j.2044-8325.1988.tb00470.x>

Spokas, M., & Heimberg, R. G. (2009). Overprotective parenting, social anxiety, and external locus of control: Cross-sectional and longitudinal relationships. *Cognitive Therapy and Research*, 33(6), 543-551. <https://doi.org/10.1007/s10608-008-9227-5>

- Stewart, R. E., & Chambless, D. L.** (2009). Cognitive-behavioral therapy for adult anxiety disorders in clinical practice: A meta-analysis of effectiveness studies. *Journal of Consulting and Clinical Psychology, 77*(4), 595-606. <https://doi.org/10.1037/a0016032>
- Stewart, S. H., Taylor, S., & Baker, J. M.** (1997). Gender differences in dimensions of anxiety sensitivity. *Journal of Anxiety Disorders, 11*(2), 179-200. [https://doi.org/10.1016/s0887-6185\(97\)00005-4](https://doi.org/10.1016/s0887-6185(97)00005-4)
- Stinson, F. S., Dawson, D. A., Chou, S., P., Smith, S., Goldstein, R. B., Ruan, W. J., & Grant, B. F.** (2007). The epidemiology of DSM-IV specific phobia in the USA: results from the National Epidemiologic Survey on Alcohol and Related Conditions. *Psychological Medicine, 37*(7), 1047-1059. <https://doi.org/10.1017/S0033291707000086>
- Sun, X., Zhu, C., & So, S.** (2017). Dysfunctional metacognition across psychopathologies: A meta-analytic review. *European Psychiatry: The Journal of the Association of European Psychiatrists, 45*, 139-153. <https://doi.org/10.1016/j.eurpsy.2017.05.029>
- Şarahman-Kahraman, C., & Yabancı-Ayhan, N.** (2022). Investigation of the psychometric properties of the Turkish Version Multidimensional Weight Locus of Control Scale (T-MWLCS) in individuals with different body mass index. *Eating and Weight Disorders: EWD, 27*(5), 1847-1854. <https://doi.org/10.1007/s40519-021-01328-9>
- Tanyaş, B.** (2014). Nitel araştırma yöntemlerine giriş: Genel ilkeler ve psikolojideki uygulamaları. *Eleştirel Psikoloji Bülteni, 5*, 25-38.
- Tashakkori, A., & Creswell, J. W.** (2007). The new era of mixed methods [Editorial]. *Journal of Mixed Methods Research, 1*(3), 3-7. <https://doi.org/10.1177/2345678906293042>
- Taylor, S., Zvolensky, M. J., Cox, B. J., Deacon, B., Heimberg, R. G., Ledley, D. R., Abramowitz, J. S., Holaway, R. M., Sandin, B., Stewart, S. H., Coles, M., Eng, W., Daly, E. S., Arrindell, W. A., Bouvard, M., & Cardenas, S. J.** (2007). Robust dimensions of anxiety sensitivity: Development and initial validation of the Anxiety Sensitivity Index-3. *Psychological Assessment, 19*(2), 176-188. <https://doi.org/10.1037/1040-3590.19.2.176>
- Teddle, C., & Tashakkori, A.** (2020). *Karma yöntem araştırmalarının temelleri* (2. b.) (Çev. Ed.: Y. Dede & S. B. Demir). Ankara: Anı Yayıncılık.
- Teddle, C., & Yu, F.** (2007). Mixed methods sampling: A typology with examples. *Journal of Mixed Methods Research, 1*(1), 77-100. <https://doi.org/10.1177/1558689806292430>

- Telch, M. J., & Zaizar, E. D.** (2020). Safety behaviors. In J. S. Abramowitz & S. M. Blakey (Eds.), *Clinical handbook of fear and anxiety: Maintenance processes and treatment mechanisms* (pp. 27-44). American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/0000150-002>
- Thibodeau, M. A., Carleton, R. N., McEvoy, P. M., Zvolensky, M. J., Brandt, C. P., Boelen, P. A., Mahoney, A. E., Deacon, B. J., & Asmundson, G. J.** (2015). Developing scales measuring disorder-specific intolerance of uncertainty (DSIU): A new perspective on transdiagnostic. *Journal of Anxiety Disorders*, *31*, 49-57. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2015.01.006>
- Thompson, A. R., & Russo, K.** (2012). Ethical dilemmas for clinical psychologists in conducting qualitative research. *Qualitative Research in Psychology*, *9*(1), 32-46. <https://doi.org/10.1080/14780887.2012.630636>
- Tortella-Feliu, M., Bornas, X., & Llabrés, J.** (2008). Computer-assisted exposure treatment for flight phobia. *International Journal of Behavioral Consultation and Therapy*, *4*(2), 158-171.
- Traub, G. S., Grosslight, J. H., & Boroto, D. R.** (1982). Locus of control in predicting differential response to a treatment for flight anxiety. *Perceptual and Motor Skills*, *55*(1), 188-190. <https://doi.org/10.2466/pms.1982.55.1.188>
- Ünal, E.** (2022). Tematik analizinin psikoterapi araştırmalarında kullanımı ve uygulanması. S. Sarı (Ed.), *Psikoterapi süreç araştırmaları: Nitel araştırma yöntemlerinin psikoterapi araştırmalarına uygulanması* (s. 13-51). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- van Almen, K. L. M., & van Gerwen, L. J.** (2013). Prevalence and behavioral styles of fear of flying. *Aviation Psychology and Applied Human Factors*, *3*(1), 39-43. <https://doi.org/10.1027/2192-0923/a000035>
- van der Molen, G. M., van den Hout, M. A., & Halfens, R.** (1988). Agoraphobia and locus of control. *Journal of Psychopathology and Behavioral Assessment*, *10*(3), 269-275. <https://doi.org/10.1007/BF00962550>
- van Gerwen, L. J., Delorme, C., Van Dyck, R., & Spinhoven, P.** (2003a). Personality pathology and cognitive-behavioral treatment of fear of flying. *Journal of Behavior Therapy and Experimental Psychiatry*, *34*(2), 171-189. [https://doi.org/10.1016/s0005-7916\(03\)00038-7](https://doi.org/10.1016/s0005-7916(03)00038-7)

- van Gerwen, L. J., & Diekstra, R. F. W.** (2000). Fear of flying treatment programs for passengers: An international review. *Aviation, Space and Environmental Medicine*, 71(4), 430-437.
- van Gerwen, L. J., Diekstra, R. F. W., Arondeus, J. M., & Wolfger, R.** (2004). Fear of flying treatment programs for passengers: An international update. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 2, 27-35. <https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2004.01.002>
- van Gerwen, L. J., & Koopmans, T. A.** (2018). Self-help treatment for fear of flying. *Aeronautics and Aerospace Open Access Journal*, 2(3) 184-189. [https:// 10.15406/aaaj.2018.02.00049](https://10.15406/aaaj.2018.02.00049)
- van Gerwen, L. J., Spinhoven, P., Diekstra, R. F. W., & van Dyck, R.** (1997). People who seek help for fear of flying: Typology of flying phobics. *Behavior Therapy*, 28, 237-251. [https://doi.org/10.1016/S0005-7894\(97\)80045-7](https://doi.org/10.1016/S0005-7894(97)80045-7)
- van Gerwen, L. J., Spinhoven, P., Diekstra, R. F. W., & van Dyck, R.** (2002). Multicomponent standardized treatment programs for fear of flying: Description and effectiveness. *Cognitive and Behavioral Practice*, 9, 138-149. [https://doi.org/10.1016/S1077-7229\(02\)80007-4](https://doi.org/10.1016/S1077-7229(02)80007-4)
- van Gerwen, L. J., Spinhoven, P., & Van Dyck, R.** (2006). Behavioral and cognitive group treatment for fear of flying: A randomized controlled trial. *Journal of Behavior Therapy and Experimental Psychiatry*, 37(4), 358–371. <https://doi.org/10.1016/j.jbtep.2006.05.002>
- van Gerwen, L. J., Spinhoven, P., van Dyck, R., & Diekstra, R. F. W.** (1999). Construction and psychometric characteristics of two self-report questionnaires for the assessment of fear of flying, *Psychological Assessment*, 11(2), 146-158. <https://doi.org/10.1037/1040-3590.11.2.146>
- van Gerwen, L. J., van de Wal, C., Spinhoven, P., Diekstra, R. F. W., & van Dyck, R.** (2003b). Differential effects on self-efficacy of treatment components for fear of flying. *International Journal of Applied Aviation Studies*, 3(2), 291–309.
- Vanden Bogaerde, A., & De Raedt, R.** (2008). Cognitive vulnerability in fear of flying: The role of anxiety sensitivity. *Depression and Anxiety*, 25(9), 768-773. <https://doi.org/10.1002/da.20359>
- Vanden Bogaerde, A., & De Raedt, R.** (2011). The moderational role of anxiety sensitivity in flight phobia. *Journal of anxiety disorders*, 25(3), 422-426. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2010.11.005>

- Vanden Bogaerde, A., Pieters, J., & De Raedt, R.** (2012). The nature of threat: Enhanced recall of internal threat words in fear of flying. *Cognitive Therapy and Research*, 36(4), 390-396. <https://doi.org/10.1007/s10608-010-9346-7>
- Vlasveld, M. C., van der Feltz-Cornelis, C. M., Anema, J. R., van Mechelen, W., Beekman, A. T., van Marwijk, H. W., & Penninx, B. W.** (2013). The associations between personality characteristics and absenteeism: A cross-sectional study in workers with and without depressive and anxiety disorders. *Journal of occupational rehabilitation*, 23(3), 309-317. <https://doi.org/10.1007/s10926-012-9406-9>
- Wallach, H. S., & Bar-Zvi, M.** (2007). Virtual-reality-assisted treatment of flight phobia. *The Israel Journal of Psychiatry and Related Sciences*, 44(1), 29-32.
- Wardenaar, K. J., Lim, C. C. W., Al-Hamzawi, A. O., Alonso, J., Andrade, L. H., Benjet, C., Bunting, B., de Girolamo, G., Demyttenaere, K., Florescu, S. E., Gureje, O., Hisateru, T., Hu, C., Huang, Y., Karam, E., Kiejna, A., Lepine, J. P., Navarro-Mateu, F., Oakley Browne, M., ... de Jonge, P.** (2017). The cross-national epidemiology of specific phobia in the World Mental Health Surveys. *Psychological Medicine*, 47, 1744-1760. <https://doi.org/10.1017/S0033291717000174>
- Wells, A.** (1995). Meta-cognition and worry: A cognitive model of generalized anxiety disorder. *Behavioural and Cognitive Psychotherapy*, 23(3), 301-320. <https://doi.org/10.1017/S1352465800015897>
- Wells, A.** (2000). *Emotional disorders and metacognition: Innovative cognitive therapy*. Chichester: John Wiley & Sons.
- Wells, A.** (2009). *Metacognitive therapy for anxiety and depression*. New York, NY: Guilford Press.
- Wells, A., & Carter, K.** (1999). Preliminary tests of a cognitive model of generalized anxiety disorder. *Behaviour research and therapy*, 37(6), 585-594. [https://doi.org/10.1016/s0005-7967\(98\)00156-9](https://doi.org/10.1016/s0005-7967(98)00156-9)
- Wells, A., & Cartwright-Hatton, S.** (2004). A short form of the Metacognitions Questionnaire: Properties of the MCQ-30. *Behaviour Research and Therapy*, 42(4), 385-396. [https://doi.org/10.1016/S0005-7967\(03\)00147-5](https://doi.org/10.1016/S0005-7967(03)00147-5)
- Wheaton, M. G., Deacon, B. J., McGrath, P. B., Berman, N. C., & Abramowitz, J. S.** (2012). Dimensions of anxiety sensitivity in the anxiety disorders: Evaluation of the ASI-3. *Journal of Anxiety*

Disorders, 26(3), 401-408.
<https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2012.01.002>

Wiederhold, B. K., & Wiederhold, M. D. (2003). Three-year follow-up for virtual reality exposure for fear of flying. *Cyberpsychology & Behavior: The Impact of the Internet, Multimedia and Virtual reality on Behavior and Society*, 6(4), 441-445.
<https://doi.org/10.1089/109493103322278844>

Wilhelm, F. H., & Roth, W. T. (1997). Clinical characteristics of flight phobia. *Journal of Anxiety Disorders*, 11(3), 241-261.
[https://doi.org/10.1016/s0887-6185\(97\)00009-1](https://doi.org/10.1016/s0887-6185(97)00009-1)

Yıldırım, A. (1999). Nitel araştırma yöntemlerinin temel özellikleri ve eğitim araştırmalarındaki yeri ve önemi. *Eğitim ve Bilim*, 23(112), 7-17.

Yılmaz, A. E., Gençöz, T., & Wells, A. (2008). Psychometric characteristics of the Penn State Worry Questionnaire and Metacognitions Questionnaire-30 and metacognitive predictors of worry and obsessive-compulsive symptoms in a Turkish sample, *Clinical Psychology & Psychotherapy*, 15(6), 424-439. <https://doi.org/10.1002/cpp.589>

Yılmaz, A. E., Gençöz, T., & Wells, A. (2011). The temporal precedence of metacognition in the development of anxiety and depression symptoms in the context of life-stress: A prospective study. *Journal of Anxiety Disorders*, 25(3), 389-396.
<https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2010.11.001>

Yılmaz Halıcı, Ö., Coşar Yılmaz, Z. B., Temeloğlu Şen, E., & Ünsal, P. (2023). Psychometric properties of the FAS and the FAM questionnaires assessing flight anxiety: A Turkish community-based study. *The International Journal of Aerospace Psychology*.
<https://doi.org/10.1080/24721840.2023.2260428>

Zeidner, M., & Matthews, G. (2011). *Anxiety: 101*. New York, NY: Springer.

Zinbarg, R. E., Craske, M. G., & Barlow, D. H. (2006). *Mastery of your anxiety and worry: Therapist guide*. (2nd ed.). Oxford University Press.

Zvolensky, M. J., Bakhshaie, J., Garza, M., Valdivieso, J., Ortiz, M., Bogiaizian, D., Robles, Z., & Vujanovic, A. (2015). Anxiety sensitivity and subjective social status in relation to anxiety and depressive symptoms and disorders among Latinos in primary care. *Journal of Anxiety Disorders*, 32, 38-45. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2015.03.006>

EKLER

EK 1

ETİK KURUL İZİNİ

Evrak Tarih ve Sayısı: 25.05.2022-172



FATİH SULTAN MEHMET VAKIF ÜNİVERSİTESİ
BİLİMSEL ARAŞTIRMA VE YAYIN ETİĞİ KURULU KARARI

Karar Tarihi	18/05/2022	Karar Sayısı	15/10
--------------	------------	--------------	-------

KURUL ÜYELERİ

Prof. Dr. Fahameddin BAŞAR / Rektör Yardımcısı - Başkan
Prof. Dr. Erol KILIÇ / Güzel Sanatlar Fakültesi - Dekan - Üye
Prof. Dr. Esra AKGÜL / MYO – Müdür - Üye
Prof. Dr. Hasan BACANLI / Eğitim Fakültesi - Üye
Prof. Dr. İbrahim KOCABAŞ / Eğitim Fakültesi - Dekan V. - Üye
Prof. Dr. Fatma ALİSİNANOĞLU / Eğitim Fakültesi - Üye
Prof. Dr. Sefa SAYGILI / Edebiyat Fakültesi - Üye
Doç. Dr. Eyup Sabri KALA / Hukuk Müşaviri - Raportör

Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu 18.05.2022 tarihinde saat 11:00'te toplanmış ve aşağıdaki karar alınmıştır.

KARAR

KARAR NO 2022-15/10 Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Klinik Psikoloji Doktora programı öğrencisi Özlem YILMAZ HALICI'nın "Yetişkinlerde Uçuş Kaygısı ve İlişkili Özellikler Üzerine Bir İnceleme" isimli projesinde kullanacağı anket ve ölçeklerinin etik yönden uygunluğuna,

Toplantıya katılan Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu üyelerinin oy birliği ile karar verildi.

e-imzalıdır

Prof. Dr. Fahameddin BAŞAR
Başkan

Katılmadı

Prof. Dr. Hasan BACANLI
Üye

e-imzalıdır

Prof. Dr. Erol KILIÇ
Üye

e-imzalıdır

Prof. Dr. Sefa SAYGILI
Üye

e-imzalıdır

Prof. Dr. İbrahim KOCABAŞ
Üye

e-imzalıdır

Prof. Dr. Esra AKGÜL
Üye

e-imzalıdır

Prof. Dr. Fatma ALİSİNANOĞLU
Üye

Doküman No: E0.FR-201; İlk Yayın Tarihi: 07.03.2019; Revizyon Tarihi: 20.07.2020; Revizyon No: 01; Sayfa: 1 / 1

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

EK 2

BİLGİLENDİRİLMİŞ GÖNÜLLÜ ONAM FORMU

Sayın Katılımcı,

Bu çalışma, Uzman Klinik Psikolog Özlem YILMAZ HALICI tarafından, Doç. Dr. Selma ARIKAN danışmanlığında Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi & İstanbul Medeniyet Üniversitesi ortak Klinik Psikoloji Doktora Programı kapsamında tez dahilinde yapılmaktadır. Çalışmanın amacı, yetişkinlerin uçuş deneyimlerini ve ilişkili bazı özellikleri incelemektir. 18 YAŞ VE ÜSTÜ, DAHA ÖNCE EN AZ 1 KEZ UÇAĞA BİNMIŞ KİŞİLER BU ÇALIŞMAYA KATILABİLİR. Bu çalışma kapsamında katılımcılardan çeşitli soruları cevaplamaları istenmektedir. Bu soruların doğru veya yanlış cevabı yoktur. Çalışma yaklaşık 20 dakika sürmektedir. Çalışmada katılımcıya zarar verme riski taşıyan herhangi bir uygulama ya da müdahale yer almamaktadır. Çalışmaya katılım tamamen gönüllülük esasına dayanmaktadır. Katılımcılardan bu uygulama için herhangi bir ücret talep edilmeyecek veya katılımcılara herhangi bir ücret ödenmeyecektir. Elde edilen bilgiler yalnızca araştırmacı tarafından, bilimsel amaçlı kullanılacak ve gizli tutulacaktır. Katılımınız bizim için oldukça değerlidir. Sorulara sakın bir ortamda, içten cevaplar verilmesi çalışmanın sonuçları açısından çok önemlidir.

Yaklaşık 6 ay sonra, çalışmanın ikinci bir aşaması olacaktır. Bu aşamada size tekrar ulaşılabilmesi için iletişim bilgilerinizi paylaşmanız rica edilecektir.

Çalışma ile ilgili daha ayrıntılı bilgi almak isterseniz Özlem YILMAZ HALICI ile iletişime geçebilirsiniz. () Çalışmaya olan katkılarınızdan dolayı teşekkür ederiz.

“Yukarıda katılımcıya araştırmadan önce verilmesi gereken bilgilerin yer aldığı metni okudum ve anladım. Bu çalışmaya gönüllü olarak katılıyorum ve verdiğim bilgilerin bilimsel amaçlı yayımlarda kullanılmasını kabul ediyorum.”

Evet

Hayır.....

Bu çalışma daha önce en az 1 kez uçakla seyahat etmiş kişilere yöneliktir. Daha önce en az 1 kez uçağa bindiyseniz bu çalışmaya katılıңыз. Şimdiye kadar hiç uçağa bindiniz mi?

Evet, bindim

Hayır, binmedim

EK 3

ÇEVİRİMİÇİ ANKET FORMU
SOSYODEMOGRAFİK BİLGİ FORMU

1-Yaşınız:

2-Cinsiyetiniz: Kadın Erkek Diğer

3-Eğitim Düzeyiniz (Son mezun olduğunuz okulu düşünerek cevaplayınız):

Okuryazar İlköğretim Lise Yüksek okul

Üniversite Yüksek lisans Doktora

4-İlişki Durumunuz:

İlişkisi yok İlişkisi var Nişanlı Evli..... Dul ... Boşanmış ...

5-Gelir durumunuzu nasıl değerlendirirsiniz?

Alt Alt-Orta Orta Üst-Orta..... Üst

6-Çalışma Durumunuz:

Çalışıyor Çalışmıyor Emekli ve çalışıyor Emekli ve çalışmıyor

7-Mesleğiniz:

8-Yaşadığınız Şehir:

9-Şu anda tanı konulmuş bir fiziksel hastalığınız/hastalıklarınız var mı?

Evet Hayır

10-Evet ise ne/neler olduğunu belirtiniz:

11-Şu anda tanı konulmuş bir psikiyatrik rahatsızlığınız/rahatsızlıklarınız var mı?

Evet Hayır

12-Evet ise ne/neler olduğunu belirtiniz:

13-Şu anda herhangi bir psikiyatrik ilaç/ilaçlar kullanıyor musunuz?

Evet Hayır ...

14-Evet ise ne/neler olduğunu belirtiniz:

15-Genel olarak yılda ne sıklıkla uçağa bindiğinizi belirtiniz.

Nadiren binerim ... Bazen binerim ... Sık sık binerim ... Çok sık binerim

16-Şimdiye kadar uçuş kaygısı/korkusuna yönelik herhangi bir destek aldınız mı? (Örn, terapi, eğitim vb.)

Evet Hayır

ANKSİYETE DUYARLILIĞI İNDEKSİ-3

Lütfen her maddede sizin için en uygun olduğunu düşündüğünüz sayıyı daire içersine alınız. Eğer her hangi bir madde şimdiye kadar hiç yaşamadığımız bir şeyle ilgiliyse (örn: toplum içinde bayılmak), böyle bir deneyimi yaşamanız halinde nasıl hissedebileceğinizi temel alarak cevaplayınız. Bunun dışında, tüm maddeleri kendi deneyiminizi temel alarak cevaplayınız. Her madde için sadece bir sayıyı daire içersine almaya dikkat ediniz ve lütfen tüm maddeleri cevaplayınız.

	Çok az	Az	Biraz	Fazla	Çok Fazla
1. Sinirli görünmemek benim için önemlidir.	0	1	2	3	4
2. Kafamı bir işe veremediğim zaman, aklımı kaçıyorum diye endişelenirim.	0	1	2	3	4
3. Kalbimin hızlı çarpması beni korkutur.	0	1	2	3	4
4. Midem rahatsız olduğunda, ciddi bir hastalığım olabilir diye endişelenirim.	0	1	2	3	4
5. Zihnimi bir işe verememek beni korkutur.	0	1	2	3	4
6. Başkalarının yanında titrediğimde, insanların benim için neler düşüneceğinden korkarım.	0	1	2	3	4
7. Göğsüm sıkıştığında, düzgün bir şekilde soluk alamayacağımdan korkarım.	0	1	2	3	4
8. Göğsümde ağrı hissettiğimde, kalp krizi geçireceğim diye endişelenirim.	0	1	2	3	4
9. Diğer insanlar huzursuzluğumu fark edecek diye endişelenirim.	0	1	2	3	4
10. Kendimi tuhaf ya da boşlukta gibi hissettiğimde, ruhsal bir hastalığım olabileceğinden endişelenirim.	0	1	2	3	4
11. İnsanların önünde yüzümün kızarması beni korkutur.	0	1	2	3	4
12. Kalbimin teklediğini fark ettiğimde, bende ciddi bir sorun olabileceğinden endişelenirim.	0	1	2	3	4

13. Topluluk önünde terlemeye başladığımda, insanların hakkımda olumsuz düşünmelerinden korkarım.	0	1	2	3	4
14. Düşüncelerim hızlanır gibi olduğunda, aklımı kaçıyorum diye endişelenirim.	0	1	2	3	4
15. Boğazım sıkılmış gibi hissettiğimde, boğularak öleceğimden endişelenirim.	0	1	2	3	4
16. Net (berrak biçimde) düşünmekte zorluk çekersem, bende bir sorun olabileceğinden endişelenirim.	0	1	2	3	4
17. Toplum içinde bayılmanın benim için korkunç bir şey olduğunu düşünürüm.	0	1	2	3	4
18. Zihnimde boşluk hissettiğimde, bende korkunç bir sorun olmasından endişelenirim.	0	1	2	3	4

BELİRSİZLİĞE TAHAMMÜLSÜZLÜK ÖLÇEĞİ

Aşağıda hayatın belirsizliklerine insanların nasıl tepki gösterdiklerini tanımlayan bir dizi ifade yer almaktadır. Bu ifadelerin sizi ne derece doğru yansıttığını, yanındaki rakamlardan size uygun olanı daire içine alarak belirtiniz.

1	2	3	4	5		
Beni Hiç Tanımlamıyor		Beni Kısmen Tanımlıyor		Beni tam olarak tanımlıyor		
		Beni Hiç Tanımlamıyor		Beni Kısmen Tanımlıyor		Beni tam olarak tanımlıyor
1	Belirsizlik, sağlam bir fikre sahip olmamı engelliyor.	1	2	3	4	5
2	Emin olamama, kişinin düzensiz olduğu anlamına gelir.	1	2	3	4	5
3	Belirsizlik yaşamı katlanılmaz hale getiriyor.	1	2	3	4	5
4	Yaşamda bir güvencenizin olmaması adaletsiz bir durumdur.	1	2	3	4	5
5	Yarın ne olacağını bilemezsem zihnim rahat olmaz.	1	2	3	4	5
6	Belirsizlik beni rahatsız, endişeli ya da stresli yapıyor.	1	2	3	4	5
7	Önceden kestirilemeyen olaylar beni alt üst ediyor.	1	2	3	4	5
8	İhtiyaç duyduğum bilginin tümüne sahip olamamak beni engelliyor.	1	2	3	4	5
9	Belirsizlik istediğim şekilde bir yaşam sürmemi engelliyor.	1	2	3	4	5
10	Çok iyi planlanmışken bile beklenmeyen ufacık bir durum her şeyi bozabilir.	1	2	3	4	5
11	Harekete geçme zamanı geldiğinde belirsizlik elimi kolumu bağlıyor.	1	2	3	4	5
12	Belirsizlik içinde olmam, benim en iyi olmadığımı gösterir.	1	2	3	4	5

13	Emin olamadığım zaman, yapacaklarım konusunda ilerleyemiyorum.	1	2	3	4	5
14	Emin olamadığım zaman çok iyi iş çıkartamıyorum.	1	2	3	4	5
15	Benim aksime, diğer insanlar ne yapacaklarından emin gözükyorlar.	1	2	3	4	5
16	Belirsizlik beni kırılğan, mutsuz ya da hüzünlü kılıyor.	1	2	3	4	5
17	Geleceğin benim için neler getireceğini her zaman bilmek isterim	1	2	3	4	5
18	Beklenmedik olaylara katlanamıyorum.	1	2	3	4	5
19	En ufak bir şüphe bile harekete geçmemi engelliyor.	1	2	3	4	5
20	Her şeyi önceden organize edebilmeliyim.	1	2	3	4	5
21	Emin olamamam, güvensiz olduğum anlamına gelir.	1	2	3	4	5
22	Başkalarının kendi geleceklerinden eminmiş gibi görünmeleri adaletsizliktir.	1	2	3	4	5
23	Belirsizlik derin uyumamı engelliyor.	1	2	3	4	5
24	Bütün belirsiz durumlardan uzaklaşmalıyım.	1	2	3	4	5
25	Hayattaki belirsizlikler beni strese sokuyor.	1	2	3	4	5
26	Geleceğimle ilgili kararsız olmaya katlanamıyorum.	1	2	3	4	5

KONTROL ODAĞI ÖLÇEĞİ

Bu anket, insanların yaşama ilişkin bazı düşüncelerini belirlemeyi amaçlamaktadır. Sizden, bu maddelerde yansıtılan düşüncelere ne ölçüde katıldığınızı ifade etmeniz istenmektedir.

Bunun için, her maddeyi dikkatle okuyunuz ve o maddede ifade edilen düşüncenin sizin düşüncelerinize uygunluk derecesini belirtiniz. Bunun için de, her ifadenin karşısındaki seçeneklerden sizin görüşünüzü yansıtan kutucuğa bir (X) işareti koymanız yeterlidir. “Doğru” ya da “yanlış” cevap diye bir şey söz konusu değildir. Tüm maddeleri eksiksiz olarak ve içtenlikle cevaplayacağınızı umuyor ve araştırmaya yardımcı olduğunuz için çok teşekkür ediyoruz.

	Hiç Uygun Değil	Pek Uygun Değil	Uygun	Oldukça Uygun	Tamamen Uygun
1. İnsanın yaşamındaki mutsuzlukların çoğu, biraz da şanssızlığına bağlıdır.	1	2	3	4	5
2. İnsan ne yaparsa yapsın üşütüp hasta olmanın önüne geçemez.	1	2	3	4	5
3. Bir şeyin olacağı varsa eninde sonunda mutlaka olur.	1	2	3	4	5
4. İnsan ne kadar çabalarsa çabalasın, ne yazık ki değeri genellikle anlaşılmaz.	1	2	3	4	5
5. İnsanlar savaşları önlemek için ne kadar çaba gösterirlerse gösterebilirler, savaşlar daima olacaktır.	1	2	3	4	5
6. Bazı insanlar doğuştan şanslıdır.	1	2	3	4	5
7. İnsan ilerlemek için güç sahibi kişilerin gönlünü hoş tutmak zorundadır.	1	2	3	4	5
8. İnsan ne yaparsa yapsın, hiçbir şey istediği gibi sonuçlanmaz.	1	2	3	4	5
9. Birçok insan, rastlantıların yaşamlarını ne derece etkilediğinin farkında değildir.	1	2	3	4	5
10. Bir insanın halen ciddi bir hastalığa yakalanmamış olması sadece bir şans meselesidir.	1	2	3	4	5

11. Dört yapraklı yonca bulmak insana şans getirir.	1	2	3	4	5
12. İnsanın burcu hangi hastalıklara daha yatkın olacağını belirler.	1	2	3	4	5
13. Bir sonucu elde etmede insanın neleri bildiği değil, kimleri tanıdığı önemlidir.	1	2	3	4	5
14. İnsanın bir günü iyi başladıysa iyi; kötü başladıysa da kötü gider.	1	2	3	4	5
15. Başarılı olmak çok çalışmaya bağlıdır; şansın bunda payı ya hiç yoktur ya da çok azdır.	1	2	3	4	5
16. Aslında şans diye bir şey yoktur.	1	2	3	4	5
17. Hastalıklar çoğunlukla insanların dikkatsizliklerinden kaynaklanır.	1	2	3	4	5
18. Talihsizlik olarak nitelenen durumların çoğu, yetenek eksikliğinin, ihmalin, tembelliğin ve benzeri nedenlerin sonucudur.	1	2	3	4	5
19. İnsan, yaşamında olabilecek şeyleri kendi kontrolü altında tutabilir.	1	2	3	4	5
20. Çoğu durumda yazı-tura atarak da isabetli kararlar verilebilir.	1	2	3	4	5
21. İnsanın ne yapacağı konusunda kararlı olması, kadere güvenmesinden daima iyidir.	1	2	3	4	5
22. İnsan fazla bir çaba harcamasa da karşılaştığı sorunlar kendiliğinden çözülür.	1	2	3	4	5
23. Çok uzun vadeli planlar yapmak her zaman akıllıca olmayabilir, çünkü birçok şey zaten iyi ya da kötü şansa bağlıdır.	1	2	3	4	5
24. Birçok hastalık insanı yakalar ve bunu önlemek mümkün değildir.	1	2	3	4	5
25. İnsan ne yaparsa yapsın, olabilecek kötü şeylerin önüne geçemez.	1	2	3	4	5
26. İnsanın istediğini elde	1	2	3	4	5

etmesinin talihle bir ilgisi yoktur.					
27. İnsan kendisini ilgilendiren birçok konuda kendi başına doğru kararlar alabilir.	1	2	3	4	5
28. Bir insanın başına gelenler, temelde kendi yaptıklarının sonucudur.	1	2	3	4	5
29. Halk, yeterli çabayı gösterse siyasal yolsuzlukları ortadan kaldıracaktır.	1	2	3	4	5
30. Şans ya da talih hayatta önemli bir rol oynamaz.	1	2	3	4	5
31. Sağlıklı olup olmamayı belirleyen esas şey insanların kendi yaptıkları ve alışkanlıklarıdır.	1	2	3	4	5
32. İnsan kendi yaşamına temelde kendisi yön verir.	1	2	3	4	5
33. İnsanların talihsizlikleri yaptıkları hataların sonucudur.	1	2	3	4	5
34. İnsanlarla yakın ilişkiler kurmak, tesadüflere değil, çaba göstermeye bağlıdır.	1	2	3	4	5
35. İnsanın hastalanacağı varsa hastalanır; bunu önlemek mümkün değildir.	1	2	3	4	5
36. İnsan bugün yaptıklarıyla gelecekte olabilecekleri değiştirebilir.	1	2	3	4	5
37. Kazalar, doğrudan doğruya hataların sonucudur.	1	2	3	4	5
38. Bu dünya güç sahibi birkaç kişi tarafından yönetilmektedir ve sade vatandaşın bu konuda yapabileceği fazla bir şey yoktur.	1	2	3	4	5
39. İnsanın dini inancının olması, hayatta karşılaşacağı birçok zorluğu daha kolay aşmasına yardım eder.	1	2	3	4	5
40. Bir insan istediği kadar akıllı olsun, bir işe başladığında şansı yaver gitmezse başarılı olamaz.	1	2	3	4	5
41. İnsan kendine iyi baktığı sürece hastalıklardan kaçınabilir.	1	2	3	4	5

42. Kaderin insan yaşamı üzerinde çok büyük bir rolü vardır.	1	2	3	4	5
43. Kararlılık bir insanın istediği sonuçları almasında en önemli etkidir.	1	2	3	4	5
44. İnsanlara doğru şeyi yaptırmak bir yetenek işidir; şansın bunda payı ya hiç yoktur ya da çok azdır.	1	2	3	4	5
45. İnsan kendi kilosunu, yiyeceklerini ayarlayarak kontrolü altında tutabilir.	1	2	3	4	5
46. İnsanın yaşamının alacağı yönü, çevresindeki güç sahibi kişiler belirler.	1	2	3	4	5
47. Büyük ideallere ancak çalışıp çabalayarak ulaşılabilir.	1	2	3	4	5

ÜSTBİLİŞLER ÖLÇEĞİ-30

Bu anket insanların kendi düşünceleri hakkında sahip oldukları inançları ile ilgilidir. Aşağıda, insanların ifade ettikleri bazı inançlar listelenmiştir. Lütfen her maddeyi okuyunuz ve bu ifadeye genellikle ne kadar katıldığınızı uygun numarayı daire içine alarak belirtiniz.

Lütfen tüm maddelere cevap veriniz, doğru ya da yanlış cevap yoktur.

		Katılmıyorum	Biraz katılıyorum	Oldukça katılıyorum	Tamamen katılıyorum
1.	Endişelenmek gelecekte olabilecek sorunları engellememe yardımcı olur.	1	2	3	4
2.	Endişelerim benim için tehlikelidir.	1	2	3	4
3.	Düşüncelerim hakkında çok düşünürüm.	1	2	3	4
4.	Endişelenerek kendi kendimi hasta edebilirim	1	2	3	4
5.	Bir sorun üzerinde düşündüğüm esnada, zihnimin nasıl çalıştığının farkında olurum.	1	2	3	4
6.	Endişe verici bir düşünceyi kontrol altına almazsam ve sonra bu düşüncem gerçekleşirse, bu benim hatam olur.	1	2	3	4
7.	Planlı kalabilmek için endişelenmem gerekir.	1	2	3	4
8.	Kelime ve isimlerle ilgili hafızama güvenim azdır	1	2	3	4
9.	Durdurmak için ne kadar uğraşsam da, endişe verici düşüncelerim devam eder.	1	2	3	4
10.	Endişelenmek işleri zihnimde bir düzene koymama yardımcı olur.	1	2	3	4
11.	Endişe verici düşüncelerimi görmezden gelmek elimde değildir.	1	2	3	4
12.	Düşüncelerimi izler, takip	1	2	3	4

	altında tutarım.				
13.	Düşüncelerimi her zaman kontrolüm altında tutabilmem gerekir.	1	2	3	4
14.	Hafızam beni zaman zaman yanıltabilir.	1	2	3	4
15.	Endişelerim beni deliye döndürebilir.	1	2	3	4
16.	Düşüncelerimin sürekli farkındayım.	1	2	3	4
17.	Hafızam zayıftır.	1	2	3	4
18.	Zihnimin nasıl çalıştığına çok dikkat ederim.	1	2	3	4
19.	Endişelenmek yaşadıklarımınla başetmeme yardımcı olur.	1	2	3	4
20.	Düşüncelerimi kontrol altına alamamak bir zayıflık işaretidir.	1	2	3	4
21.	Endişelenmeye başladığımda, bunu durduramam.	1	2	3	4
22.	Bazı düşünceleri kontrol altına almadığım için cezalandırılacağım.	1	2	3	4
23.	Endişelenmek sorunları çözmeme yardımcı olur.	1	2	3	4
24.	Yerlerle ilgili hafızama güvenim azdır.	1	2	3	4
25.	Bazı düşünceleri akıldan geçirmek kötüdür.	1	2	3	4
26.	Hafızama güvenmem.	1	2	3	4
27.	Düşüncelerimi kontrol altına alamazsam, iş göremez hale gelirim.	1	2	3	4
28.	İyi çalışmak için, endişelenmem gerekir.	1	2	3	4
29.	Olaylarla ilgili hafızama güvenim azdır.	1	2	3	4
30.	Düşüncelerimi sürekli incelerim.	1	2	3	4

Uçuş Kaygısı Durumları Anketi (UKDA)
Çeşitli Uçuş Durumlarında Korkunun Ölçümü

Yönerge

Aşağıdaki sorular farklı uçuş durumlarıyla ilgilidir.

Lütfen her durum için bu durumdan ne derece korktuğunuzu belirtiniz.

Ölçek:

1 = kaygı yok, 2 = hafif kaygı, 3 = orta derecede kaygı, 4 = şiddetli kaygı, 5 = çok şiddetli kaygı

Maddeler	Kaygı Yok	Hafif Kaygı	Orta Derecede Kaygı	Şiddetli Kaygı	Çok Şiddetli Kaygı
1. Bir uçak gördüğünüzde	1	2	3	4	5
2. Uçak sesleri duyduğunuzda	1	2	3	4	5
3. Uçuşla ilgili bir yazı okuduğunuzda	1	2	3	4	5
4. Birisini havalimanına götürdüğünüzde	1	2	3	4	5
5. Arkadaşlarınız uçuşla ilgili bir şey anlattığında	1	2	3	4	5
6. Uçakla seyahat etmeye karar verdiğinizde	1	2	3	4	5
7. Bir uçak bileti aldığımızda	1	2	3	4	5
8. Havalimanına gitmek üzere yoldayken	1	2	3	4	5
9. Havalimanına giriş yaptığımızda	1	2	3	4	5
10. Pasaport kontrolü için gümrükten geçerken	1	2	3	4	5
11. Biniş anonsunu beklerken	1	2	3	4	5
12. Kalkmakta ve inmekte olan uçakları gördüğünüzde	1	2	3	4	5
13. Giriş kapısı yönünde yürürken	1	2	3	4	5
14. Güvenlik kontrolünden geçerken	1	2	3	4	5
15. Giriş kapısından geçerken	1	2	3	4	5
16. Uçuş kabinine girdiğinizde	1	2	3	4	5
17. Kapılar kapatılırken	1	2	3	4	5
18. Kabin ekibi tarafından uçuş güvenliği yönetmelikleri hakkında bilgilendirilirken	1	2	3	4	5
19. Kalkış anons edilirken	1	2	3	4	5
20. Motorlar kalkıştan önce tam güç çalışırken	1	2	3	4	5
21. Koltuğunuza doğru geri itildiğinizde	1	2	3	4	5
22. Uçuş esnasında bazı gürültüler duyduğunuzda	1	2	3	4	5

23.Uçak sağa veya sola yattığında	1	2	3	4	5
24.Uçağın kanatları hareket ettiğinde, sallandığında	1	2	3	4	5
25.Kokpit mevcut irtifa veya uçuş seviyesi hakkında sizi bilgilendirdiğinde	1	2	3	4	5
26.Uçak alçalmaya başladığında	1	2	3	4	5
27.Hava türbülansı anons edildiğinde	1	2	3	4	5
28.Sallandığımızda	1	2	3	4	5
29.Motor sesi tekrar yükseldiğinde	1	2	3	4	5
30.İniş anons edildiğinde	1	2	3	4	5

Uçuş Kaygısı Tarzı Anketi (UKTA)
Korkumu Nasıl İfade Ederim?

Yönerge

Aşağıdaki cümleler korkularınızın ifade edilme şekliyle ilişkilidir. Lütfen her bir cümle için bir uçuş esnasındaki tepkinize çoğunlukla karşılık gelen cevabı veya bir uçuş esnasında olabileceğini düşündüğünüz tepkinizi seçiniz.

Ölçek:

1 = hiç; 2 = biraz; 3 = oldukça; 4 = fazla; 5 = çok fazla

Maddeler	Hiç	Biraz	Oldukça	Fazla	Çok Fazla
1.Ölmekten korkarım.	1	2	3	4	5
2.Göğsümde ağrı veya rahatsızlık yaşarım.	1	2	3	4	5
3.Olanları kontrol edemem ve bu beni çok korkutur.	1	2	3	4	5
4.Bir terslik olduğuna dair aynı düşünceler kafamın içinde sürekli tekrarlanır.	1	2	3	4	5
5.Rahatsız edici uçuş durumlarıyla ilgili düşünceler sürekli aklıma geldiği için konsantre olamam.	1	2	3	4	5
6.Uçaktaki her ses veya hareket değişikliğine karşı tetikte olurum ve her şeyin yolunda olup olmadığını merak ederim.	1	2	3	4	5
7.Sürekli kabin ekibinin yüzlerine ve davranışlarına dikkat ederim.	1	2	3	4	5
8.Başım döner veya bayılacak gibi hissederim.	1	2	3	4	5
9.Bacaklarım bana hareket etme ve yürüme ihtiyacı hissettirecek şekilde gergin ve kasılmış durumda olur.	1	2	3	4	5
10.Nefesim kesilir, nefes almakta zorlanırım veya nefes nefese kalırım.	1	2	3	4	5
11.Boğuluyormuş gibi hissettiğim için nefes darlığı yaşarım.	1	2	3	4	5
12.Ağzım kurur.	1	2	3	4	5
13.Tüm uçakların, özellikle de içinde olduğum uçağın, kaza yapacağını düşünürüm.	1	2	3	4	5
14.Anı sıcak veya soğuk ürpermeler yaşarım.	1	2	3	4	5
15.Korkumdan dolayı bayılabileceğimi ya da bilincimi kaybedebileceğimi düşünürüm.	1	2	3	4	5

EK 4

YARI YAPILANDIRILMIŞ GÖRÜŞME İÇİN BİLGİLENDİRİLMİŞ GÖNÜLLÜ ONAM FORMU

Sayın Katılımcı,

Bu çalışma, Klinik Psikolog Özlem YILMAZ HALICI tarafından, Prof. Dr. Selma ARIKAN danışmanlığında Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi & İstanbul Medeniyet Üniversitesi ortak Klinik Psikoloji Doktora Programı kapsamında tez dahilinde yapılmaktadır. Çalışmanın amacı, yetişkinlerin uçuş ile ilgili deneyimlerini anlamaktır. Bu kapsamda yapılan görüşmelerde katılımcılardan çeşitli soruları cevaplamaları istenmektedir. Bu soruların doğru veya yanlış cevabı yoktur. Görüşmeler yaklaşık 1 saat sürmektedir ve elde edilen bilgilerin daha sonra analiz edilebilmesi için görüşmeler kayıt altına alınmaktadır. Çalışma bitiminde bu kayıtlar silinecektir. Çalışmada katılımcıya zarar verme riski taşıyan herhangi bir uygulama ya da müdahale yer almamaktadır. Çalışmaya katılım tamamen gönüllülük esasına dayanmaktadır. Katılımcılardan bu uygulama için herhangi bir ücret talep edilmeyecek veya katılımcılara herhangi bir ücret ödenmeyecektir. Elde edilen bilgiler yalnızca araştırmacı tarafından, bilimsel amaçlı kullanılacak ve gizli tutulacaktır. Katılımınız bizim için oldukça değerlidir. Görüşmelere sakın bir ortamda katılıp sorulara içten cevaplar verilmesi çalışmanın sonuçları açısından çok önemlidir.

Çalışmaya olan katkılarınızdan dolayı teşekkür ederiz.

Adınız Soyadınız:

“Yukarıda katılımcıya araştırmadan önce verilmesi gereken bilgilerin yer aldığı metni okudum ve anladım. Bu çalışmaya gönüllü olarak katılıyorum ve verdiğim bilgilerin bilimsel amaçlı yayımlarda kullanılmasını kabul ediyorum.”

Evet

Hayır.....

EK 5

YARI YAPILANDIRILMIŞ GÖRÜŞME SORULARI

1. Öncelikle kendinizi biraz tanıtır mısınız?
2. Uçağa binmeyi/uçuşu nasıl deneyimliyorsunuz? (Sizin için nasıl bir deneyim?)
(Duygular, düşünceler, bedensel belirtiler vb.)
3. Ne zamandır uçuş kaygısı yaşıyorsunuz? (Ne zaman başladı?)
4. Uçuş kaygınız nasıl başladı?
5. Sizce uçuş kaygısı yaşamanızda etkili olan şeyler neler olabilir? (Uçuşla ilgili sizi kaygılandıran şeyler neler?)
6. Uçuş kaygısı hayatınızı nasıl etkiliyor?
7. Uçuş kaygısıyla başa çıkabilmek için başvurduğunuz yöntemler neler?