

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

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



**MACERA REKREASYONUNDA HEYECAN ARAYIŞI, SERBEST  
ZAMAN MOTİVASYONU VE SERBEST ZAMAN TATMİNİ  
ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ: ÇOK HAFİF HAVA  
ARAÇLARI (ÇHHA) PİLOT ÖRNEĞİ**

**Tolga BEŞİKÇİ**

**Danışman  
Yrd. Doç. Dr. Sırrı Cem DİNÇ**

**MANİSA - 2016**

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

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

**MACERA REKREASYONUNDA HEYECAN ARAYIŞI, SERBEST  
ZAMAN MOTİVASYONU VE SERBEST ZAMAN TATMİNİ  
ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ: ÇOK HAFİF HAVA  
ARAÇLARI (ÇHHA) PİLOT ÖRNEĞİ**

**Tolga BEŞİKÇİ**

**Danışman  
Yrd. Doç. Dr. Sırrı Cem DİNÇ**

**MANİSA-2016**

# YÖK VERİ GİRİŞ FORMU



## TEZ SAVUNMA SINAV TUTANAĞI

### TEZ SAVUNMA SINAV TUTANAĞI

Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 07/01/2016 tarih ve 1/40 sayılı toplantısında jürimiz tarafından Celal Bayar Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği'nin 23. Maddesi gereğince Enstitümüz Rekreatyon Anabilim Dalı Rekreatyon Yüksek Lisans Programı öğrencisi Tolga BEŞİKÇİ'nin "*Macera Rekreatyonunda Heyecan Arayışı, Serbest Zaman Motivasyonu ve Serbest Zaman Tatmini Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: Çok Hafif Hava Araçları (ÇHHA) Pilot Örneği*" Konulu tezi incelenmiş ve aday 05/02/2016 tarihinde saat 11:00'da jüri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini savunmasından sonra 60 Dakikalık süre içinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarından jüri üyelerine sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

|                      |                                     |                        |                                     |
|----------------------|-------------------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| BAŞARILI olduğuna    | <input checked="" type="checkbox"/> | OY BİRLİĞİ             | <input checked="" type="checkbox"/> |
| DÜZELTME yapılmasına | * <input type="checkbox"/>          | OY ÇOKLUĞU             | <input type="checkbox"/>            |
| RED edilmesine       | ** <input type="checkbox"/>         | ile karar verilmiştir. |                                     |

\* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.

\*\* Bu halde adayın tez konusu veya/ve adayın isteği halinde yüksek tezsiz yüksek lisans programına geçişi sağlanır

BAŞKAN

Yrd. Doç. Dr. Sırrı Cem DİNÇ

ÜYE

Doç. Dr. T. Osman MUTLU

ÜYE

Yrd. Doç. Dr. Pınar GÜZEL

**Evet**                      **Hayır**

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

Tez, mutlaka basılmalıdır.

Tez, mevcut haliyle basılmalıdır.

Tez, gözden geçirildikten sonra basılmalıdır.

Tez, basımı gereksizdir.

## YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Macera Rekreasyonunda, Heyecan Arayışı, Serbest Zaman Motivasyonu ve Serbest Zaman Tatmini Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: Çok Hafif Hava Araçları (ÇHHA) Pilot Örneği” adlı çalışmanın, tarafımdan bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilen eserlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

01/02/2016  
Tolga BEŞİKÇİ

## ÖZET

### MACERA REKREASYONUNDA, HEYECAN ARAYIŞI, SERBEST ZAMAN MOTİVASYONU VE SERBEST ZAMAN TATMİNİ ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ: ÇOK HAFİF HAVA ARAÇLARI (ÇHHA) PİLOT ÖRNEĞİ

Bu araştırmanın amacı, maceraya dayalı hava sporlarından olan Yamaç Paraşütü, Yelken Kanat, Planör gibi Çok Hafif Hava Araçlarını (ÇHHA) kullanan pilotların etkinliğe katılım motivasyonlarının belirlenmesi, katılım motivasyonu ile heyecan arama düzeylerinin ilişkisi ve etkinlik sonunda bireysel olarak sağlanan tatmin düzeylerinin incelenmesidir.

Araştırmanın evrenini Türkiye’ de Çok Hafif Hava Araçları pilotluğuyla ilgilenen ve bu konuda Türk Hava Kurumu (THK) tarafından onaylanmış farklı kademelerdeki pilotluk lisansına sahip ya da pilotluk lisansı eğitimi alan bireyler oluşturmaktadır. Örneklem grubunu ise yaşları 18 ila 67 yaş arası değişkenlik gösteren 118 kadın, 488 erkek katılımcı olmak üzere toplam 606 Çok Hafif Hava Aracı pilotu oluşturmaktadır. Katılımcılar hava sporları ile ilgili THK onaylı kuruluşlar, üniversite kulüpleri, özel eğitim veren okullar, hava sporları ile ilgili forum, blog ve internet üzerinden oluşturulan gruplara kayıtlı üyeler arasından olasılıklı örnekleme tekniklerinden basit tesadüfi örnekleme yöntemiyle seçilmiştir.

Araştırmanın yöntem kısmında, üç ayrı ölçme aracı bir araya getirilerek bütünlük bir anket formu oluşturulmuştur. Oluşturulan bu formun giriş bölümüne demografik değişkenlerin sorgulandığı kişisel bilgi alanı eklenmiş ve katılımcıların bilgilerini rahatça aktarabileceği şekilde dizayn edilmiştir. Ölçüm araçları olarak ise, Pelletier ve diğ., (1991) tarafından geliştirilen Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği (SZMÖ), Zuckerman (1994) tarafından geliştirilen Heyecan Arama Ölçeği (HAÖ) ve Beard ve Ragheb (1980) tarafından geliştirilen Serbest Zaman Tatmin Ölçeği (SZTÖ) kullanılmıştır.

Ölçüm araçlarından elde edilen veriler istatistik analizleri yapılmak üzere elektronik ortamdaki istatistik paket programına aktarılmıştır. Verilerin istatistiksel gösterimi olarak tanımlayıcı istatistik ve frekans analizleri yapılmıştır. Katılımcıların motivasyonları, heyecan arama düzeyleri ve tatmin düzeyleri arasında demografik özelliklerine ilişkin farkı belirlemek için öncelikle “Levene” değerleri incelenerek varyansların homojenliği doğrulanmış daha sonra “t testi” ve “tek yönlü varyans analizi” (ANOVA) uygulanmıştır.

Ölçeklerin ortalama puanları arasındaki ilişkinin düzeyini belirleyip yorumlamak için “pearson korelasyon testi” yapılmıştır. “Doğrusal regresyon analizi” ile ölçekler arasındaki etki test edilmiştir. Verilerin istatistiksel analizinde ve yorumlarda,  $p < .05$  anlamlılık düzeyi dikkate alınmıştır.

Elde edilen bulgular doğrultusunda, pilotların heyecan arama düzeyleri, serbest zaman motivasyonları ve serbest zaman tatminlerine bağlı olarak cinsiyet, yaş, medeni durum, eğitim durumu ve gelir seviyesi değişkenlerinde anlamlı farklılıklar bulunmuştur. Bununla birlikte, pilotların serbest zaman motivasyonları ile serbest zaman tatminleri arasında orta düzeyde istatistiksel olarak anlamlı ( $r: .41$ ;  $p < .05$ ) ilişkinin olduğu tespit edilmiştir. Doğrusal regresyon analizi ile serbest zaman motivasyonu ( $\beta = .41$ ,  $t = 11.22$ ,  $p = .00$ ) ve heyecan aramanın ( $\beta = .12$ ,  $t = 3.24$ ,  $p = .00$ ) serbest zaman tatminini olumlu yönde etkilediği sonucuna varılmıştır.

Araştırmanın macera rekreasyonuna yönelik alan yazına olan katkıları tartışılarak gelecek araştırmalara önerilerde bulunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Serbest zaman, rekreasyon, macera rekreasyonu, serbest zaman motivasyonu, heyecan arama, serbest zaman tatmini, çok hafif hava araçları, yamaç paraşütü, yelken kanat

## **ABSTRACT**

### **INVESTIGATING THE RELATIONSHIPS BETWEEN SENSATION SEEKING, LEISURE MOTIVATION AND LEISURE SATISFACTION IN ADVENTURE RECREATION: SAMPLE OF ULTRALIGHT AIRCRAFTS PILOTS**

The main purpose of this thesis study is to determine the participating motivation of pilots using ultralight aircrafts such as paragliding, hanggliding, gliding, and to investigate the relationship between levels of participating motivation and sensation seeking as well as analyzing the individual leisure satisfaction levels achieved by the end of the activity.

The research population consists of individuals who are interested in ultralight aircrafts and have THK-verified (Turkish Aeronautical Association) pilot's license at different ranks. The sample has been composed of a total of 606 ultralight aircraft pilots, with 118 women, and 488 men aged 18 to 67. The research sample has been randomly selected from among pilots of ultralight aircrafts registered at THK-approved organizations of light sport aircraft, and members of university clubs, private schools, forums and blogs dealing with air sports.

Within the scope of the survey study, three different scales has been brought together to form an integrated measurement tool. A personal information form inquiring about demographic variables was annexed and designed in a way to enable participants to easily transfer relevant information. The questionnaire form consisted of the following three scales; Leisure Motivation Scale developed by Pelletier et.al (1991), Sensation Seeking Scale developed by Zuckerman (1994), and Leisure Satisfaction Scale developed by Beard & Ragheb (1980).

The data obtained via survey have been transferred to the electronic environment to conduct further statistical analysis in IBM SPSS Statistics 22.0 software program. For an initial statistical representation of the data, descriptive and frequency analysis have been performed. Following Levene's test that attested to the homogeneity of variances, and in order to determine any difference regarding demographic variables between participants' levels of leisure motivation, sensation seeking, and leisure satisfaction, t-test and one-way analysis of variance (ANOVA) have been used. Pearson correlation coefficients have been utilized to determine and interpret the existence and degree of correlations between scale



mean scores. Linear regression analysis has been utilized to test the size of any effect among research variables. The significance level was set to be .05 (95% reliability).

According to the findings of the study, there are significant differences between levels of sensation seeking, leisure motivation and leisure satisfaction regarding sex, age, marital status, education and income levels of participants. In addition to that, a significantly moderate level of correlation has been observed between pilots' level of leisure motivation and satisfaction ( $r: .41$ ;  $p < .05$ ). Linear regression analysis has revealed that leisure motivation ( $\beta=.41$ ,  $t=11.22$ ,  $p=.00$ ) and sensation seeking ( $\beta=.12$ ,  $t=3.24$ ,  $p=.00$ ) have a positive effect on participants' leisure motivation levels.

The contribution of the research to the literature is discussed with a view to recommendations for future research.

**Key Words:** Leisure, recreation, adventure recreation, leisure motivation, sensation seeking, leisure satisfaction, ultralight aircrafts, paragliding, hanggliding

## TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın gerçekleşmesinde;

Yüksek lisans eğitimim sürecinde bilgi ve tecrübeleri ile bana yol gösteren, tez danışmanım olarak araştırma konusunun belirlenmesinde ve planının oluşturulmasında fikir veren, zoru göstererek beni güdüleyen Yrd. Doç. Dr. Sırrı Cem DİNÇ' e,

Çalışmanın proje aşamasında destek ve görüşlerini esirgemeyen Yrd. Doç. Dr. Pınar GÜZEL' e,

Öğrencilik hayatım boyunca örnek aldığım değerli hocam Doç. Dr. T. Osman MUTLU' ya,

Çalışma sürecimin her safhasında yanımda olan ve özellikle yazım aşamasında destek veren, beni bu zorlu süreçte çalışmaya motive eden Arş. Gör. Dr. Kadir YILDIZ' a, İstatistiksel analizlerde destek veren Yrd. Doç. Dr. Yavuz YILDIZ' a,

Manevi desteği için Doç. Dr. Selhan ÖZBEY' e,

Literatür desteği için Arş. Gör. Lale YILDIZ' a ve Yrd. Doç. Dr. Zeynep ONAĞ' a,

Spor alanı dışında çalışmaları olan ve bu sayede çalışmayı farklı açılardan değerlendirip önerilerde bulunan Yrd. Doç. Dr. Ferhan SAYIN' a,

Yabancı dile olan hâkimiyeti ile desteğini aldığım Arş. Gör. Deniz DİRİK' e,

Hava sporlarını bir yaşam biçimi olarak benimseyen ve çalışmaya katılımlarıyla destek veren çok hafif hava araçları pilotlarına ve tüm macera severlere,

Her zaman yanımda olan değerli aileme, çok teşekkür ederim.

Çalışmanın 2015/05 nolu tez projesi olarak yazılmasını uygun gören Celal Bayar Üniversitesi Öğretim Üyesi Yetiştirme Programı (Ö.Y.P) Kurum Koordinasyon Birimi ve Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi' ne (BAP) vermiş oldukları destek için teşekkürlerimi sunarım.

**Tolga BEŞİKÇİ**

**MANİSA, 2016**

# İÇİNDEKİLER

|   | Sayfa        |
|---|--------------|
| <b>YÖK VERİ GİRİŞ FORMU</b> .....           | <b>iii</b>   |
| <b>TEZ SAVUNMA SINAV TUTANAĞI</b> .....     | <b>iv</b>    |
| <b>YEMİN METNİ</b> .....                    | <b>v</b>     |
| <b>ÖZET</b> .....                           | <b>vi</b>    |
| <b>ABSTRACT</b> .....                       | <b>viii</b>  |
| <b>TEŞEKKÜR</b> .....                       | <b>x</b>     |
| <b>İÇİNDEKİLER</b> .....                    | <b>xi</b>    |
| <b>KISALTMALAR LİSTESİ</b> .....            | <b>xiv</b>   |
| <b>TABLolar LİSTESİ</b> .....               | <b>xv</b>    |
| <b>ŞEKİLLER VE GRAFİKLER LİSTESİ</b> .....  | <b>xvii</b>  |
| <b>EKLER LİSTESİ</b> .....                  | <b>xviii</b> |
| <b>GİRİŞ</b> .....                          | <b>1</b>     |
| a. Araştırmanın Amacı .....                 | <b>3</b>     |
| b. Araştırmanın Önemi .....                 | <b>3</b>     |
| c. Problem Cümlesi .....                    | <b>4</b>     |
| d. Alt Problemler .....                     | <b>4</b>     |
| e. Alt Problemlere İlişkin Hipotezler ..... | <b>4</b>     |
| f. Sınırlılıklar .....                      | <b>5</b>     |
| g. Sayıtlar .....                           | <b>5</b>     |
| h. Tanımlar .....                           | <b>5</b>     |

## BİRİNCİ BÖLÜM

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. GENEL BİLGİLER</b> .....                           | <b>7</b>  |
| 1.1. Serbest Zaman (Leisure) .....                       | <b>7</b>  |
| 1.2. Motivasyon .....                                    | <b>11</b> |
| 1.2.1. Serbest Zaman Motivasyonu .....                   | <b>13</b> |
| 1.2.1.1. Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi .....          | <b>15</b> |
| 1.2.2. Serbest Zaman Tatmini (Doyum) .....               | <b>16</b> |
| 1.3. Rekreasyon (Recreation) .....                       | <b>18</b> |
| 1.3.1. Doğal Alan Rekreasyonu (Outdoor Recreation) ..... | <b>20</b> |
| 1.3.1.1. Doğa Eğitimi .....                              | <b>20</b> |
| 1.3.1.2. Çevre Eğitimi .....                             | <b>22</b> |
| 1.3.2. Macera Rekreasyonu .....                          | <b>23</b> |

|  |    |
|--|----|
| 1.3.3. Doğa Sporları Etkinlikleri .....            | 25 |
| 1.3.4. Doğa ve Maceranın Dayanakları .....         | 27 |
| 1.3.4.1. Heyecan Arama .....                       | 27 |
| 1.3.4.2. Risk.....                                 | 30 |
| 1.4. Hava Sporları.....                            | 32 |
| 1.4.1. Hava Sporlarının Türkiye’ deki Durumu ..... | 32 |
| 1.4.2. Çok Hafif Hava Araçları (ÇHHA) .....        | 34 |
| 1.4.2.1. Yamaç Paraşütü.....                       | 34 |
| 1.4.2.2. Yelken Kanat.....                         | 36 |
| 1.4.2.3. Diğer Çok Hafif Hava Araçları .....       | 37 |

## İKİNCİ BÖLÜM

|   |           |
|---|-----------|
| <b>2. YÖNTEM.....</b>   | <b>39</b> |
| 2.1. Evren ve Örneklem.....                                   | 39        |
| 2.2. Veri Toplama Araçları.....                               | 39        |
| 2.2.1. Kişisel Bilgi Formu .....                              | 40        |
| 2.2.2. Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği “LMS” (SZMÖ):.....     | 40        |
| 2.2.3. Heyecan Arama Ölçeği “SSS-V” (HAÖ): .....              | 41        |
| 2.2.4. Serbest Zaman Tatmin (Doyum) Ölçeği “LSS” (SZTÖ):..... | 42        |
| 2.3. Verilerin Toplanması.....                                | 44        |
| 2.4. Verilerin Değerlendirilmesi ve Analizi .....             | 45        |

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

|   |           |
|---|-----------|
| <b>3. BULGULAR.....</b>   | <b>46</b> |
| 3.1. Demografik Özelliklere İlişkin Bulgular .....  | 46        |
| 3.2. Pilotların Heyecan Arama Düzeylerinin Demografik Değişkenlere Göre İncelenmesi .....   | 54        |
| 3.3. Pilotların Serbest Zaman Motivasyonlarının Demografik Değişkenlere Göre İncelenmesi .....                                      | 62        |
| 3.4. Pilotların Serbest Zaman Tatmin Düzeylerinin Demografik Değişkenlere Göre İncelenmesi .....                                    | 72        |
| 3.5. Pilotların Heyecan Arama Düzeyleri ile Serbest Zaman Motivasyonları Arasındaki İlişkinin İncelenmesi.....                      | 80        |
| 3.6. Pilotların Serbest Zaman Motivasyonları ile Serbest Zaman Tatmin Düzeyleri Arasındaki İlişkinin İncelenmesi .....              | 83        |
| 3.7. Pilotların Heyecan Arama ve Serbest Zaman Motivasyon Düzeylerinin Serbest Zaman Tatmin Düzeylerine Etkisinin İncelenmesi ..... | 85        |

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

|  |            |
|--|------------|
| <b>4. TARTIŞMA VE YORUM.....</b>   | <b>87</b>  |
| Hipotez 1: Pilotların heyecan arama düzeyleri arasında demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır. ....                               | 88         |
| Hipotez 2: Pilotların serbest zaman motivasyonları arasında demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır. ....                          | 91         |
| Hipotez 3: Pilotların serbest zaman tatmin düzeyleri arasında demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır. ....                        | 94         |
| Hipotez 4: Pilotların heyecan arama düzeyleri ile serbest zaman motivasyonları arasında ilişki olacaktır.....                              | 98         |
| Hipotez 5: Pilotların serbest zaman motivasyonları ile serbest zaman tatmin düzeyleri arasında ilişki olacaktır. ....                      | 100        |
| Hipotez 6: Pilotların heyecan arama ve serbest zaman motivasyon düzeylerinin serbest zaman tatmin düzeyleri üzerinde etkisi olacaktır..... | 101        |
| <b>5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>   | <b>104</b> |
| 5.1. Sonuçlar.....   | 104        |
| 5.2. Öneriler.....   | 105        |
| <b>KAYNAKÇA.....</b>   | <b>107</b> |
| <b>EKLER.....</b>  | <b>127</b> |
| EK 1: Etik Kurul Onay Belgesi.....   | 127        |
| EK 2: Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği (Leisure Motivation Scale) İzin Yazısı .....   | 129        |
| EK 3: Serbest Zaman Tatmin Ölçeği (Leisure Satisfaction Measure) İzin Yazısı.....  | 130        |
| EK 4: Eylem Öncesi Görüşme Formu.....  | 131        |
| EK 5: ÇHHA Pilotlarına Yönelik Hazırlanan Kişisel Bilgi Formu .....  | 132        |
| EK 6: LMS: Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği (Leisure Motivation Scale).....   | 133        |
| EK 7: SSS Form-V: Heyecan Arama Ölçeği (Sensation Seeking Scale).....  | 134        |
| EK 8: LSS: Serbest Zaman Tatmin Ölçeği (Leisure Satisfaction Measure) .....  | 136        |
| EK 9: Elektronik Ortam Üzerinden Anket Formu Gönderilen Havacılık Kulüpleri, Toplulukları ve Dernekleri, Forum ve Blogları.....            | 137        |

## KISALTMALAR LİSTESİ

|              |  |
|--------------|--|
| <b>BP</b>    | : Başlangıç Pilot (P2)                                       |
| <b>BS</b>    | : Sıkılmaya Yatkınlık (Boredom Susceptibility)               |
| <b>ÇHHA</b>  | : Çok Hafif Hava Araçları                                    |
| <b>DIS</b>   | : Şartlı Refleks Yitimi (Disinhibition)                      |
| <b>DP</b>    | : Deneyimli Pilot (P5)                                       |
| <b>EP</b>    | : Eğitimci Pilot   |
| <b>ES</b>    | : Deneyim Arayışı (Experience Seeking)                       |
| <b>FAI</b>   | : Uluslararası Hava Sporları Federasyonu                     |
| <b>FFA</b>   | : Federal Havacılık İdaresi                                  |
| <b>GOSBF</b> | : Gelişmekte Olan Spor Branşları Federasyonu                 |
| <b>LMS</b>   | : Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği (Leisure Motivation Scale) |
| <b>LSS</b>   | : Serbest Zaman Tatmin Ölçeği (Leisure Satisfaction Scale)   |
| <b>OP</b>    | : Orta Seviye Pilot (P3)                                     |
| <b>P</b>     | : Pilot (P4)   |
| <b>SSS-V</b> | : Heyecan Arama Ölçeği (Sensation Seeking Scale)             |
| <b>SHGM</b>  | : Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü                            |
| <b>TAS</b>   | : Heyecan ve Macera Arama (Thrill and Adventure Seeking)     |
| <b>THK</b>   | : Türk Hava Kurumu   |
| <b>THKY</b>  | : Türk Hava Kurumu Yönergesi                                 |
| <b>THSF</b>  | : Türkiye Hava Sporları Federasyonu                          |
| <b>TP</b>    | : Tandem Pilot   |
| <b>t.y.</b>  | : Tarih Yok  |
| <b>YP</b>    | : Yamaç Paraşütü   |
| <b>YK</b>    | : Yelken Kanat   |

## TABLULAR LİSTESİ

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Tablo 1.1:</b> Doğa Sporları Etkinlikleri.....  | <b>26</b> |
| <b>Tablo 3.1:</b> Heyecan Arama Ölçeği Alt Boyutları ile Cinsiyet Değişkeni<br>Ortalamalarının T Testi Sonuçları.....                                  | <b>54</b> |
| <b>Tablo 3.2:</b> Heyecan Arama Ölçeği Alt Boyutları ile Medeni Durum Değişkeni<br>Ortalamalarının T Testi Sonuçları.....                              | <b>55</b> |
| <b>Tablo 3.3:</b> Heyecan Arama Ölçeği Alt Boyutlarının Yaş Gruplarına İlişkin Tek<br>Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....                            | <b>56</b> |
| <b>Tablo 3.4:</b> Heyecan Arama Ölçeği Alt Boyutlarının Eğitim Durumuna İlişkin Tek<br>Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....                           | <b>57</b> |
| <b>Tablo 3.5:</b> Heyecan Arama Ölçeği Alt Boyutlarının Gelir Durumuna İlişkin Tek<br>Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....                            | <b>58</b> |
| <b>Tablo 3.6:</b> Heyecan Arama Ölçeği Alt Boyutlarının ÇHHA Branşına İlişkin Tek<br>Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....                             | <b>59</b> |
| <b>Tablo 3.7:</b> Heyecan Arama Ölçeği Alt Boyutlarının Pilotların Uçuş Deneyimlerine<br>İlişkin Tek Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....             | <b>60</b> |
| <b>Tablo 3.8:</b> Heyecan Arama Ölçeği Alt Boyutları ile Kaza-Kırım Değişkeni<br>Ortalamalarının T Testi Sonuçları.....                                | <b>61</b> |
| <b>Tablo 3.9:</b> Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği Alt Boyutları ile Cinsiyet Değişkeni<br>Ortalamalarının T Testi Sonuçları.....                      | <b>62</b> |
| <b>Tablo 3.10:</b> Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği Alt Boyutları ile Medeni Durum<br>Değişkeni Ortalamalarının T Testi Sonuçları.....                 | <b>63</b> |
| <b>Tablo 3.11:</b> Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği Alt Boyutlarının Yaş Gruplarına<br>İlişkin Tek Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....               | <b>64</b> |
| <b>Tablo 3.12:</b> Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği Alt Boyutlarının Eğitim Durumuna<br>İlişkin Tek Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....              | <b>65</b> |
| <b>Tablo 3.13:</b> Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği Alt Boyutlarının Gelir Durumuna<br>İlişkin Tek Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....               | <b>67</b> |
| <b>Tablo 3.14:</b> Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği Alt Boyutlarının ÇHHA Branşına<br>İlişkin Tek Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....                 | <b>68</b> |
| <b>Tablo 3.15:</b> Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği Alt Boyutlarının Pilotların Uçuş<br>Deneyimlerine İlişkin Tek Yönlü Varyans Analizi Sonuçları ..... | <b>70</b> |

|  |            |
|--|------------|
| <b>Tablo 3.16:</b> Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği Alt Boyutları ile Kaza-Kırım Değişkeni Ortalamalarının T Testi Sonuçları.....                             | <b>71</b>  |
| <b>Tablo 3.17:</b> Serbest Zaman Tatmini Ölçeği Alt Boyutları ile Cinsiyet Değişkeni Ortalamalarının T Testi Sonuçları.....                                  | <b>72</b>  |
| <b>Tablo 3.18:</b> Serbest Zaman Tatmini Ölçeği Alt Boyutları ile Medeni Durum Değişkeni Ortalamalarının T Testi Sonuçları.....                              | <b>73</b>  |
| <b>Tablo 3.19:</b> Serbest Zaman Tatmini Ölçeği Alt Boyutlarının Yaş Gruplarına İlişkin Tek Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....                            | <b>74</b>  |
| <b>Tablo 3.20:</b> Heyecan Arama Ölçeği Alt Boyutlarının Eğitim Durumuna İlişkin Tek Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....                                   | <b>75</b>  |
| <b>Tablo 3.21:</b> Heyecan Arama Ölçeği Alt Boyutlarının Gelir Durumuna İlişkin Tek Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....                                    | <b>76</b>  |
| <b>Tablo 3.22:</b> Serbest Zaman Tatmin Ölçeği Alt Boyutlarının ÇHHA Branşına İlişkin Tek Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....                              | <b>77</b>  |
| <b>Tablo 3.23:</b> Serbest Zaman Tatmin Ölçeği Alt Boyutlarının Pilotların Uçuş Deneyimlerine İlişkin Tek Yönlü Varyans Analizi Sonuçları .....              | <b>79</b>  |
| <b>Tablo 3.24:</b> Serbest Zaman Tatmini Ölçeği Alt Boyutları ile Kaza-Kırım Değişkeni Ortalamalarının T Testi Sonuçları.....                                | <b>80</b>  |
| <b>Tablo 3.25:</b> Heyecan Arama ve Serbest Zaman Motivasyonuna İlişkin Korelasyon Analizi Sonuçları.....  | <b>81</b>  |
| <b>Tablo 3.26:</b> Heyecan Arama Ölçeği Alt Boyutları ile Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği Alt Boyutlarına İlişkin Korelasyon Analizi Sonuçları .....        | <b>82</b>  |
| <b>Tablo 3.27:</b> Serbest Zaman Motivasyonuna ve Serbest Zaman Tatminine İlişkin Korelasyon Analizi Sonuçları .....   | <b>83</b>  |
| <b>Tablo 3.28:</b> Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği Alt Boyutları ile Serbest Zaman Tatmini Ölçeği Alt Boyutlarına İlişkin Korelasyon Analizi Sonuçları..... | <b>84</b>  |
| <b>Tablo 3.29:</b> Serbest Zaman Tatminin Yordanmasına İlişkin Doğrusal Regresyon Analizi Sonuçları.....   | <b>86</b>  |
| <b>Tablo 4.1:</b> Alt Problemlere İlişkin Hipotezlerin Kabul ve Red Durumları.....   | <b>103</b> |



## ŞEKİLLER VE GRAFİKLER LİSTESİ

### ŞEKİLLER

|  |    |
|--|----|
| <b>Şekil 1.1:</b> Zamanın Kullanım Bölümleri .....       | 8  |
| <b>Şekil 1.2:</b> Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi ..... | 15 |
| <b>Şekil 1.3:</b> Macera Deneyimi Paradigması .....      | 24 |

### GRAFİKLER

|  |    |
|--|----|
| <b>Grafik 3.1:</b> Cinsiyete Göre Dağılım.....                 | 46 |
| <b>Grafik 3.2:</b> Yaş Gruplarına Göre Dağılım .....           | 47 |
| <b>Grafik 3.3:</b> Medeni Duruma Göre Dağılım .....            | 48 |
| <b>Grafik 3.4:</b> Eğitim Durumuna Göre Dağılım.....           | 48 |
| <b>Grafik 3.5:</b> Gelir Durumuna Göre Dağılım .....           | 49 |
| <b>Grafik 3.6:</b> ÇHHA Branşına Göre Dağılım .....            | 49 |
| <b>Grafik 3.7:</b> Uçuş Şekline Göre Dağılım.....              | 50 |
| <b>Grafik 3.8:</b> Uçuş Deneyimine Göre Dağılım .....          | 51 |
| <b>Grafik 3.9:</b> Kaza-Kırım Sayısına Göre Dağılım .....      | 51 |
| <b>Grafik 3.10:</b> Öğrenme Şekline Göre Dağılım .....         | 52 |
| <b>Grafik 3.11:</b> Uçuş (Sorti) Sayısına Göre Dağılım .....   | 52 |
| <b>Grafik 3.12:</b> Uçuş Sıklığına Göre Dağılım .....          | 53 |
| <b>Grafik 3.13:</b> ÇHHA Pilot Kategorisine Göre Dağılım ..... | 54 |

## EKLER LİSTESİ

**EK 1:** Etik Kurul Onay Formu

**EK 2:** Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği (Leisure Motivation Scale) İzin Yazısı

**EK 3:** Serbest Zaman Tatmin Ölçeği (Leisure Satisfaction Measure) İzin Yazısı

**EK 4:** Eylem Öncesi Görüşme Formu

**EK 5:** ÇHHA Pilotlarına Yönelik Hazırlanan Kişisel Bilgi Formu

**EK 6:** LMS: Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği (Leisure Motivation Scale)

**EK 7:** SSS Form-V: Heyecan Arama Ölçeği (Sensation Seeking Scale)

**EK 8:** LSS: Serbest Zaman Tatmin (Doyum) Ölçeği (Leisure Satisfaction Measure)

**EK 9:** Anket Formu Gönderilen Havacılık Kulüpleri, Toplulukları ve Dernekleri

## GİRİŞ

Son yüzyılda hızlı bir gelişim gösteren sanayi unsuruna bağlı olarak artan hızlı kentleşme neticesinde kent içi çevresel faktörlerin azalmasıyla toplumun serbest zaman ve rekreasyon gereksinimlerinde de önemli değişimler meydana gelmiştir. Çağımızda serbest zamanı değerlendirmenin bir yaşam şekli haline geldiği görülmektedir. Bu nedenle, serbest zamana yönelik etkinliklerin yoğunluk kazanması ve bu etkinliklerin uygulama alanlarının genişletilmesi için yaratıcı fikirlerin olduğu projelerin ve programların üretilmesi rekreasyon paydaşlarına yarar sağlayacaktır. Bu yönüyle serbest zaman etkinlikleri kendi felsefesini oluşturarak, kişinin psikolojik iyi olma haline, fiziksel yapısına ve sosyalleşmesine katkı yapmaktadır. Bireylerin aktif olarak ya da pasif şekilde katılım gösterdikleri etkinlikler, yaşam şekillerine etki eden uğraşları da içine alarak onların toplumla bütünleşmelerine destek olmakla birlikte toplumsal hayatta da olumlu etkiler göstermektedir (Ardahan ve Yerlisu Lapa, 2011: 1328-1341). Bunun yanında teknolojik gelişmelerin beraberinde getirdiği hareketsizlik ve stresli kent yaşamı bireyleri fizyolojik, psikolojik ve sosyal açıdan olumsuz yönde etkilemektedir. Bu olumsuzluklardan kurtulmak amacıyla bireylerin şehirden uzak ve açık alanlarda gerçekleştirebilecekleri rekreasyonel aktivitelere yöneldiği düşünülmektedir.

Geçmişten günümüze açık ve doğal alanlar, insanların günlük yaşamlarının sıradanlıklarından kurtulup doğaya ait varlıklarla bir arada olabilecekleri bir tür sığınak olmuştur. Bu alanlar, çağlar boyunca toplumların yaşam biçimine ve kültürüne göre fonksiyonel farklılıklar göstermiştir (Ocak, 2006: 1). Özellikle doğal alanlarda yapılacak etkinlikler yoluyla elde edilecek faydalar kent yaşamının getirmiş olduğu olumsuzlukları azaltmak için bireylere fırsatlar sunmaktadır. Bu sayede doğal alanlar farklı birçok rekreatif etkinliklerin yapılabileceği yerler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu alanlar tırmanmadan yürüyüşe, kayaktan yamaç paraşütüne kadar açık alanda yapılabilecek rekreasyona olanak vermektedir (Çalık, Başer, Ekinci ve Kara, 2013: 35-51). Buna ilişkin olarak rekreatif etkinliklerin macera rekreasyonu katılımcılarının, bilgi ve becerilerinin geliştirilebilmesi için üretilen yeni programlara dayanak teşkil edebileceği ifade edilmiştir (McIntyre ve Pigram, 1992: 3-15). Açık alanda yapılan bu tür etkinliklerin arasında, temelinde macerayı barındıran hava sporları etkinlikleri de vardır. Çok Hafif Hava Araçları (ÇHHA) başlığı altında inceleyebileceğimiz yamaç paraşütü ve yelken kanat branşları bu tür maceraya dayalı spor etkinliklerindedir.

Son otuz yıllık zaman dilimi içerisinde modern şehir toplumlarında macera rekreasyonuna yönelik ilginin giderek artmasıyla Türkiye’de hava sporlarına katılım gösterenlerin sayısı da her geçen gün artış göstermektedir. Bu nedenle macera sporları adı altında yapmış olduğumuz ve içerisinde risk, heyecan, motivasyon gibi faktörleri barındıran çok hafif hava araçlarıyla ilgilenen bireylerin bu sporlara katılım nedenleri ve beraberinde gelen heyecan arama düzeyleri ile sağlanan tatmin boyutunun ne derecede önemli olduğu sorusu ortaya çıkmaktadır. Özellikle gününbirlik ve gūnaşırı rekreasyonel turizmi destekleyen bu durum macera rekreasyonuna katılan tüketici davranışlarıyla ilgili araştırmaları da tetiklemektedir (Schott, 2007: 257-274). Bu açıdan bakıldığında çalışma kapsamında incelendiğinde macera rekreasyonuna ilişkin çalışmaların ulusal ve uluslararası literatürde sınırlı olduğu gözlemlenmiştir. Dolayısıyla Çok Hafif Hava Araçlarının tüm pilotlarını ilgilendiren macera rekreasyonu katılımına yönelik motivasyon, heyecan arayış düzeyi ve bu değişkenlerin serbest zaman tatmini üzerine etkileri ile ilgili bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Ancak yamaç paraşütüne yönelik Li ve Ou’nun (2002), bireysel ve profesyonel deneyim, rekreasyon motivasyonu ve yamaç paraşütü tüketicilerinin çevresel özellik tercihleri arasındaki ilişkiyi inceledikleri çalışma ile Chang ve Huang’ın 2012 yılında, Taiwan’da, 193 yamaç paraşütü pilotuna uygulanan Beard ve Raghe’d’in (1983) geliştirdikleri serbest zaman motivasyon ölçeği (LMS) ile bir macera rekreasyon katılımcısı olarak yamaç paraşütçülerin katılım motivasyonu, katılım davranışı ve katılım sürekliliği değişkenleri arasındaki ilişkinin incelendiği çalışmalar bulunmaktadır (Li ve Ou, 2002: 263-270; Chang ve Huang, 2012: 61-74). Chang ve Huang (2012: 61-74) çalışmalarında yamaç paraşütçülerin katılım motivasyonlarının dâhil olunan etkinliğin devamlılığında önemli bir etkiye sahip olduğunu bulmuşlardır. Ayrıca Ewert ve Hollenhorst (1989: 124-139), tarafından Ohio State Üniversitesinde doğa sporları kurs eğitimi alan 106 öğrenciye deneyim, katılım sıklığı ve beceri seviyelerine yönelik 25 sorudan oluşan macera test ölçeği hazırlanmış ve bu ölçeğe göre ortaya konulan modelde, yamaç paraşütçülerinin katılım sürekliliğinin, katılım sıklığı, beceri seviyesi ve risk farkındalığıyla ilişkili olduğu bulunmuştur. Fakat alana ilişkin literatür incelendiğinde hava sporları ile uğraşan bireyler üzerinde gerek heyecan arayışı, gerek motivasyon, gerekse de tatmin unsurlarını içeren herhangi bir çalışma yapılmadığı bilinmektedir.

Günümüzde rekreasyonun geniş kitlelere hitap etmesi ve birçok araştırmacının ilgisini çekmesi, bu alanla ilgili bilimsel çalışmaların sayısını arttırmakta, farklı rekreasyon alanları üzerine araştırmalar yapma ihtiyacını doğurmaktadır. Geniş yelpazesi sayesinde

birçok amaca hizmet eden rekreasyon uğraşları arasında maceraya dayalı rekreasyona da rastlamak mümkündür. Bu tür etkinliklere katılan bireylerin motivasyonları, buna bağlı olarak heyecan arama düzeyleri ve elde ettikleri tatmin düzeyleri etkinliklere katılmayan bireylere kıyasla farklılık göstermesi beklenebilir. Bunun yanında maceraya dayalı rekreasyonun bireyin benlik tasarımı ve psikolojik gelişimi üzerinde potansiyel bir etkiye sahip olduğu söylenebilir.

#### **a. Araştırmanın Amacı**

Bu araştırmanın temel amacı, Çok Hafif Hava Araçları (ÇHHA) pilotlarının heyecan arayışları, serbest zaman motivasyonları ve serbest zaman tatmin düzeyleri arasındaki ilişkinin macera rekreasyonu kapsamında saptanmasıdır.

#### **b. Araştırmanın Önemi**

Bu araştırmanın özgün değerleri, Çok Hafif Hava Araçları özelinde macera rekreasyonuna yönelik ilginin artırılması altında yatan değişkenlerin saptanmasıdır. Çok Hafif Hava Araçları eğitiminde (yamaç paraşütü, yelken kanat vb.) görev alan profesyoneller için katılımcıların tercih ettiği çevresel özellikler ve risk alma boyutunda da yararlı bilgiler sağlanması hedeflenmektedir. Bu sebeple çalışmada, ÇHHA pilotlarının katılım motivasyonlarının ve heyecan arayışı seviyelerinin serbest zaman tatmin düzeyleri üzerine olan etkisinin araştırılması amacıyla yapılacak bu çalışmanın sınırlı olan hem hava sporlarına hem de alana ilişkin literatüre katkı sağlaması beklenmektedir. Macera rekreasyonuna ilişkin çalışmalar özellikle ulusal literatürde son derece kısıtlı olduğu için bu çalışmanın literatürdeki bu konuya yönelik boşluğu doldurması beklenmektedir. Araştırmadan elde edilecek bulguların Gelişmekte Olan Spor Branşları Federasyonu (GOSBF) bünyesinde yer alan Hava Sporları branşına yarar sağlayacağı düşünülmektedir. Ayrıca bu çalışmadan elde edilecek bilimsel bulguların Çok Hafif Hava Araçlarıyla ilgili sektörel gelişime yol gösterici olması beklenmektedir. Diğer macera rekreasyonu alanlarında olduğu gibi havacılık branşlarına olan ilginin artması, katılımcı düzeyinde motivasyon ve tatmin ilişkisinin ortaya konması sağlıklı bir sektörel büyümeye yeni açılımlar kazandırabileceği düşünülmektedir.

### c. Problem Cümlesi

ÇHHA pilotlarının heyecan arama düzeyleri ve serbest zaman katılım motivasyonlarının serbest zaman tatmin düzeyleri üzerine etkisi var mıdır?

### d. Alt Problemler

1. Pilotların heyecan arama düzeyleri arasında demografik özelliklerine ilişkin fark var mıdır?
2. Pilotların serbest zaman motivasyonları arasında demografik özelliklerine ilişkin fark var mıdır?
3. Pilotların serbest zaman tatmin düzeyleri arasında demografik özelliklerine ilişkin fark var mıdır?
4. Pilotların heyecan arama düzeyleri ile serbest zaman motivasyonları arasında ilişki var mıdır?
5. Pilotların serbest zaman motivasyonları ile serbest zaman tatmin düzeyleri arasında ilişki var mıdır?
6. Pilotların heyecan arama ve serbest zaman motivasyon düzeylerinin serbest zaman tatmin düzeyleri üzerine etkisi var mıdır?

### e. Alt Problemlere İlişkin Hipotezler

**Hipotez 1 (H<sub>1</sub>):** Pilotların heyecan arama düzeyleri arasında demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır.

**Hipotez 2 (H<sub>2</sub>):** Pilotların serbest zaman motivasyonları arasında demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır.

**Hipotez 3 (H<sub>3</sub>):** Pilotların serbest zaman tatmin düzeyleri arasında demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır.

**Hipotez 4 (H<sub>4</sub>):** Pilotların heyecan arama düzeyleri ile serbest zaman motivasyonları arasında ilişki olacaktır.

**Hipotez 5 (H<sub>5</sub>):** Pilotların serbest zaman motivasyonları ile serbest zaman tatmin düzeyleri arasında ilişki olacaktır.

**Hipotez 6 (H<sub>6</sub>):** Pilotların heyecan arama ve serbest zaman motivasyon düzeylerinin serbest zaman tatmin düzeyleri üzerine etkisi olacaktır.

## **f. Sınırlılıklar**

- Araştırma süreci Eylül 2014 – Aralık 2015 tarihlerini kapsamaktadır.

## **g. Sayıtlar**

- Araştırma sürecinde toplanan tüm veriler gerçeği yansıtmaktadır.
- Literatürde sıklıkla birbirinin yerine kullanılan Boş zaman ve Serbest zaman kavramı eş anlamlı kabul edilmiştir.

## **h. Tanımlar**

- **Serbest Zaman:** Bireylerin çalışma zamanı dışında kalan, kendi isteği ile seçtiği bir etkinlikle ilgilendiği, rahatlama ve memnuniyet gibi kişisel ihtiyaçlarını karşıladıkları özgür zaman dilimidir (McLean ve Hurd, 2012: 39).
- **Rekreasyon:** Yeniden yaratma (re-creation), yeniden doğuş (re-birth) anlamına gelen; bireylerin isteyerek yaptıkları ve doyum elde ederek rahatladıkları serbest zaman etkinliklerini içeren bir kavramdır (Jenkins ve Pigram, 2003: 412).
- **Hava Aracı:** Havalanabilme ve hava hareketlerine göre uçuş yapabilme özelliğine sahip, havada seyredebilmeye yönelik donanımları olan her türlü araçtır (THKY, 2013: 3).
- **Çok Hafif Hava Araçları (ÇHHA):** Havadan daha ağır yapıda, seyir halindeyken havanın etkisi ile birlikte aerodinamik yapısı sayesinde havada dinamik olarak kalabilen motorlu ve motorsuz hava araçlarını kapsamaktadır (THKY, 2011: 10).
- **Yamaç Paraşütü:** Tek oturma yeri olan, motorsuz, aerodinamik şekilde yönlendirilebilen ve kullanıcının koşusuyla uçuşa geçen esnek bir hava aracıdır (Kruger-Franke vd., 1991: 98).

- **Yelken Kanat:** İskelet yapısı kompozit ya da alüminyumdan meydana gelen, özel bir kumaş ile birleştirilerek kaplanmış bir kanattan ve pilotun bu düzeneğin altında yer alarak yönlendirme işlemini yapabilmesi için asılı bir şekilde bağlı bulunan bir tutunma sisteminden oluşan hava aracıdır (Horasanlı, 2009: 235).
- **Pilot:** Hava aracının sevk edilmesinde ve yönlendirilmesinde görevli olan yetkili kişilere verilen unvandır (THKY, 2015: 9).
- **Hernes:** Hava araçlarında pilotun oturduğu ve içinde yedek paraşütün bulunduğu kısma verilen isimdir (Horasanlı, 2009: 229).
- **Tandem:** İki kişi yapılan uçuşlarda pilot haricinde yolcu taşıyabilen özelliğe ve donanıma sahip kanatlardır (THKY, 2013: 4).
- **İrtifa:** Deniz seviyesinden başlayan ve yukarıya doğru çıkıldıkça artan yüksekliktir (Berlund, 1992: 289).



## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1. GENEL BİLGİLER

Temelinde macera barındıran ve doğal alanlarda yapılan hemen her türlü doğal alan rekreasyonu belirli zaman dilimleri içerisinde gerçekleştirilmektedir. Yapısı gereği bu etkinlikler için ayrılan zamanın özel olması ve günlük yaşantımızdaki zaman dilimlerinden farklılık göstermesi, bireylerin özgürce hareket edebilecekleri bir zaman olgusunu ortaya çıkarmaktadır. Bahsi geçen bu zaman diliminin daha iyi anlaşılabilmesi ve konunun alt yapısının şekil kazanması açısından öncelikli olarak “serbest zaman” ve “rekreasyon” kavramlarının üzerinde durulmasının yarar sağlayacağı düşünülmektedir.

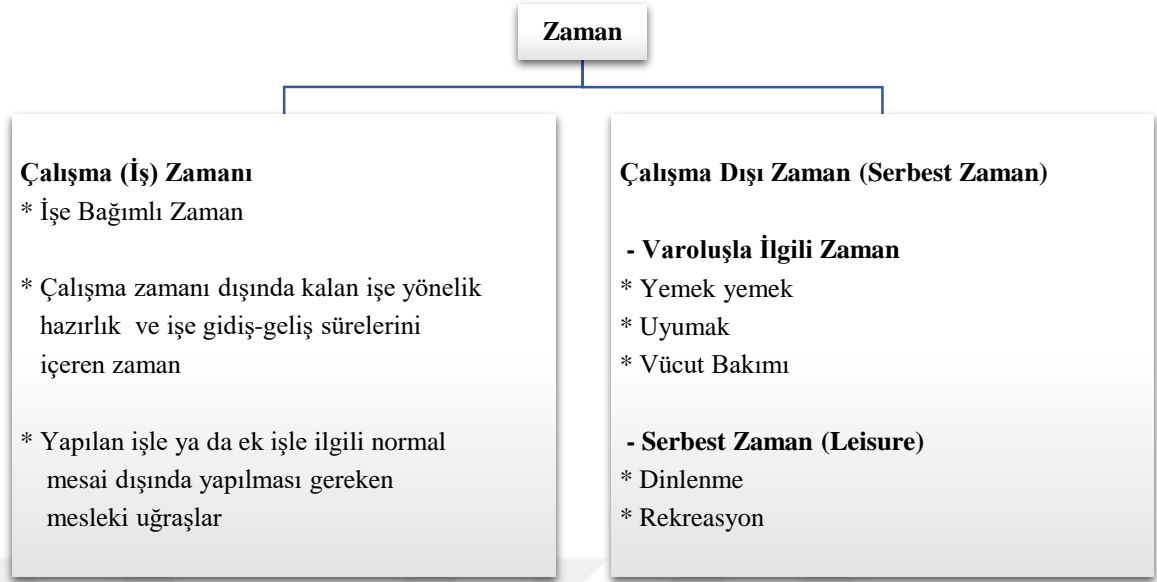
#### 1.1. Serbest Zaman (Leisure)

Serbest zaman ifadesi genellikle zaman kavramı içerisinde yer bulmaktadır. Yapılan araştırmalarda iş dışında kalan zaman olarak görülen serbest zaman aynı zamanda çalışma dışında kalan diğer zorunlu işler için ayrılan zamanı da kapsamaktadır (Karaküçük ve Gürbüz, 2007: 23). Bu bağlamda serbest zaman kavramını iyi anlamak için zaman kavramına değinilmesi gerektiğini söylemek mümkündür.

Zaman olgusunun göreceli olduğu ve kişiden kişiye değişen farklı anlamlar kazandığı bilinmektedir. Zaman; kişinin hayatında, süre olarak uzun ya da kısa, tekrar etmeyen, ne zaman başladığı ve ne zaman biteceği belli olan, soyut bir kavram olarak herkes için farklı algı yaratan ve saatle ölçülebilen bir bölüm şeklinde açıklanabilir (Hacıoğlu, Gökdeniz ve Dinç, 2003: 15).

Zamanın kategorize edilmesi serbest zaman kavramının zaman bölümlerinin neresinde yer aldığını anlamamızda kolaylık sağlayacaktır. Bölümlere ayırdığımızda zamanı, yemek yemek, uyumak, vücut bakımı gibi fizyolojik ihtiyaçlarımızı karşıladığımız zaman, çalışmakla yükümlü olduğumuz iş zamanı ve oyun, eğlence, spor gibi etkinliklerde bulunduğumuz zaman kullanımı olarak sınıflandırabiliriz. Bu belirtilen üç zaman bölümü birbirleriyle etkileşim halinde olduklarından çeşitli durumlara göre sürelerinde farklılık gözlemlenebilir (Meyer, Brightbill ve Sessoms, 1970: 29-30). Bu açıdan zaman, kullanıma yönelik çeşitli kısımlara ayrılabilir.

**Şekil 1.1: Zamanın Kullanım Bölümleri**



Kaynak: (Meyer ve diğ., 1970: 29).

Zaman kavramına yönelik literatürde farklı gruplamalar yapıldığı görülmektedir. Yapılan çalışmalarda zamanın; 1) çalışma zamanı, 2) çalışmaya bağlı etkinliklere ayrılan zaman, 3) yaşamı devam ettirmeye yönelik etkinlikler ve 4) serbest zaman olarak bölümlere ayrıldığı (DeGrazia, 1962: 91, akt. Pigram ve Jenkins 1999:2), bir başka çalışmada ise; 1) temel ihtiyaçların giderilmesine ayrılan zaman, 2) çalışma ve buna bağlı olarak etkinlikler ve görevler için ayrılan zaman, 3) serbest etkinliklere ayrılan zaman, 4) diğer etkinliklere ayrılan zaman (Megyeri'den akt.: Karaküçük, 2008: 14) olarak gruplandığı görülmektedir. Tezcan (1982: 7) ise zamanı, 1) var olmakla ilgili zaman, 2) geçimle ilgili zaman ve 3) serbest zaman olarak üç bölümde incelemiştir. Başka bir araştırmada ise şu şekilde kategorize yapılmıştır: 1) çalışma zamanı, 2) kişisel ihtiyaçların karşılandığı zaman ve 3) serbest zaman (Leitner ve Leitner, 2004: 4). Tüm bu gruplamalara baktığımızda zaman yelpazesinde serbest zaman için ayrılan bir bölümün olduğu fark edilmektedir. Bu ifadelerden hareketle serbest zamanı üç temel başlık altında toplamamız mümkündür: 1) fizyolojik ihtiyaçlara yönelik (yemek-içme, uyku, nefes almak, vücut temizliği) durumlar için harcanan zaman, 2) çalışma haricindeki zorunluluklara, diğer bir ifade ile yarı serbest zamana (ev işleri, alışveriş, bahçe temizliği) yönelik harcanan zaman, 3) serbest zaman; bireyin serbestçe geçirdiği zaman olarak ifade edilebilir (Kır, 2007: 310).

Serbest zaman; belirli bir zaman dilimi olmaktan ziyade, zamanın nasıl kullanıldığı ile ilgilidir. Yapılan etkinliğin formu ya da biçimiyle değil, anlamıyla ayırt edilmektedir (Kelly, 1982: 7). Bu bakımdan her birey serbest zamana farklı anlamlar yükleyebilir.

Ulusal yazında serbest zaman (Mansuroğlu, 2002; Dinç, 2006; Tekin, 2009; Ardahan ve Yerlisu Lapa, 2010; Gökçe ve Orhan, 2011) ya da boş zaman (Tezcan, 1994; Karaküçük, 1997; Hacıoğlu, Gökdeniz ve Dinç, 2003; Demirhan 2003; Kılbaş, 2010; Şimşek, 2011) olarak yer bulan kavramların kökenine ve kelime anlamlarına bakıldığında farklı ifadelere ve söylemlere rastlamak mümkündür. Serbest zaman kavramı, İngilizce “Leisure”, Fransızca “Loisir” ve Latince “Licere” kelimelerinden meydana gelmiştir. Bu terimler, herhangi bir zorlamanın olmadığı ve serbestçe seçime olanak veren ve birbiriyle ilişkili kavramlar bütünüdür (Torkildsen, 1990).

Serbest zaman kavramının yeni olmadığı ve geçmişten günümüze serbest zaman kavramı ile ilgili birçok tanım yapıldığı bilinmektedir. Mannell (1999: 235), serbest zamanın öznel bir deneyim olmasından tanımının yapılmasının zor bir kavram olduğunu ifade etmiştir. Birçok insan serbest zamanı özgür zaman olarak algılamaktadır. Brightbill (1960), özgür zaman için iki farklı ifade kullanmaktadır; iş dışındaki özgür zaman ve özgürce seçebileceğimiz zaman. İkinci ifadede yer alan serbest zaman herhangi bir yerde herhangi bir zamanda ortaya çıkabilecek bir deneyimdir (Brightbill, 1960’dan akt. Rojek, 2010). DeGrazia (1962, akt. Pigram ve Jenkins 1999:2) ve Pieper (1952, akt. Torkildsen, 2005: 54) bu deneyimi, serbest zaman içerisindeki ruh hali olarak açıklamaktadırlar. Bu ruh halinin özgürlük algısı ve pozitif etki ile ilişkili olduğunu ve her ne zaman bu duyguları hissederseniz serbest zamanı deneyimlemiş olacağımızı ifade etmektedirler. Diğer bir ifadeye göre ise serbest zaman; kişinin özgür iradesiyle istediği gibi harcayabildiği zamana karşılık gelmektedir (Bakır, 1990). Serbest zamanın öznel bir deneyim olması açıklaması zor bir kavram olduğunu göstermektedir (Mannell, 1999: 235).

Ayrıca günümüzde popülerliği her geçen gün daha da önem kazanan serbest zaman kavramının bireylerin ve toplumun algısına göre farklılık gösterdiği görülmektedir. Çağdaş görüşün genelinde serbest zaman bir aktivite, düşünce tarzı ya da zamanın bir bölümü olarak algılanmaktadır. Bazen bu üç boyut birleşerek bireylerin bilgi ve becerilerini aktarabilecekleri ya da toplum yaşamına katkı sağlayabilecekleri serbest zamanlar olarak görülmektedir. Bireylerin kendilerini tatmin etmek amacıyla gönüllü olarak katıldıkları memnuniyet veren bu zaman dilimleri bireysel, sosyal ve mesleki görevlerimizden arta kalan bölümlere işaret eder (Jenkins ve Pigram, 2003: 279). Bu sebeple de kesin bir tanımın yapılmasının zor olması nedeniyle ortak paydada birleşen ifadelere yer veren evrensel tanımlar yapılabilir.

Broadhurst (2001: 3) serbest zamanı istediğimiz gibi harcayabileceğimiz mevcut zaman dilimi olarak tanımlamaktadır. Tekin'e (2009: 21) göre ise serbest zaman, bireyin özgür iradesini kullanarak seçim yapabildiği, bu seçim doğrultusunda fayda sağladığı serbestçe geçirilen zamandır. Yapmakla yükümlü olduğumuz işlerin dışında kalan, biyolojik gereksinimlerin ötesinde ve gelir sağlamak için verdiğimiz mücadelelerden bağımsız geçirilen zamanda sağduyulu olmayı ifade etmektedir.

Serbest zaman tanımlarında özellikle vurgulanan unsurlar “arta kalan zaman”, “seçim” ve “fayda” ifadeleridir. Ancak işten arta kalan her zamanın serbest zaman olarak kabul edilmesi günümüzde geçerliliğini yitirmiştir. Çünkü sorumluluklarımızın dışında kalan zamanın serbest zaman olarak kabul edilmesi için, o zamanın ancak fayda getirecek bir etkinlikle değerlendirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Kavramın, modern yaşamdan önceki toplumlarda sınıf ayrımı ile ön plana çıktığı görülmektedir. O dönem toplumlarında gücü elinde bulunduran zengin kesim zamanını özgürce kullanma yetkisine sahipken toplumun alt tabakalarına inildikçe çalışma ile geçirilen zamanın serbest zamanı gölgelediği söylenebilir. Seçkin kesim günlük işlerden uzaklaştırılarak toplumdan ayrı tutulmuş, zamanlarını özgürce geçirmelerine imkân tanınmıştır. Toplumun büyük bölümünü oluşturan halk ise çalışmak zorunda bırakılmıştır (Goodale ve Godbey, 1988: 62). Bu durum geçmişte serbest zamanın, gücü elinde bulunduran toplumun üst tabakasındakilerin hâkimiyetinde olduğunu söylenebilir.

Serbest zaman değerlendirmesinin ilkel yaşamın hüküm sürdüğü toplumlarda çeşitli kutlamalarla (doğum ya da ölüm törenleri, dinsel törenler vb.) başladığı düşünülmektedir. O dönemlerde geometrik olarak düzenlenmiş büyük bahçeler, alanlar ve parklar, serbest zaman ve rekreasyona verilen önemin göstergelerindedir (Chubb ve Chubb, 1981: 21).

Zaman içerisinde modernleşme ve teknolojik gelişmelerle serbest zamana verilen önem daha da artmış, günlük işlerin yoğunluğunun oluşturduğu stresi ve kent yaşamının getirmiş olduğu olumsuzlukların etkilerini azaltmak için serbest zamana ayrılan süre farklılık göstermiştir.

Wang ve diğ., (2008: 177-184) serbest zamanın hayatımızda giderek daha önemli rol oynadığını çünkü stresin azaltılması, öğrenme verimliliğinin artırılması, zihin ve beden uyumunun sağlıklı bir denge içerisinde olması gibi birçok ihtiyacımızı karşıladığını ifade etmektedirler. Bundan dolayı bireyin yaptığı işte benliğini gerçekleştirme, olumlu etkiler sağlama aynı zamanda serbest zaman etkinliğinin de bir gerçeği olduğunu düşündürmektedir. Serbest zaman tam olarak özgürlükten söz etse de, tam özgürlük nadiren elde edilir. Özellikle sanayi devriminden sonra serbest zamanın yüzlerce tanımı yapılmıştır.

Serbest zaman kavramı, farklı yaklaşımların oluşmasına izin veren bir yapıya sahip ve daha çok işin zıttı olarak kabul edilir. Bu yüzden birçok etkinlik hem serbest zaman hem de işin özelliklerini taşıyabilir. Zorunluluğun olmaması, serbest zamanın önemli bir ölçütüdür. Yine de, ailevi sosyal, gönüllü ve toplumsal etkinlikler gibi iş dışındaki etkinliklerin birçoğu önemli zorunluluklar içerir (Tekin, 2009: 21).

Tezcan (1994: 9) ise serbest zamanı iş yaşamının dışındaki zaman olarak ifade etmekte ve kişinin gerek kendisi gerekse de başkaları için herhangi bir zorlama olmaksızın kişinin kendi arzusuyla yöneldiği bir aktivite ile ilgileneceği, tamamen özgür ve bağımsız olduğu zaman dilimi olarak tanımlamaktadır. Serbest zaman, kısaca; var olan zaman dilimi içerisinde tercihlerimize bağlı olarak özgürce harcayabileceğimiz zaman dilimleri olarak ifade edilebilir.

Bu bilgiler ışığında, maceraya dayalı yapılan etkinliklerin serbest zamanlarda ve kişinin özgür iradesine bağlı olarak gerçekleştirilen etkinlikler olduğu varsayılabılır. Bu bağlamda çalışmamızın temelini oluşturan, doğa sporları etkinliklerine katılım için, zaman planlaması oluşturulmasının, faaliyetlere olumlu etkiler sağlayacağı öngörülebilir. Serbest zaman dilimi içerisinde yapılan bu etkinliklere katılımı arttıracak motivasyon kaynaklarının ve heyecan arama unsurlarının, bireyde uyandırdığı tatmin düzeyi, serbest zaman kavramının temelinde yatan bir özellik olarak düşünülebilir. Özellikle heyecan arayış düzeyi yüksek bireylerin maceraya dayalı yapılan etkinliklere yönelmesinde, motivasyon kavramının önemli bir unsur olduğu söylenebilir.

## **1.2. Motivasyon**

Günümüzde serbest zaman kavramı ile ilgili alan yazın incelendiğinde, serbest zaman etkinliklerine aktif katılımın sağlanması amacıyla, psiko-sosyal faktörlerin yer aldığı çalışmalar vurgulanmaktadır. Özellikle motivasyon kavramının yaşam tatmini ve serbest zaman tatmini ile ilişkilendirildiği çalışmalar dikkat çekmektedir (Guinn, 1999: 13-20; Gökçe, 2008: 27; Walker, Halpenny, Spiers ve Deng, 2011: 349-365; Yerlisu Lapa, Ağyar ve Bahadır, 2012: 53-59; Yan, 2013: 51-62). Bireyler serbest zamanlarında, farklı nedenlerle, farklı alanlarda çeşitli etkinliklere katılmakta ve yaşam tatminlerini arttırmaktadırlar (Sato, Jordan ve Funk, 2014: 293-313). Bu noktada bireyin davranışlarını etkileyen en büyük gücün yani motivasyonun tanımlanması önem kazanmaktadır.

Motivasyon, Latince “hareket etme” anlamındaki “mot” kökünden gelen bir kavramdır. Belirli bir hedef doğrultusunda içten gelen itici güçlerle yapılan amaçlı

davranışlardır. Motivasyon, istekleri, arzuları, gereksinimleri, dürtüleri (açlık, susuzluk, cinsellik gibi) ve ilgileri içeren bir kavram olduğundan insanları belirli durumlarda belirli davranışa yönelten etkenlerin tümüdür (Güney, 2000: 17). Motivasyon insanların amaçlanan hedefe yönelik başarılı olmalarına, kişisel tatmine ulaşmalarına yardımcı olmaktadır (Coleman ve Barries, 2000: 206). Motivasyonun içsel-dışsal ve güdülenmeme (motivasyonsuzluk) olarak farklı boyutları bulunmaktadır (Deci ve Ryan, 1985: 5-8).

*İçsel Motivasyon (Intrinsic Motivation):* Herhangi bir zorlama olmaksızın bizi bir şeyi yapmaya yönelten ve belirli davranışları yaptıran içimizdeki güçtür. Kişinin içsel motivasyonla kazanım sağladığı ödül; kişisel mutluluk ve beklentileri doğrultusunda elde edilen tatmindir. Beceri, kararlılık, bireysel çaba, memnuniyet ve yapılan işten haz elde etme gibi unsurlar içsel motivasyonun oluşmasında önem taşımaktadır (Plotnik ve Kouyoumdjian, 2011: 330). Reiss (2012: 151), içsel motivasyonu, kişinin kendisi için bir şeyler yaparak, merak duygusu, oyun oynama isteği ve yeteneklerinin farkına varma gibi unsurlarda gelişim göstermesiyle tatmin olacağını ifade etmektedir.

*Dışsal Motivasyon (Extrinsic Motivation):* İçsel motivasyonun aksine daha farklı sonuçlara yönlendiren güdülenmedir. Sadece faaliyete yönelik birey davranışlarının ödül veya ceza gibi dışsal etmenlerle kontrolünün sağlandığı bir yapıdadır. Dışsal motivasyonu yüksek birey etkinliğin verdiği mutluluk, kişisel tatmin veya etkinlikten duyulan hazdan daha çok, etkinliğin kendisine kazandıracaklarıyla ilgilenir. Zafer, para, kendini kanıtlama, kariyer, rekabet ve teşvik edici unsurlar dışsal motivasyona örnek gösterilebilir (Ryan ve Deci, 2000: 60).

*Motivasyonsuzluk (Amotivation):* Motivasyonsuzluk durumu, bireyin katılım gösterdiği etkinlik ile sonuçları arasındaki ilişkiyi kurgulayamadığı ve isteksiz olduğu zamanlarda ortaya çıkan bir durumdur. Bu durumda birey ne içsel ne de dışsal motivasyona sahiptir. Bunun sonucunda birey kendini yetersiz hisseder ve bu durumu kontrol edemeyeceğini düşünerek tatminsizlik yaşar. Motivasyonsuzluk durumunda kişiden etkinliğe dâhil olması beklenmez (Vallerand ve diğ., 1992: 1003-1017).

İçsel ve dışsal motivasyonu serbest zaman etkinliklerine katılım gösteren bireyler açısından değerlendirdiğimizde, dahil olunan etkinliğin türüne göre motivasyon boyutları değişkenlik gösterebilir. İçerisinde macera barındıran serbest zaman etkinliklerinde içsel motivasyona yönelik deneyim yaşayan katılımcıların beklentileri doğrultusunda tatmin ve mutluluk yaşaması söz konusu iken, dışsal motivasyonu yüksek katılımcıların ise etkinlik

sonunda elde edeceği teşvik edici unsurların (ödül, kariyer, takdir edilme vb.) daha ön planda olduğundan söz edilebilir.

Katılımcıların serbest zaman motivasyonlarını değerlendirmeye yönelik Pelletier ve diğ., (1991: 140-156) tarafından yapılan çalışmada, bilmek, başarmak, uyarıyı hissetmek motivasyon türlerinin içsel motivasyona yönelik; belirlemek, içe atım ve dış düzen motivasyon türlerinin ise dışsal motivasyona yönelik olduğu incelenmiştir. Motivasyonsuzluk durumunda ise bireyi etkinliğe yönlendiren herhangi bir motivasyon unsurunun olmadığı ifade edilmektedir (Deci ve Ryan, 1985; Vallerand ve diğ., 1992: 1003-1017).

Serbest zaman etkinliklerinde dışsal motivasyona sahip katılımcı, dışa bağımlı hale gelirken; içsel motivasyonla hareket eden katılımcı ise, özgürce karar verir ve kişisel gelişimine katkıda bulunur (Ağduman, 2014: 24-28).

Bu ifadeler doğrultusunda, bireylerin katılım gösterdikleri serbest zaman etkinliklerinden kazanım sağladıkları tatmin, kişisel gelişim, mutluluk, ödül ve kazanımların serbest zaman motivasyonu ile ilişkili olduğu söylenebilir.

### **1.2.1. Serbest Zaman Motivasyonu**

Serbest zamanla ilgili motivasyonların serbest zaman çalışmalarının temel konularından biri olması serbest zaman aktivitelerine katılan bireylerin neden bu davranışları sergilediklerini anlamaya yardımcı olmaktadır. Diğer bir boyutuyla serbest zaman motivasyonlarına yönelik bilgilerin, bu alanda uygulama yapan kişilere program geliştirme aşamasında yarar sağladığı bilinmektedir (Manfredo ve Driver, 1996: 188-189).

Sabuncuoğlu ve Tüz (2005: 45-48) motivasyonu, ihtiyaç kaynaklı eylemlerden oluşan bir süreç olarak ele almış ve bu sürecin “gereksinme, uyarılma, davranış, doyum” olarak dört bölümden oluştuğunu ifade etmiştir. Doyuma ulaşan birey devamında gereksinmeye olan ihtiyacın tekrar ortaya çıkmasıyla bu sürecin yeniden başladığını belirtmiştir. Serbest zamanda yapılan etkinliklerde katılım motivasyonu yüksek bireylerin etkinlik sonunda elde edecekleri doyum düzeyinin yüksek olduğu söylenebilir. Bu doğrultuda macera sporları gibi heyecan ve risk faktörünün daha fazla olduğu branşlara katılım gösteren bireylerin motivasyon düzeylerinin de yüksek olması beklenebilir. Etkinlik sonunda elde edilen doyum düzeyine bağlı olarak etkinliğe tekrar katılım gereksiniminin ortaya çıkmasıyla serbest zaman etkinliğinde devamlılık gözlemlenebilir.

Serbest zaman motivasyonu rekreasyon psikolojisi literatürü incelendiğinde sıklıkla karşılaşılan bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Serbest zaman motivasyonu içerisinde deneyimsel yaklaşıma yönelik birtakım çalışmalar da yapılmıştır (Knopf, Driver ve Bassett, 1973: 191-204; Driver ve Brown, 1975; Driver ve Knopf, 1977: 169-193; Hass, Driver ve Brown, 1980: 27-29; Manfredo, Driver ve Brown, 1983: 263-283). Deneyimsel yaklaşıma göre rekreasyon, sadece kampçılık, tırmanış, yamaç paraşütü, kayak ya da balık tutma gibi bir serbest zaman aktivitesi olmaktan ziyade, kendini ödüllendirmeye dayalı, özgür hissedilen serbest zamanda ortaya çıkan ve özgür seçimin bir sonucu şeklinde psiko-fizyolojik bir deneyim olarak kavramsallaştırılabilir (Manfredo ve Driver, 1996: 189).

Yukarıdaki ifadelerin ışığında, serbest zaman motivasyonu kısaca; bireyin rekreatif etkinliklere katılmak için kendi arzusu ve istekleri ile harekete geçmesidir. Motivasyon, serbest zaman etkinliklerine katılmak için engel yaratan durumların kaldırılmasında ve rekreasyona katılım düzeyinin artmasında büyük öneme sahiptir (Caroll ve Alexandris, 1997: 279-299).

Doğan (2004: 62), motivasyonla ilgili yaptığı çalışmada, rekreasyon ile ilgili etkinliklerin temelinde yatan ruhsal ve toplumsal gereksinimlerin olduğundan bahsetmiştir. Bu gereksinimler arasında takdir edilme, dost kazanma, çevre edinme gibi toplumsal gereksinimler yer almaktadır. Bunun yanı sıra, çevre ve aileden kaynaklanan çeşitli motivasyon kaynakları insanların görüş ve beklentilerini farklılaştırmaktadır. Bu doğrultuda; etkin olma, kendini gerçekleştirme, ün kazanma, prestij ve üstünlük sağlama, egemen olma isteği ve macera hevesi; bireyi, fiziksel etkinlikler yapmaya yönelten nedenler olarak görülmektedir (Koç, 1994: 174).

Chen, Li ve Chen (2013: 1187-1199) ergen bireyler üzerine yapmış oldukları çalışmada serbest zaman motivasyonu, serbest zaman tatmini ve serbest zaman katılımının rekreasyona dâhil olma üzerindeki etkilerini incelemişlerdir. Serbest zaman etkinliklerine yüksek katılım gösteren bireylerin kişisel tatminlerinde artış olduğunu belirtmişlerdir. Bununla birlikte yüksek motivasyonun serbest zaman tatmini olumlu yönde etkilediğini tespit etmişlerdir.

Benzer bir çalışma yürüten Beggs ve Elkins (2010), ergen öğrencilerin serbest zaman motivasyonu ile serbest zaman tatminleri arasında yüksek oranda ilişki olduğu ifade etmektedirler. Öğrencilerin, öğretilen beceriyi ya da bilgiyi elde etmek için güçlü istek sahibi olmaları öğrenmeye yönelik motivasyonlarını göstermektedir. Uçmaya yönelik geliştirilen serbest zaman motivasyonunda söz konusu eylem uçuşa yönelik olduğundan motivasyon kavramı genellikle problem değildir. Çünkü katılımcılar uçuşa yönelik

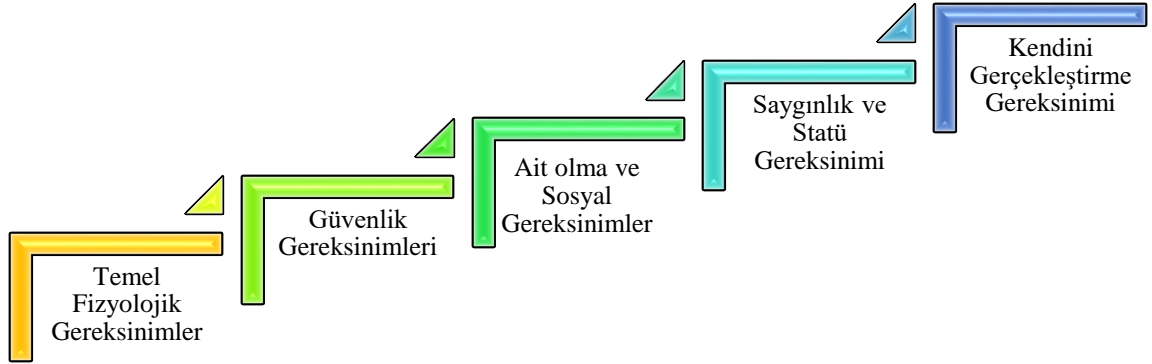


hayallerini gerçekleştirmek için her zaman hazır bulunmaktadırlar. Örneğin, serbest zamanlarda yapılan yamaç paraşütü uçuş etkinliklerinin en iyi motivasyonu, öğrenim sürecinin genel bir tanımını sunarak öğrencilere uçuşun hissettirdiği özgürlüğü göstermektir (Pagen, 2001: 3).

### 1.2.1.1. Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi

Günümüzde motivasyon teorileri arasında en çok bilinen ve kullanılan aynı zamanda en çok tartışılan, Abraham Maslow tarafından ortaya konulan İhtiyaçlar Hiyerarşisi Kuramı'dır. Bu kurama göre, bireyin yapmış olduğu her davranış belirli bir ihtiyacı gidermeye yöneliktir ve öncelik sırasına göre hiyerarşik düzende olan bu ihtiyaçlardan biri tatmin edilmeden, diğerleri bireyi harekete geçirmeyecektir (Birkan, 2009: 21). Maslow teorisinde gereksinimleri beş gruba ayırmış ve kendi aralarında bir ilişkiye ve hiyerarşiye sahip olduğunu savunmuştur. Maslow' a göre ihtiyaçlar giderildiği sürece yerine yenileri gelecek ve bu bir döngü halinde sürekliliğini koruyacaktır. Bundan yola çıkarak teori, öncelikli olarak insanın temel ihtiyaçlarını önem sırasına göre bir hiyerarşi içinde toplar ve bunları tatmin edecek araçları belirlemeye yönelir (Adair, 2006: 31).

Şekil 1.2: Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisi



Kaynak: (Kazmier, 1979: 243).

Bu ihtiyaçlar kişiden kişiye değişiklik gösterebilmektedir. Şöhretli bir sporcu olmak, başarılı bir yönetici olmak, siyasal bir partide yükselmek veya yaratıcı teoriler, fikirler, hikâyeler, resimler bunlara örnek gösterilebilir. Bireysel hobilerin ve tutkuların gerçekleştirilmesi, bazı yaratıcı buluş ve çabalar, toplumsal faydanın yanında kişinin kendini gerçekleştireceği alanlar da yaratmaktadır (Karaküçük, 1997: 82).

Müftügil'e (1993: 64) göre kendini gerçekleştirme ihtiyacı, temelde bireyin tüm potansiyelini ortaya koyması ve hayatını tam anlamıyla dolu dolu yaşamasıdır. Amaca yönelik yapılan bu eylemler, rekreasyonel etkinliklerle kazanılan deneyim sonucunda elde edilen tatmin seviyesini olumlu yönde etkilediği düşünülebilir.

Dinç (2006: 16), yapmış olduğu çalışmada, rekreasyonun deneyim boyutunun süreç-merkezli olduğundan söz etmekte ve rekreasyona katılımın bireye ne kazandırdığı sorusuna açıklık getirmektedir. Katılımcıların elde etmiş oldukları deneyim, sonucunda yaşanacak tatmin seviyesine bağlı olarak farklı düzeylerde hissedilmektedir. Bu durum kuvvetli ve zayıf yoğunlukta ortaya çıkabilen duygularımıza benzetilebilir. İşaret edilen durum Maslow'un 'Hiyerarşik Gereksinimler Kuramı'nda ele aldığı "kendini gerçekleştirme" düzeyini açıklamasıyla tutarlılık kazanmaktadır. Bu sebeple rekreasyon; 'ulaşılacak sonun anlamı' veya 'ulaşılacak sonun kendisi' olarak tanımlanabilir.

Tüm bu tanımlamaların neticesinde, bireylerin içinde bulunduğu rekreasyonun, kendini gerçekleştirme arzusu ile katılım motivasyonunu oluşturduğu ve ulaşılan hedefin kişide tatmin duygusunu uyandırdığı söylenebilir.

### **1.2.2. Serbest Zaman Tatmini (Doyum)**

Günümüzde en genel anlamıyla, bireyin beklentilerinin karşılanması durumunda hissedilen değerler toplamı olarak ifade edilen tatmin, durumluk ve süreklilik arz eden bir duygu durumudur (Ardahan ve Yerlisu Lapa, 2010: 131). Tatmin; bir olay karşısında dürtü, güdü, ihtiyaç ve beklenti gibi bir takım duygu durumlarının karşılanması olarak nitelendirilmektedir. Kişilerin beklentileri ile sahip oldukları arasındaki farklılık tatmin düzeyini etkileyen bir durum olmakla birlikte söz konusu farklılığın az olması durumunda tatmin seviyesi de o kadar yüksek olacaktır (Kovacs, 2007: 29-30).

Serbest zaman tatmini ise; bireylerin serbest zamanlarını değerlendirme biçimlerinden algıladıkları kaliteyle yakından ilgilidir; genel bir ifadeyle bireylerin serbest zamanlarından ne kadar memnun olduklarını ifade etmektedir (Kovacs, 2007: 42). Mannell ve Kleiber (1997) serbest zaman tatminini, bireylerin rekreasyona katılımları sonucunda ilgi, istek ve ihtiyaçlarının karşılanması şeklinde tanımlamaktadır. Bunun yanı sıra Beard ve Ragheb (1980: 20-33) ise çalışmalarında serbest zaman tatmininin kişisel bir seçim olduğunu ifade etmektedir. Mannell, Zuzanek ve Larson (1988: 289-304) ise, tatmin hissine ulaşılmasında serbest zaman tatmininin yardımcı olduğunu belirtmektedirler.

Serbest zaman tatmini, tatmin kaynaklarını tanımlamak ve tatmin düzeyinin yoğunluğunu belirlemek amacıyla ölçülmektedir. Serbest zaman tatminini ölçmek amacıyla yapılan çalışmalar, algılanan tatmin düzeyi ile ilgili genel soru ve ifadelerden oluşan evrensel ölçme araçlarını ve tatmini etkileyebilecek olan çeşitli unsurlarla değerlendiren çok boyutlu ölçme araçlarını kullananlar olarak sınıflandırılabilir (Kao, 1992: 14).

Serbest zaman tatminini ve bileşenlerini değerlendirmede, Beard ve Ragheb'in (1980: 22) geliştirmiş olduğu psikolojik, estetik, fizyolojik, sosyal, eğitim ve rahatlama alt boyutlarından oluşan serbest zaman tatmini (Leisure Satisfaction Scale-LSS) ölçeği yaygın olarak kullanılmaktadır (Beggs ve Elkins, 2010; Kao, 1992: 14; Kovacs, 2007: 42).

Beard ve Ragheb'e (1980: 22) göre, psikolojik boyut, serbest zaman etkinliklerinin özgürlük hissi, etkinliğe katılım, eğlence ve mücadele etme gibi psikolojik faydalarını ifade ederken eğitim boyutu ise; kişinin kendisini ve çevresini tanıması, entelektüel gelişimi ve yeni şeyler öğrenmesi gibi konularda sağladığı yararları açıklamaktadır. Bununla birlikte sosyal boyut, katılımcıların bir gruba dâhil olarak farklı insanlarla yeni ve anlamlı ilişkiler kurabilmelerinde serbest zaman etkinliklerinin faydalarını ortaya koyarken, rahatlama boyutu ise, bireylerin stres ve hayatın zorluklarından uzaklaşabilmelerinde, dinlenme ve yenilenmede serbest zamanın etkisini vurgulamaktadır. Diğer bir alt boyut olan fizyolojik boyutu ise; bireylerin katıldıkları serbest zaman etkinlikleri ile birlikte forma girme, sağlık yönünden iyi hissetme, aşırı kilolardan kaçınma ve iyi olma durumu gibi fizyolojik yararlarını belirtmektedir. Son olarak, estetik boyutta ise, bireylerin serbest zaman aktivitelerine dâhil olmak için gittikleri ya da kullandıkları mekânlar tasarım, güzellik, çekicilik ve tatmin ediciliği bakımından değerlendirilmektedir (Beggs ve Elkins, 2010; Chen, 2005; Harden, 2008; Karlı, Polat, Yılmaz ve Koçak, 2008: 80-91).

Serbest zaman tatminine ilişkin alan yazın incelendiğinde, dünyada ve Türkiye'de macera rekreasyonu, heyecan arayışı, serbest zaman motivasyonu ve serbest zaman tatmini kavramları arasındaki ilişkiyi ortaya koyan çalışmaların sınırlı sayıda olduğu görülmektedir. Beggs ve Elkins'in (2010) yapmış olduğu çalışmada, serbest zaman motivasyonunun serbest zaman tatminine etkisi incelenmiş ve katılımcıların yüksek seviyedeki motivasyonlarının serbest zaman tatminiyle ilişkili olduğu tespit edilmiştir. Bununla birlikte Chen, Li ve Chen'in (2013: 1187-1199) yapmış olduğu çalışmada ise, serbest zaman motivasyonunun serbest zaman katılımına önemli derecede etki ettiği aynı zamanda serbest zaman katılımının da serbest zaman tatminini pozitif yönde etkilediği bulunmuştur. Bir diğer çalışmada ise Kao'nun (1992: 14) serbest zaman tatmin düzeyini belirlemeye yönelik yapmış olduğu araştırmada ise serbest zaman aktivitelerine katılım sıklığı, serbest zaman

deneyimi ve motivasyon ile serbest zaman tatmini arasındaki ilişki incelenmiş ve aktiviteye katılım sıklığının serbest zaman deneyimini arttırdığı bununla birlikte motivasyonun olumlu yönde etkilendiği ve tatmin düzeyinin arttığı görülmüştür. Benzer bir çalışmada serbest zamana katılımın serbest zaman tatmin düzeyine etkisi (Huang ve Carleton, 2003: 129-132), incelenmiş ve bu değerler arasında önemli ölçüde ilişki bulunmuştur. Yine aynı çalışmada cinsiyete göre serbest zaman katılımında önemli ölçüde farklılığa da rastlanmıştır. Serbest zaman tatmininin ölçülmesine yönelik üniversite öğrencileri ve gençler üzerinde yapılan çalışmalarda ise (Karlı ve diğ., 2008: 80-91; Trotter ve diğ., 2002: 131-144), katılımcıların serbest zaman aktivitelerine katılımları sonucunda elde ettikleri tatmin düzeyi araştırılmış ve aktiviteye katılımı tatminin doğru orantılı olduğu gözlemlenmiştir. Serbest zaman tatmininin yüksek seviyede olması serbest zaman katılımını arttırmaktadır (Losier ve diğ., 1993: 158). Böylelikle bireylerin serbest zamanları değerlendirme biçimleriyle sağladıkları tatmin arasında doğrudan bir ilişki kurulabilir.

Bu açıdan bakıldığında, serbest zaman etkinliklerine katılım gösteren bireylerin, motivasyon düzeyleri ile birlikte kazanım sağladıkları tatmin düzeyinin de olumlu yönde artış gösterdiği söylenebilir. Serbest zaman tatmin seviyesinin etkinlik sonrasında ya da etkinliğe katılımı birlikte artış göstermesinin, sahip olunan motivasyon seviyesi ile yakından ilişkili olduğu düşünülebilir.

### **1.3.Rekreasyon (Recreation)**

Latince’de yenilenmek, iyileştirmek, yaratmak anlamına gelen “recreatio” kelimesinden türeyen rekreasyon, en basit haliyle serbest zamanlarda yapılan faydalı etkinlikler olarak tanımlanabilir. Serbest zamanlarda gerçekleştirilen bu tür etkinliklerin kaynağında insan vardır. Sadece insan yaşamında bulunan bir kavram olarak ortaya çıkan rekreasyon yeniden yaratmayı ve üretmeyi temsil eder. Çünkü yapısı gereği insan doğada kendini yaratma ihtiyacı duyan ve devam ettiren tek varlıktır. Bu özel yaratmalar, içinde kültür barındıran ve varlığın devamı niteliğindeki etkinliklerdir (Erdemli, 2008: 197).

Serbest zaman ve rekreasyon kavramları genelde birbirinin yerini dolduran kavramlar gibi gözükse de bu iki temel kavram eş anlamlı değildir. Rekreasyon kavramı serbest zaman şemsiyesi altında yer almaktadır. Bunun nedeni ise bireysel ve sosyal faydalar elde edebilmek için rekreasyonun serbest zaman dilimi içerisinde meşgul olunan etkinlikleri kapsamasıdır (AALR, 2003: 11).

Rekreasyon kavramına genel bir tanım getiren Kılbaş (2010: 1) rekreasyonu, bir deneyim olarak görerak bireysel ya da grup olarak serbest zamanlarda belirli fiziksel, sosyal ve duygusal davranışları kazanmak için gönüllü olarak katılımın gerçekleştirildiği etkinlikler şeklinde tanımlamaktadır.

Karaküçük (1997: 54)'ün tanımına göre rekreasyon; bireyin iş hayatındaki çalışma temposu, monotonlaşan yaşam şekli ya da dışsal faktörlü zararlı etkilerle tehlike oluşturan veya kötü yönde etkilenen fiziki ve ruhsal açıdan iyi olma durumunu yeniden kazanmak, bu durumun devamlılığını sağlamak ve mevcut durumu korumak, bunun yanı sıra keyif almak ve tatmin olmak için, bireysel doyum sağlayacak, çalışmayı gerektiren ve zorunlu ihtiyaçlara yönelik ayrılan zaman haricindeki özgür ve bağımsız serbest zaman diliminde, isteğe dayalı ve gönüllülük esaslı ferdi olarak ya da grupla birlikte seçim sonucuyla dahil olunan etkinliklerdir.

Klasik yaklaşıma göre ise, eğlendiren, bireyi yapmakta olduğu iş ve faaliyetlerin ardından yenileyen, rahatlatan ve bireysel seçim sonucunda katılım gösterilen gönüllülük esaslı faaliyetler olarak tanımlanmaktadır (Kraus, 1985). Rekreasyon kavramını klasik yaklaşımla ele alarak açıklama getiren bir diğer tanımda ise Butler (1940: 3), rekreasyonu serbest zamanlarda yapılan etkinliklerdeki fırsatların değerlendirilmesi şeklinde ifade etmektedir. İşe yönelik yapılacak etkinliklerin vermiş olduğu memnuniyetin rekreasyonla ilişkili olduğunu belirtmektedir.

Rekreasyon, serbest zamanda gönüllü olarak yapılan aktiviteleri ve deneyimleri içerir. Bu aktiviteler katılımcılar tarafından belirli kişisel ihtiyaçların tatmini için ya da tamamen memnuniyete yönelik seçilir. Rekreasyon toplumsal programların bir parçası olarak karşımıza çıktığında yapıcı hedeflere ulaşmak için dizayn edilmiş olmalıdır (Torkildsen, 2002: 52).

Genel anlamda rekreasyon, bireylerin kendilerini özgür hissettikleri zamanlarda eğlence ve tatmin dürtüleri ile isteyerek katıldıkları ve sonucunda yorgunluklarını giderdikleri fiziksel ve ruhsal açıdan yaratıcı bir güç kazandıran faaliyetler olarak tanımlanabilir (Sağcan, 1986:1).

Rekreasyon, sanayi devrimi ile birlikte çalışma koşullarının gelişim gösterdiği ve ekonomik düzeyin arttığı toplumlarda bireylerin sosyal yaşamlarını canlandırmak, fiziksel ve mental sağlıklarına katkı sağlamak ve yaşam kalitesini arttırmak amaçlı oluşan alanlardan biridir (Torkildsen, 2005). Bu bağlamda bireyi canlandırarak yenileme işlevi gören rekreasyon hoşça vakit geçirme olanakları sunarak bireylerin problemlerini gidermeye yönelik fırsatlar yaratmaktadır. Rekreasyonun herhangi bir tutum, yaklaşım ya

da psikolojik açıdan gösterilen reaksiyona verilen kişisel bir tepki olduğu varsayılmaktadır (Torkildsen, 2010: 46).

Teknolojide görülen gelişmelerle birlikte toplumun harcayabileceği serbest zaman dilimlerinde görülen artışa bağlı olarak, bununla birlikte eğitim ve gelir seviyelerinin yükselmesi ile yaşam sürelerinin uzaması gibi etkenler sonucunda rekreasyonel etkinliklere yönelik ilgi ve talep arttırmıştır (Mansuroğlu, 2002: 53-62). Bu taleplere yönelik rekreasyon hizmetlerinin günümüzde artan oranda önem kazandığından söz edilebilir.

Yapılan tüm bu tanımlamalara bağlı olarak rekreasyonun katılanlara mutluluk, tatmin ve rekabet etme gücü verdiği, bununla birlikte motivasyonu arttırarak özgürlüğü hissettirdiği ve daha geniş bir dünya görüşü kazandırdığı azımsanmayacak bir gerçekliktir (Parker, 1979: 20). Bu açıdan bakıldığında rekreasyon farklı alanlarda gerçekleştirilen etkinliklerle çeşitlilik kazanmaktadır.

### **1.3.1. Doğal Alan Rekreasyonu (Outdoor Recreation)**

İçerisinde doğa yürüyüşü, kampçılık, balıkçılık, kano, kayak, at biniciliği, golf, su kayağı, motor sporları, hava sporları gibi çeşitli etkinlikleri barındıran ve bu yolla bireylerin doğal çevre ile etkileşime girmelerini sağlayan etkinliklere doğal alan rekreasyonu denilmektedir (Cordes ve Ibrahim, 1999: 35).

Popülerliği her geçen artmakta olan doğal alan rekreasyonu, bireylerin yoğun iş hayatından ve şehrin kalabalığından uzaklaşıp kendilerini gerçekleştirdikleri alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Şehir hayatının getirmiş olduğu stresten uzaklaşma, fiziksel egzersiz, temiz hava, doğayla iç içe olmak, manzaranın keyfini çıkarmak, köpekle yürüyüşe çıkmak, avlanmak, balık tutmak ve arkadaşlarla buluşma fırsatını yakalamak gibi birçok unsur doğal alanları ziyaret etmenin ve keşfetmenin nedenleri arasında yer almaktadır (Bell, 2008: 1).

#### **1.3.1.1. Doğa Eğitimi**

İngilizcesi 'outdoor education' olan doğa eğitimi, doğal kaynakların planlanması, korunması ve kullanımı, doğa ile mücadele, teknolojiden ve şehir konforundan uzak yaşam gibi geniş bir eğitim sürecini kapsar (Çelebi, 2002: 71-72).

Yaparak öğrenme felsefesiyle hareket edilir. Bu süreçte doğal çevre ile doğrudan bağ kurulur. Öğrenme sürecindeki bireyin tecrübe etmesi istenilen durumlar doğada yapılan

etkinlikler yardımıyla sağlanır. Böylelikle kişinin doğal çevre ile girdiği deneyimsel paylaşım sonucunda bireysel ve sosyal faydalar ön plana çıkar. Doğa eğitimi ile birlikte birey katılım için yüksek motivasyon sağlarken karar verme, takım içi iletişim ve birliktelik, problem çözme, fikir üretme ve karşılıklı güven gibi becerilerin de etkin olarak kullanılabilmesi ortamlar oluşur (Dinç, 2006: 22-23). Doğa eğitimi aynı zamanda yaratıcı fikirlerin ortaya çıkmasında katılımcılara uygun ortamlar sunmaktadır. Özellikle gençlerin serbest zamanlarında etkinliklere aktif katılım gösterip kendilerini ispat edebilecekleri, sosyalleşebilecekleri, heyecan duyacakları ve maceraya atılabilecekleri ortamlarda bulunmaları doğa ve çevre bilinci açısından önem taşımaktadır (Ekici ve Çolakoğlu, 2005: 146).

Doğa eğitimi içerisinde serbest zamana yönelik verilecek eğitimler, etkinliklere katılım gösteren bireylerin etkinlik boyunca deneyim kazanmasını ve böylelikle yaşam kalitelerini nasıl arttıracaklarını öğrenmesini sağlamaktadır. Serbest zaman içerikli doğa eğitimleri sadece serbest zaman yaşam tarzını değil, aynı zamanda genel yaşam tarzımızı da etkilemektedir. Söz konusu eğitim, kişiselleştirilmiş ve bağlamsal bir süreç olması, bireyin kendini tanımasını, yeteneklerini fark etmesini, sosyal ilişkiler kurmasını, doğayı tanımasını ve özgürce seçim yaparak katılacağı aktiviteden tatmin olmasını sağlamaktadır (Mcilraith, 2000: 51-52).

Doğa eğitimi süresince temel olarak 4 ilişkiden söz edilebilir. Bu ilişkilerin özünde bireylerin doğa eğitimine katılmaları altında yatan amaçların ifade edildiği görülmektedir. Priest ve Gass (1997) tarafından tanımlanan bu ilişkiler;

1. Bireyler arası ilişkiler; bir grup içerisindeki insanların birbirleriyle kurdukları iyi iletişim, iş birliği, problem çözümü gibi konuları içeren ilişkiler bütünüdür.
2. Kişinin kendisi ile kurduğu ilişki; bireyin kendisini nasıl tanımladığı ile ilgili olup benlik kavramı, öz güven, öz yeterlilik gibi psikolojik süreçleri kapsar.
3. Ekosistemle olan ilişkiler; ekolojik sistemde var olan diğer canlılarla olan bağlılığı ifade eder. Besin zinciri enerji pramidi gibi temel biyolojik kavramlarını içerir.
4. Ekistik ilişkiler; doğal kaynaklarla insanın etkileşimini ifade eder. Başka bir deyişle insanın doğal çevreye olan etkisi ve bununla birlikte çevrenin de insan yaşamını nasıl etkilediği ile ilgilidir.

Yazın araştırması yapıldığında doğa eğitimi ile yakından ilişkili olan iki kavram karşımıza çıkmaktadır. Bunlar belirtilen bu 4 ilişki ile bağlantılı olan çevre eğitimi ve maceraya yönelik etkinliklerdir (Priest ve Gass, 1997).

### 1.3.1.2. Çevre Eğitimi

İnsanoğlu, yaşadığı çevre ile uyum halinde hayatını devam ettiren bir varlıktır. Belli bir dengenin sağlanmasıyla oluşan bu uyum bazı durumlarda bozulabilmektedir. Geçmişten günümüze doğaya daha çok hükmetmenin yolları aranmış sanayileşme ile birlikte doğa sonsuz bir kaynak olarak görülmüş ve doğal dengenin bu tahribattan etkilendiği fark edildiğinde ise çok geç kalınmıştır (Nazlıoğlu, 1991:6). İnsan ile yaşadığı çevre arasındaki dengenin bozulmaya başlamasıyla, bazı önlemlerin alınma ihtiyacı doğmuştur. Bu yüzden, doğada yapılan sportif etkinliklerin ham maddesi olan doğal çevrenin olumsuz etkilenmesi bu sporların sürdürülebilirliğini de tehlikeye sokmaktadır (Koçak ve Balcı, 2010: 213-222).

Çevresel sorunlar her ne kadar insanlar tarafından oluşsa da sorunların giderilmesinde de aktif rol oynamaktadırlar. Çevrenin korunmasında dikkat edilecek husus kirletmeden önce temiz tutmayı başarabilmektir. Bu yüzden öncelikle insanları çevre konusunda eğitmek ve onlara duyarlılık kazandırmak gerekir (Daştan, 2007: 9).

Çevre eğitimi, çevreye ilişkin konuları değerlendiren, oluşabilecek problemlerin çözümüne yönelik çalışarak yeni durumların oluşumuna engel olacak bilgi, tecrübe, beceri, güdü, tutum, kişisel ve toplumsal sorumlulukları olan bir sosyal bilinç oluşturma amacı ile hareket eden, hayat boyu süregelen disiplinler arası bir yaklaşım olarak bilinmektedir (Moseley, 2000: 24).

Çevre eğitiminin temel amacı ise, insanın çevresine yönelik bakış açısında bütünlük sağlayarak, doğal çevreyle ilgili konularda duyarlılık kazanması, bilinçli olarak hareket ederek çevre ile etkileşim içinde yetişmesi (Geray, 1997: 329), aynı zamanda bireyi bilgilendirip karar alma süreçlerine katılmasını sağlamak olmalıdır (Gürseler, 1992: 87). Doğa eğitimlerinin bir bölümü olan çevre eğitiminde maceraya yönelik eğitimler de verilebilir. Maceraya yönelik rekreasyonel etkinliklerin büyük bir bölümünün doğal çevrede yapılıyor olması insanların yaşadığı doğal çevre ile rekreasyonun turizm ve spor gibi etkinlik boyutunda yakın bir ilişki olduğundan söz edilebilir. Söz konusu bu rekreasyonel etkinliklerin devamlılığı ve macera yönelik rekreasyonun canlılığı doğada sınırlı düzeyde



bulunan kaynakların korunması ve geliştirilmesi açısından oldukça önemlidir (Karaküçük, 1997: 206-208).

### 1.3.2. Macera Rekreasyonu

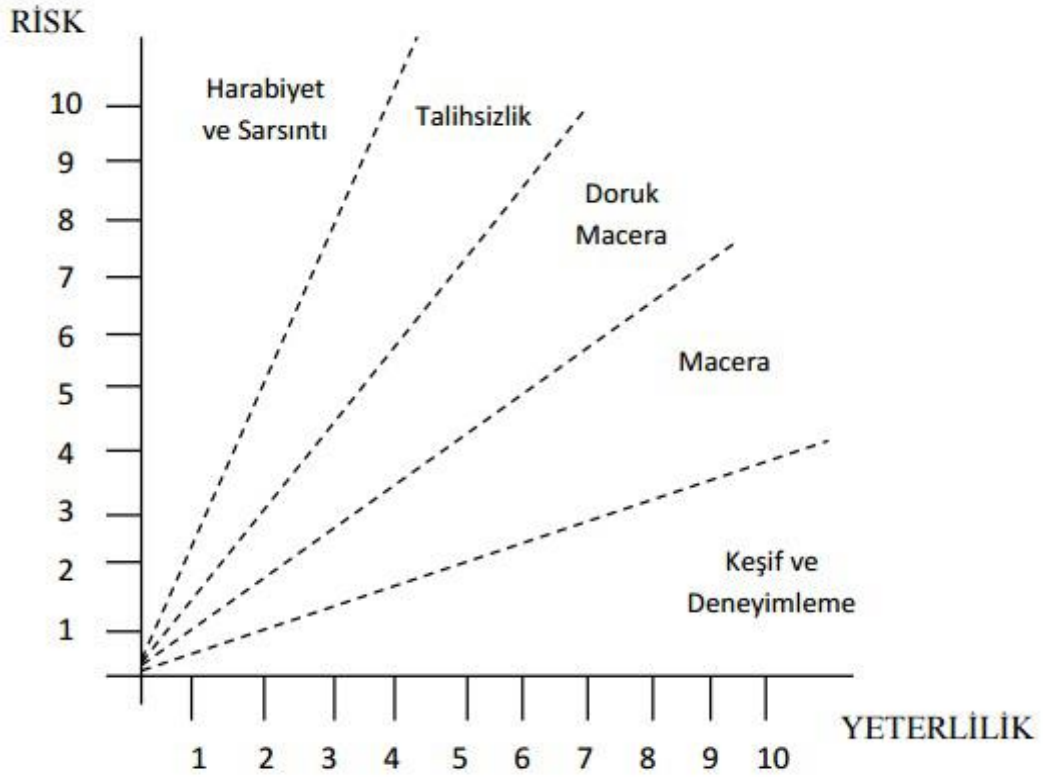
Geçmişten günümüze macera olgusu keşif ve araştırmalarla yakından ilişkilidir. Bilinmeyen araştırılıp keşfedilmesi, yeni ve uzak yerlere gidilmesine yönelik bilimsel amaçlı araştırmalar yapılmıştır. Bu açıdan bakıldığında macera kavramı hedefe ulaşmada bir araç olarak algılanmaktadır. Zaman içerisinde bilimsel bilgiden daha çok bireyin kişisel tercihlerine yönelik bir ilerleme ile macera kavramı daha özele indirgenmiştir. Böylece maceraya yönelik arayışlar beraberinde kişisel tatmini getirerek kendisinde son bulan bir oldu halini almıştır (Çetinkaya, 2014: 87).

Macera kavramına genel bir ifade getirecek olursak; bireylerin rutin yaşamdan uzaklaşması ve alışılmışın dışında olan etkinliklerle ilgilenmesi diyebiliriz. Ewert (1994: 3-24), macera algısını öznel bir unsur olarak ifade etmiş ve maceranın bireyden bireye farklılık gösteren yapıda olduğundan bahsetmiştir. Macera rekreasyonu, şehir yaşantısından uzaklaşarak doğa ile ilgili fiziksel etkinliklere katılım olarak ifade edilebilir (Driver, Brown ve Peterson, 1991: 3-13).

Maceraya yönelik etkinlikler katılımcılar tarafından sonuçların bilinmediği ve bu sonuçların katılımcılarca etkilendiği, genel olarak doğal ve açık alanlarda gerçekleştirilen, risk algısı yaratan veya tehlike faktörlerini kapsayan rekreasyonel etkinliklerdir (Ewert ve Hollenhorst, 1995: 21-26). Söz konusu olan etkinlikler zor ve kolay olarak iki sınıfa ayrılabilir. Kolay yapıda olan macera etkinlikleri düşük seviyedeki risk ve beceriye ihtiyaç duyarken zorluk seviyesi yüksek olan etkinliklerde daha yüksek seviyede riske ve yeterli seviyede beceriye ihtiyaç duyulur. Kampçılık, hayvan gözlemciliği, doğa yürüyüşü ya da kano gibi etkinlikler kolay seviyedeki maceraya dayalı doğa sporları etkinlikleridir. Kayak, tırmanış, hava sporları, dağ bisikleti gibi etkinlikler yüksek risk içerikli olup zor seviyedeki macera içerikli etkinliklere yönelik deneyim sağlamaya örnek gösterilebilir (Swarbrooke, Beard, Leckie ve Pomfret, 2003: 32-36).

Konuya ilişkin olarak Martin ve Priest tarafından 1986 yılında geliştirilen macera deneyimi paradigmasında algılanan risk ve algılanan yeterlilik kavramları üzerinde durulmuştur (Jones, Hollenhorst ve Perna, 2003: 21).

Şekil 1.3: Macera Deneyimi Paradigması



Kaynak: (Jones, Hollenhorst ve Perna, 2003' den aktaran Ayazlar 2015: 18).

Macera deneyimine yönelik oluşturulan paradigmada, risk ve yeterlilik arasındaki denge, harabiyet ve sarsıntı, talihsizlik, doruk ve macera, macera, keşif ve deneyimleme şeklinde beş duruma bağlı olarak çalışmaktadır. Doruk seviyede maceranın hissedilebilmesi için yapılan etkinliğin bireyin risk algısı ve sahip olduğu yeterliliğin yüksek düzeyde olması gerekmektedir. “haribiyet ve sarsıntı” durumunda algılanan riskin algılanan yeterlilikten fazla olmasıyla yaralanmalar ve hatta ölümle sonuçlanabilecek beklenmedik durumlarla karşılaşılabilir. İkinci durum olan “talihsizlik” ise, yeterliliğin riski tam olarak karşılamadığı durumlarda ortaya çıkabilir. Maceracı bireyler için yoğun şekilde yaşanan “doruk macerada” ise, hem algılanan risk hem de yeterlilik seviyesi birbirine oldukça yaklaşmaktadır. Bu durumda birey maceraya yönelik yapılan etkinlikle doruk macera deneyimini yaşamaktadır. Kazanılan bu deneyim bireyin etkinliğe yoğunlaşmasını ve tatmin olmasını sağlamaktadır. Diğer bir seviye olan “macera” boyutunda birey sahip olduğu yeterlilik seviyesini düşük riskli macera etkinlikleri ile sınama şansı bulur. “keşif ve deneyimleme” durumunda ise risk algısı oldukça düşük, yeterlilik çok yüksek seviyededir.

Bu durumda birey yeterlilik gerektiren rahatlatıcı etkinliklere katılımı tercih etmektedir (Jones, Hollenhorst ve Perna, 2003: 20-21).

Little'a (2002: 157-177) göre macera rekreasyonu, doğal ortamda fiziksel ve zihinsel mücadele gerektiren ve çoğunlukla bilinmeyen bilgiye ve geliştirilecek beceriye ulaşmaya yönelik serbest zaman etkinliklerinin farklılık yaratan bir formudur.

Ewert, Galloway ve Estes (2001: 26-34) macera rekreasyonunu doğal çevre ile yakın temas gerektiren, sonuçlarının katılımcılar tarafından etkilendiği, içerisinde risk ve tehlike barındıran rekreasyonel ve eğitimsel etkinlikler olarak tanımlamışlardır. Bu tür eğitimsel etkinliklerde riskin kasıtlı olarak etkinliğin içine dâhil edilmesi, endişe uyandıran bu riske yönelik çözüm yollarının aranması macera eğitiminin temel felsefesini oluşturarak katılımcıya eğitimsel bir bakış açısı kazandırmaktadır (Miles, 1987: 33-40). Bu açıdan baktığımızda maceraya atılan bireyin eylem sonunda elde edeceği deneyimin, daha sonra gerçekleştirilecek etkinliklerde karşılaşılan riskli durumların üstesinden gelmek için kolaylık sağlayacağı söylenebilir.

### **1.3.3. Doğa Sporları Etkinlikleri**

Maceraya dayalı gerçekleştirilen etkinliklerde en fazla tercih edilen doğa sporları etkinlikleridir. Doğa sporları, bireyin var olan bilgisi, becerisi ve kondisyonu ile herhangi bir hayvan ve motor gücü yardımı olmaksızın doğadaki var olan potansiyel zorluğa ve risklere karşı çaba göstermesine ve hayatını devam ettirmesine yönelik etkinliklerdir (Priest ve Gass, 1997).

Doğada yapılan sporlar, motor gücüne dayalı motor-kros, araba yarışı, motorlu tekne gibi etkinlikleri, benzer şekilde hayvan gücüne dayalı; ata binme, köpekli kızak gibi etkinlik alanlarını kapsamamaktadır. Söz konusu bu etkinliklerin birer doğal alan rekreasyonu olmalarına rağmen, doğa sporları etkinliklerine genel olarak eşlik eden insan gücü desteğinin kısıtlı, doğal çevreye verilen en az etki felsefesinden uzaktırlar (Dinç, 2006: 34).

Demirhan (2003: 1-13), doğa sporları ile ilgili bir çalışmasında yüksek dağ tırmanışı, sportif tırmanış, yön bulmaya dayalı oryantiring, dağ bisikleti, kürek, yüzme, sörf, sualtına dalışı, yelken, rafting, kayak, snowboard, paraşüt, yelken kanat ve yamaç paraşütü gibi sporlar doğada ve açık alanda yapılan aktiviteler olduğundan ve tamamen insan gücü gerektirdiğinden doğa sporları etkinliklerine örnek gösterilebileceğinden söz etmiştir. Bu tanımlardan yola çıkarak doğa sporları etkinlikleri, bireyin kazanım sağladığı bilgi, beceri,

deneyim ve kondisyonu ile herhangi bir motor ve hayvan gücü desteği olmaksızın, doğanın özünde olan potansiyel zorluk ve riskleriyle başa çıkma ve yaşamı devam ettirme etkinlikleri olarak tanımlanabilir.

Son yıllarda doğa sporlarına olan ilginin artmasıyla devamlılığın sürdürülmesinde başarılı olunmuştur. Bunun yanında tüm doğa sporları ve ekstrem sporlar, katılımcılara yüksek oranda heyecan yaşatırken, yüksek oranda risk alınmasını da gerektirmektedir. Yüksek seviyede atletik performans, yer çekiminden etkilenme, sınırların zorlanması ya da güvenlik ekipmanlarının olmamasından dolayı özel durumlarda tehlikelerle karşı karşıya kalınabilmektedir. Bu tür doğa sporlarını havada, karada ve doğada yapılanlar olmak üzere 3 üç grup altında toplamak mümkündür (Şimşek, 2011: 9). Bu özelliklere sahip doğada yapılan sportif etkinliklerin bazıları Tablo 1.1’de gösterilmiştir.

**Tablo 1.1: Doğa Sporları Etkinlikleri**

| <b>Etkinlik Sınıflaması</b> | <b>Etkinlik Adı</b>      |
|-----------------------------|--------------------------|
| <b>Havada Yapılanlar</b>    | Balon                    |
|                             | Yelken Kanat             |
|                             | Planör                   |
|                             | Helikopter Bungy Jumping |
|                             | Yamaç Paraşütü           |
|                             | Paraşüt                  |
|                             | Gökyüzü Dalışı           |
| <b>Suda Yapılanlar</b>      | Dalış                    |
|                             | Rafting                  |
|                             | Kano                     |
|                             | Su Kayağı                |
|                             | Rüzgâr Sörfü             |
|                             | Balıkçılık               |
|                             | Jetski                   |
|                             | Dalga Sörfü              |
|                             | Yelken                   |
| <b>Karada Yapılanlar</b>    | Yamaç Kayağı             |
|                             | Trekking                 |
|                             | Oryantiring              |
|                             | Bisiklet                 |
|                             | Dağcılık                 |
|                             | Avcılık                  |
|                             | Kaya Tırmanışı           |
|                             | Ata Binme                |

Kaynak: (Bentley, Page ve Laird, 2001: 37).

Mengütay (2003: 246-272), doğa sporları ile ilgilenen bireylerin bu sporları yapmaktan büyük zevk aldıklarını ve heyecan duyduklarını, insanların doğayla bütünleşmesini sağlamanın yanında, seyretmesinin ise heyecanla birlikte doğa özlemini de ortaya koyduğunu ifade etmektedir.

#### **1.3.4. Doğa ve Maceranın Dayanakları**

Bazı macera etkinlikleri doğası gereği aşırı fiziksel risk içerebilirler. Sosyal ve zihinsel zorlukların bir formu olarak karşımıza çıkan bu etkinliklere, dağcılık ve hava sporları gibi maceraya dayalı etkinlikler örnek gösterilebilir. Bazen benzer etkinliklerde risk faktörü az görülmekte ama katılımcı yine de mücadelesine devam etmektedir. Macera rekreasyonun popülerliği artan bir alan olması insanların daha çeşitli ve heyecan verici fırsatlar ve zorluklar aramasına olanak sağlamaktadır (Jenkins ve Pigram, 2003: 9).

##### **1.3.4.1. Heyecan Arama**

Heyecan arama kuramı ile ilgili çalışmalar ilk kez 1979'da Marvin Zuckerman tarafından yapılmıştır. Bireylerin farklı dürtü düzeylerine ve heyecan ihtiyaçlarına sahip olduğunu iddia ederek heyecan arama kuramını ortaya koymuştur. Bu kuram genel olarak alışık olunmayan durumlarda, yeni uyaranlarda bireyin cesareti ya da araştırma güdüsüyle ilişkilendirilmiştir. Kuram içerisinde yoğunluk kavramı ön plana çıkartılmıştır. Yoğunluğun içsel bir ödül olabilmesi için bireyin yüksek düzeyde heyecan arayışı içerisinde olması gerekmektedir (Zuckerman, 2007: 48-49). Dolayısıyla içerisinde risk barındıran eylemlerin heyecan arama davranışı ile paralellik gösterdiği söylenebilir. Zuckerman (1994), heyecan arama ile ilgili yapmış olduğu çalışmalarda heyecan aramayı; “ Birtakım yeni, çeşitli, karmaşık ve yüksek düzeyde heyecan arama ve deneyim elde etmek, aynı zamanda bu deneyimler uğruna fiziksel, sosyal, yasal ve finansal riskleri göze almak” olarak tanımlamıştır.

Heyecan arama kuramı, kişilik özelliği ve durumsal özellik olarak ikiye ayrılmaktadır. Kişilik özelliğinde, karşılaşılan yeni bir duruma yönelik yüksek düzeyde heyecan arayan bireylerin risk algılama eğilimlerinin daha az olduğu ifade edilmektedir. Durumsal özellikte ise, yeni bir durum karşısında bireyin olumlu hisler deneyimlemesi ve tatmin olması ifade edilmektedir (Zuckerman, 1996: 125-129). Bu çalışmada, ÇHHA

pilotlarının maceraya yönelik serbest zaman etkinliklerine aktif katılımında bulunmaları ve heyecan arayışları, elde edilen tatminde etkileyici olacağı varsayımı nedeniyle heyecan arama kuramının durumsal yaklaşımı ile daha fazla örtüştüğü söylenebilir.

Heyecan arama davranışını farklı bakış açıları ile değerlendirmek mümkün olmaktadır. Psikobiyolojik, psikofizyolojik ve sosyal öğrenme heyecan aramaya yönelik geliştirilen bakış açılarıdır. Zuckerman (1996: 126), psikobiyolojik bakış açısında farklı heyecan düzeylerine sahip canlıların hayatta kalabilmek için potansiyel yiyecek kaynaklarına yönelmesinde ya da kaynaklardan uzaklaşmasında farklı yaklaşımlar göstereceğini ifade etmektedir. Bu durumda yeni kaynaklara ulaşmada heyecan arama düzeyleri yüksek canlıların daha istekli olduğu söylenebilir. Yeni kaynaklara ulaşımı riskli gören canlılar ise daha isteksiz olduğundan heyecan arama düzeyleri de düşük olacaktır. Canlılara yönelik bu açıklama bireyler üzerinde temel oluşturmakta ve toplum içerisinde bireyler heyecan düzeylerine göre farklı yönelimlerde olabilmektedirler.

Psikofizyolojik bakış açısına göre ise, heyecan aramaya yönelik davranışlar beyindeki kimyasal reaksiyonlarla ilişkilidir. Yüksek düzeyde heyecan arama eğiliminde olan birey yeni sosyal ve fiziksel çevreler keşfettiğinde nörepinefrin maddesi beyinde salgılanmaya başlamaktadır. Heyecan arama düzeyi düşük olan bireyde ise serotonin maddesi salgılanır ve bu madde bireyi heyecan aramadan uzaklaştırmaktadır (Zuckerman, 1990: 338). Bu durumda heyecan arama düzeyi farklılık gösteren bireylerde, yapılan etkinlik içerisinde yeni keşiflerle birlikte beyinde kimyasal reaksiyonlar ortaya çıkabilir. Bu reaksiyonların birey motivasyonuna etkisiyle etkinlikte devamlılık sağlandığı görülebilir.

Heyecan arama davranışına yönelik bir diğer bakış açısı ise sosyal öğrenmedir. Bu yaklaşımda bireyin heyecan arama davranışına eğilim göstermesinin nedeni deneyimleyerek öğrenmek istemesinden kaynaklanmaktadır. Buna durumda bireylerin heyecan arama düzeyleri kendi deneyimlerinden veya başkalarının deneyimlerinden etkilenebilmektedir. Örneğin; pozitif yönde sağlanan deneyimin bireyler üzerindeki heyecan arama davranışını etkilediği ve bireylerin sosyal çevresindeki belirli heyecan arama davranışlarını taklit ederek öğrenmek istediği söylenebilir (Stegman, 2010: 5).

Heyecan arama kuramını ortaya atan Zuckerman (1979), bireylerin uyarılma düzeylerini belirlemeye yönelik yaptığı çalışmalarda, etkinliğin bireyde oluşturduğu uyarılma düzeyinin yetersiz olması durumunda bireyin tatmin olmayacağını belirtmektedir. Farklı uyarılma düzeylerine sahip bireylerin heyecan arama düzeyleri de farklılık gösterebilmektedir. Heyecan arama davranışının boyutlarını oluşturan bu düzeyler; heyecan

ve macera arama, deneyim arayışı, şartlı refleks yitimi ve sıkılmaya yatkınlık şeklinde gruplandırılmaktadır.

*Heyecan ve Macera Arama (Thrill and Adventure Seeking-TAS)* boyutu alışılmışın dışında, heyecan verici macerayı aramaya yönelik gökyüzü dalışı, ekstrem kayak, dağcılık, paraşüt gibi hız ve tehlike içeren etkinliklere katılmayı arzulamakla karakterizedir (Hittner ve Swickert, 2006: 1384). Heyecan ve macera arama arzusu yüksek olan birey tatmin olmak için riskli, zorlayıcı, maceracı, ekstrem koşullar gerektiren (Fuchs, 2013: 81-82; Pizam, Reichel ve Uriely, 2001: 20), hız, tehlike barındıran (Wang, Wu, Peng, Lu, Yu, Wang, Fu ve Wang, 2000: 170) risk ve heyecan (Breivik, Roth ve Jorgensen, 1998: 372) içeren fiziksel etkinliklere katılmayı arzulamaktadır. Zuckerman (2007: 13), içerisinde bu unsurları barındıran etkinliklere katılan bireyleri yüksek düzeyde heyecan arayıcılar olarak tanımlamaktadır.

*Deneyim Arayışı (Experience Seeking-ES)* boyutunda yoğunlaşanlar yeni yerleri, sıra dışı bir yaşam biçimlerini, seyahatleri, duygu ve düşüncelerin bulunduğu deneyimleri arayış içindedirler (Eachus, 2004: 145). Sıradan bir yaşam tarzına sahip olmayan bireyler zihin ve duyguların aracılığıyla yeni heyecanlar yaşamak istemektedir. Müzik, sanat, seyahat, yeni yerlerin keşfi ve sosyal birliktelikler deneyim arayışı yüksek bireylere fırsat sunmaktadır (Wang diğ., 2000: 170; Pizam, Reichel ve Uriely, 2001: 20; Fuchs, 2013: 82). Heyecan ve macera arama davranışıyla karşılaştığımızda, deneyim aramaya yönelik bireylerin daha az riskle alışık olunmayan etkinliklere dâhil olarak deneyim sağlama konusunda istekli oldukları söylenebilir.

*Şartlı Refleks Yitimi (Disinhibiton-DIS)* boyutunda bireylerin alkol kullanımına bağlı olarak ya da alkol kullanımı olmaksızın baskılanmamış sosyal aktivitelerde bulunma isteğine (Lapsekili, Uzun ve Ak, 2010: 172) ya da sosyal anlamdaki engellemeleri görmezden gelme eğiliminde olmalarına yöneliktir (Eachus, 2004: 145). Bu bireyler sosyal açıdan uygun olmayan davranışlarda bulduklarında kendilerine herhangi bir kısıtlama getirilmesini istemezler. (Breivik, Roth ve Jorgensen, 1998: 372; Wang ve diğ., 2000: 170; Pizam, Reichel ve Uriely, 2001: 20; Fuchs, 2013: 82). Şartlı refleks yitimi yüksek bireyler, parti yapmaya, içki içmeye, kumar oynamaya ve cinsel içerikli davranışlar sergilemeye yatkındırlar (Şimşek, 2011: 48).

*Sıkılmaya Yatkınlık (Boredom Susceptibility-BS)* tekrarlardan, rutinlerden ve sıkıcı aktivitelerden ya da monoton ve donuk insanlardan hoşlanmamayı ifade eden boyuttur (Zuckerman, Eysenck ve Eysenck, 1978: 139-149). Bu grupta yer alan bireylerin yapmaya

eğilimli olduğu davranışlar önceden tahmin edilemeyen ve hareketlilik gerektiren durumlardır (Eachus, 2004: 145). Sıkılmaya yatkınlık düzeyleri yüksek olan bu gruptaki bireyler, sıradan, monoton, tekrarlayıcı ve sabit durumlara karşı çabuk sıkılma eğilimi içerisindedirler (Jack ve Ronan, 1998: 1069; Wang ve diğ., 2000: 170; Pizam, Reichel ve Uriely, 2001: 20; Fuchs, 2013: 82).

Doğada gerçekleştirilen bazı spor etkinlikleri heyecan arayanlar için tatmin edici nitelikte olabilir. Paraşüt, yelken kanat, otomobil yarışı, tırmanış gibi yüksek risk ve hız içerikli etkinlikler heyecan arayanlara alışılmıştın dışındaki hisleri yaşatmaktadır (Gundersheim, 1987: 87-99). Bu yüksek riskli aktivitelerin aksine heyecan arayan kişiler maraton koşusu gibi riski düşük ve heyecan yaratmayan etkinliklerle ilgilenmezler (Potgieter ve Bisschoff, 1990: 1203-1206).

Birçok insan yaşamlarını ve bedenlerini tehlikeye sokacak yüksek risk içerikli sporlardaki güçlü duyguyu aramaktadır. Yapılan araştırmaların sonucu yüksek riskli sporlara katılımın heyecan arayışı olarak tanımlanan psikolojik özelliklerle yakından ilişkili olduğunu kanıtlamaktadır (Zuckerman, 1994). Heyecan arayışının, katılım gösterilen risk içerikli aktivitelerin sayısı ile ilişkili olduğunu söyleyen Zuckerman, bu tür etkinliklere örnek olarak; potansiyel riskli deneyleri, ekstrem sporları, suç faaliyetlerini, cinsel içerikli davranışları, sigara, aşırı alkol ve uyuşturucu kullanımını ve bağımlılığını, dikkatsiz araç kullanımını, alkolün etkisinde araç kullanımını ve kumar oynamayı göstermiştir (Zuckerman, 1979).

#### **1.3.4.2. Risk**

Risk kelimesi köken olarak Latince olup, İtalyanca “risco” kelimesinden türemiştir. Bir hasar, eksiklik ya da kayba sebebiyet verecek bir durumun meydana gelme ihtimali şeklinde değerlendirilmektedir (Özer ve Gülpınar, 2005: 50).

Risk, kişilerin bilinçaltında tehlikeli bir durum olarak yer almakla birlikte, ileride meydana gelme olasılığı olan olayları, kesin olmayan durumları ifade etmektedir. Bundan dolayı risk, istenmeyen bir durumun ortaya çıkmasının belirsizliğidir (Willett, 1971: 10).

Risk üzerine yaptıkları bir çalışmada risk algısının artmasıyla elde edilen faydanın da olumlu yönde artış gösterdiğini tespit eden Finucane vd. (2000: 5), risk her ne kadar istenmedik bir olay ve tehlikeyi ifade etse de risk içeren durumların beraberinde birtakım fırsatları da getirdiğinden söz etmektedirler. Dolayısıyla risk algısı fazla olan bireylerin



içinde buldukları aktivitenin risk düzeyinin artmasıyla kişinin elde ettiği doyum seviyesinde de bir artışın olması beklenebilir.

Açık hava macera etkinliklerinde, algılanan risk ve algılanan yeterlilik olmak üzere iki temel kavramdan söz edilebilir. Algılanan risk boyutu, dâhil olunan macera etkinliğinin içeriği ile ilişkilidir. Risk unsuru, yamaç paraşütü ve yelken kanat gibi macera içerikli serbest zaman etkinliklerine katılımı önemli bir unsurdur. Bu nedenle, macera rekreasyonuna ilişkin yapılan çalışmaların genelinde, risk faktörü belirleyici bir özellik olarak gösterilmektedir. Algılanan yeterlilik ise, bireyin daha önceden dâhil olduğu macera etkinliği deneyimleriyle bağlantılıdır. Deneyim kazanan birey algıladığı risk ile başa çıkma yeterliliğini kendinde görünce tatmin düzeyinde doğrudan artış olacaktır (Garda, 2010: 85).

İçerisinde risk barındıran deneyimlere yönelik yapılan araştırmalarda daha çok doğal alan rekreasyonunun vurgulandığı görülmektedir. Yapılan araştırmalarda, risk algısının, herhangi bir maceranın ayrılmaz bir parçası olduğu ilkesi vurgulanmıştır. Pek çok araştırma, riskli rekreasyon uğraşlarını, macera rekreasyonlarını, doğa ile mücadele gerektiren etkinlikleri, yüksek riskli macera ve heyecan arayışı adı altında katılımcıların bu tür maceracı uğraşlara katılım sebeplerini araştırmaya odaklandığı görülmektedir. Ayrıca, psikolojik açıdan yapılan çalışmalarda risk ile macera arasındaki ilişki incelenmiş, kişiliğin riskli etkinliklerde bulunan ya da bulunmayan katılımcılar için gerçek bir gösterge olduğu ortaya koyulmuştur (Weber, 2001: 360-377; Page, Bentley ve Walker, 2005: 381-397; Pomfret, 2006: 113-123; Lepp ve Gibson, 2008: 740-750).

Risk almayla ilişkili pozitif unsurlara örnek gösterecek olursak dağcılığa yönelik etkinlikler, dağ bisikleti, sörf, yamaç paraşütü, skydiving ve moto-cross gibi etkinlikler oldukça geniş bir alana sahip olan macera sporlarının içerisinde tanımlanabilir. Literatür incelendiğinde bu unsurlar kişisel gelişim, kendini gerçekleştirme, özgürlük, heyecan arama, sosyal gereksinimlerin yerine getirilmesi, mücadele, kalabalıktan kaçış, kendi kendine güçlenme, sosyal statü kazanma gibi faktörlerle ilişki kurmaya yönelik gönüllü risk alma güdülenmesiyle bağlantılıdır (Powell, 2007: 10-15).

Robinson (1992: 52-63), risk içerikli rekreasyona dâhil olma davranışları üzerine geliştirdiği modelde; dağcılık, yelken kanat, kayak, kaya tırmanışı gibi yüksek riskli aktivitelere dâhil olanların algıladıkları tatmin düzeylerinin de yüksek olduğunu belirtmektedir. Ayrıca bu bireylerin bireysel ihtiyaçlarını yerine getirmede, kendilerini ifade etmede ve zorlukların üstesinden gelmede yetkin oldukları bulunmuştur.

Özetlersek, risk algısı yüksek bireylerin, duruma ilişkin risk düzeylerinin, bireylerin yaşam doyumlarında birtakım olumlu sonuçlar doğurabileceği ifade edilebilir. Bu durumun, özellikle bireylerin kendilerini ifade etmede ve risk içerikli etkinliklerde zorluklarla mücadele etmede önemli olduğu söylenebilir.

#### **1.4.Hava Sporları**

İnsanlık tarihinden bu yana uçma isteği her daim var olmuştur. Havada gerçekleştirilen aktiviteler bireylere bu heyecanı yaşatmaktadır. Hızla yükseklere uçanlarla, rüzgârın kaldırıcı kuvvetinden yararlanarak uzaklara süzûlebilen maceracı kişilere günümüzde rastlamak mümkündür. Bu tür maceraya yönelik hava sporları riskli olarak algılansa da heyecan yaşamak isteyen katılımcılar için bir tercih sebebidir. Bu nedenlerle yamaç paraşütü, planör, yelken kanat, paraşüt gibi aktivitelerle ilgilenenlerin heyecan arama düzeylerinin yüksek olduğundan söz edilebilir. Aynı zamanda açık alanlarda, şenliklerde, festivallerde veya törenlerde yapılan hava sporlarıyla etkinliğe canlılık katmak da mümkündür (İbrahim ve Cordes, 1993: 334).

Günümüzde yamaç paraşütü, yelken kanat, balon, skydiving gibi havada yapılan sporlar tüm dünyada hızla yayılmaktadır. Özellikle yamaç paraşütü sporunda sadece Avrupa'da tahmin edilen 400.000 pilot bulunmaktadır. 1980'li yıllarda başlayan yamaç paraşütü sporu, kanatların performansının düşük olması nedeniyle başlarda oldukça tehlikeliydi. Zamanla bu spora olan ilgi artmış ve daha güvenli kanatlarla yamaç paraşütü sporu gelişim göstererek daha güvenli hale gelmiştir (Başol, 2007: 1).

##### **1.4.1. Hava Sporlarının Türkiye' deki Durumu**

Türk havacılık tarihinde birçok uçuş denemesi olmuştur. Hazarfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi ilk uçuş denemelerini yapan kişiler olarak bilinmektedir. O dönemdeki imkânların yetersizliğinden havacılıkta gelişme görülememiştir. Osmanlı döneminin son zamanlarında ise havacılıkla ilgili gelişmeler olmuş fakat havacılığın toplum tarafından tanınması Cumhuriyet döneminde gerçekleşmiştir. Mustafa Kemal Atatürk'ün girişimleriyle Türk Havacılığına ve Hava Sporlarına yön veren ve gelişmesine katkıda bulunan Türk Hava Kurumu (THK) kurulmuştur (Taşkesen, 2006: 3). Ülkenin havacılık alanında lokomotif konumuna yükselen Türk Hava Kurumu; Hava sporları branşlarında ulusal ve uluslararası alanlardaki gelişmeler dahilinde uçuş güvenliğini yasal düzenlemeler

çerçevesinde tespit ve temin eden bir dernek konumundadır. Uluslararası Hava Sporları Federasyonunun (FAI) üyesi olan ve Türkiye'nin Havacılık Federasyonu sorumluluğunu taşıyan THK, 5 Ağustos 1925 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından alınan karar ile birlikte kamu lehine çalışmalarını sürdürmektedir (Fethiye Babadağ Yamaç Paraşütü Uçuş Yönergesi, 2014: 6).

Türkiye’de havacılığın gelişmesiyle hava sporlarına yönelik ilgi artmıştır. Başta sivil havacılık olmak üzere hava sporları büyüyen bir sektör haline gelmiştir (Yalçın, 2012: 267-291).

Yakın tarihimizde hava sporlarına olan ilginin 1980’li yıllarda daha da hız kazandığı bilinmektedir. Gerçek anlamda ise 1990 yılından itibaren hava sporlarında önemli bir ilerleme görülmüştür. Özellikle yamaç paraşütü branşında ülkemizde 7000 den fazla sporcu olduğu bilinmekte (THK, Yamaç Paraşütü Sertifika ve Sporcu Lisans Defteri, 2015) ve bu sayı her geçen gün artış göstermektedir. Günümüzde, hobi, meslek, doğayla iç içe olmak, özgürlüğü hissetmek, farklı bir faaliyette bulunmak, kişisel gelişim sağlamak, heyecan aramak ve bununla birlikte yükseklik korkusunu yenmek, maceraya atılmak, doyum sağlamak, ticari kazanç elde etmek, spor yapmak vb. gibi nedenlerle yapılan hava sporları Türkiye ve dünyada önemli bir konum haline gelmekte ve sanayi ürünü olarak karşımıza çıkmaktadır (Özgülbaş, 2005: 18-19).

Ülkemizde hava sporlarının gelişimine yön veren bir diğer kuruluş ise 01 Ocak 1996 tarihinde kurulmuş olan Çok Hafif Hava Araçları Okulu’dur. Sportif havacılık branşlarından; yamaç paraşütü, yelken kanat (delta kanat), microlight ve balon, motorlu yamaç paraşütü (paramotor), motorlu yelken kanat ve ultralight gibi çok hafif hava araçlarını bünyesinde bulundurmaktadır. Okul, 1997’ den sonra bütün hava sporları branşlarında eğitim vermeye başlamıştır. (Türk Kuşu Genel Müdürlüğü ÇHHA Okulu, 1996).

Bu bilgiler ışığında, hava sporlarının ülkemizde yeni geliyor olması hava sporları ile ilgilenen bireylerin dikkatini çekerek bu alana yönelmelerini sağlayabilir. Yamaç paraşütü ve yelken kanat gibi hava sporlarının havada yapılan sporlar olması çok hafif hava araçlarına olan ilgiyi arttıracığından söz edilebilir.

## 1.4.2. Çok Hafif Hava Araçları (ÇHHA)

Hava araçlarını, sabit kanatlı (uçak) ya da döner kanatlı (helikopter) olması, hangi amaçla kullanılacağı vb. özelliklere göre alt sınıflara ayrılırken büyüklükleri de bu ayrımın yapılmasında önem teşkil etmektedir. Hava aracının ağırlığı bu büyüklüğün göstergesi olarak anlaşılmaktadır. Çok Hafif Hava Araçları yapısı gereği havadan daha ağır, hareket halinde iken havanın aerodinamik yapısı üzerine etkisi ile havada dinamik olarak tutunabilen ve aşağıda belirtilen limitlerde dahilinde uçuş yapabilen motorlu ve motorsuz hava araçlarıdır (THKY, 2013: 3). Yayınlanan bu yönergeye göre Çok Hafif Hava Araçlarının;

- Motorlu olanların kalkıştaki en fazla ağırlığı 495 Kg.
- Motorsuz olanların kalkıştaki en fazla ağırlığı 70,5 Kg.
- Maksimum kalkış ağırlığına göre en az 65 Km/s (35 knot) hızın altında olan hava araçlarıdır.

Bu özelliklere sahip hava araçları karmaşık olmayan, uçuş elverişlilik sertifikasına sahip bireysel hava araçlarıdır. Bu araçlarla ticari olmayan veya eğitim amaçlı uçuş faaliyetleri gerçekleştirilebilir (SHGM, t.y.). Bu tanımlardan yola çıkarak, özellikleri göz önüne alındığında yamaç paraşütü ve yelken kanat gibi hava araçlarının birer çok hafif hava aracı oldukları söylenebilir.

Bu çalışmada, motorsuz çok hafif hava araçları olan ve ülkede yaygın olarak kullanılan yamaç paraşütü ve yelken kanat branşları üzerinde durulmuştur. Paramotor, planör, balon ve microlight gibi diğer branşlar tek bir başlık altında toplanıp açıklanmıştır.

### 1.4.2.1.Yamaç Paraşütü

Yamaç paraşütü basit bir hava aracı olsa da diğer hava araçlarında olduğu gibi özenli ve karmaşık tasarımların sonucunda oluşmuştur. Herhangi bir motor gücü desteği olmadan, sadece yükselen hava akımları sayesinde süzülerek uçabilen çok hafif hava aracıdır. Yamaç paraşütününün sabit bir yapısı olmadığı gibi pilotun uygun yüksekliklerden (yamaçlar, tepeler, dağlar) koşarak ya da yerden vinç yardımıyla çekilerek havalanması prensibine dayanır. Yamaç paraşütü genel olarak kubbe, askı ipleri, taşıyıcı kolonlar ve harnes (kuşam tertibatı) olmak üzere 4 ana bölümden oluşur. Bugün yamaç paraşütü en ucuz ve kolay taşınabilen çok hafif hava aracıdır. Doğayla olan uyumluluğundan dolayı dünyada büyük bir hızla

gelişim göstermekte ve maceraperest pilotlar tarafından tercih edilmektedir (Özgülbaş, 2004: 7).

Bir macera sporu olarak kabul gören yamaç paraşütü sporu rüzgârla yakından ilgilidir. Pilotun koşmaya başlamasıyla birlikte kanadın ön tarafındaki hücrelere hava dolar ve kanat şeklini alır. Rüzgarın hafif olduğu durumlarda pilotun daha fazla efor sarf etmesi gerekebilir. Rüzgarın kuvvetli olduğu zamanlarda ise kanat rüzgârla hızlı bir şekilde dolar ve pilot çok zorlanmadan uçuş pozisyonuna geçmiş olur. Deneyimli pilotlar ortalama 3 saat havada kalmakta ve 3000 m'yi aşan yüksekliklere ulaşmaktadırlar (Dağıstanlı, 2008: 433). Bu ifadeler göz önüne alındığında yamaç paraşütü sporunun maceraya dayalı ve heyecan veren bir rekreasyon uğraşı olduğu söylenebilir.

Kaya tırmanışı, kayak ya da dağ bisikleti gibi diğer açık alan sporları ile karşılaştırıldığında yamaç paraşütü kolay gibi gözükür ve aslında çok fazla fiziksel zorluğu olmayan bir spordur. Yamaç paraşütü için gerekli olan fiziksel efor az olsa da sarf edilen efordan elde edilen memnuniyet oranı aynı pozisyonda yapılan diğer aktivitelerden oldukça fazladır. Bir diğer yandan yamaç paraşütünde iyi bir pilot olmak için önemli ölçüde çalışmak; havanın inceliklerinden anlamak, iyi karar vermeyi geliştirmek ve küçük kontrol tekniklerinde ustalaşmak için pratik yapmak gerekir (Pagen, 2004: 1-3).

1970'li yıllarda daha basit ve hafif hava araçlarının geliştirilmesine yönelik çalışmaların başladığı yıllardır. Bu yıllarda öncelikle serbest düşüş paraşütleriyle yamaçlardan uçuş denemeleri yapılmaya başlanmış ve yamaçlardan yapılan bu denemelerde serbest paraşütlerle yapılan atlamalarda oluşan şok ve gerilimin ortaya çıkmadığı anlaşılmıştır. Böylelikle daha büyük ve özel malzemelerden üretilen, hava geçirgenliği olmayan paraşütlerin yamaçlardan uçuşlarda daha uygun olabileceği anlaşılmıştır. 1980'lerde bu amaç doğrultusunda geliştirilen paraşütlerin popülerliği hızla artmıştır (Şimşek, 2011: 14).

Çağımızda dünyanın hemen her yerinde bu branşla ilgilenenlerin sayısı giderek artmaktadır. Yapısı gereği serbest paraşütten farklı olarak yamaç paraşütü branşında uzak mesafelere gidebilmek, termik akımlarla yükselmek ve saatlerce uçuş yapabilmek mümkün. Bununla birlikte diğer hava araçları ile kıyaslandığında yamaç paraşütünün en büyük avantajı çok daha kolay havalanması, daha rahat yönlendirilip kolayca indirilebilmesidir (Spor, 2012).

Kayak, kaya tırmanışı, tüplü dalış ve diğer macera sporlarında olduğu gibi yamaç paraşütünde de biraz risk vardır (Pagen, 2004: 3). Bu doğrultuda içeriğinde risk faktörünü barındıran faaliyetlerin maceraya dayalı etkinlikler olduğu söylenebilir.

### 1.4.2.2. Yelken Kanat

Türk Hava Kurumu Genel Başkanlığının yayınlamış olduğu ‘Yelken Kanat Uçuş Eğitimi Yönergesi’ ne göre yelken kanat; sert bir iskelete sahip olan, taşınması kolay, eğimli bir tepeden koşarak, yerden vinç yardımı ile ya da başka bir hava aracı arkasında çekilerek havalanabilen, pilotun hareketleriyle denge merkezinin değiştirilmesi sayesinde kumanda edilen ve pilotun kendi ayakları üzerine iniş yapabildiği çok hafif hava aracıdır (THKY, 2013: 5).

Richard’ın bir çalışmasında yelken kanat ile ilgili daha teknik bilgilere rastlanmaktadır. Richard’ a göre, yelken kanat adı verilen araçların geliştirilme çalışmaları 1940’lı yıllara dayanmaktadır. Sökülüp takılması oldukça kolay olan, alüminyum çubuklar üzerine gerilmiş kumaştan oluşan ilk yelken kanadın yaratıcısı 1948 yılında Dr. Farancis Rogallo’ dur. Günümüzde ise yelken kanat pilotu yedek paraşüt, varyometre, hız saati, pusula ve telsiz gibi aletleri kullanarak uçuşunu daha güvenli hale getirmektedir. Yelken kanadın yönlendirilmesi pilot ağırlık merkezinin sağa ve sola kaydırılması ile sağlanır. Pilot, önündeki trapeze tutunarak ağırlık merkezini istediği yönde hareket ettirir, Pilotun bu hareketlerine göre kanat yön alır ve pilot istediği yöne doğru uçuşunu gerçekleştirir. Yelken kanadın toplam ağırlığı 25-30 kg. civarındadır. Motorsuz bir hava aracıdır. Kanat açıklığı 10m<sup>2</sup> kanat alan ise 15m<sup>2</sup> kadardır. Uçuş yapılmadığı zamanlarda kanat katlanarak saklanabilir. Katlandığında 4 ya da 2 m kadar küçülebilir (Richard, 2002: 1-5).

Bu bilgilerden yola çıkarak yelken kanatların hava akımları ile hareket eden ve genellikle karbon fiberle güçlendirilmiş alüminyum bir iskelete sahip üçgen şeklinde bir yapıda olduklarını düşünebiliriz. Pilotlar, ister salt eğlence ve adrenalin için, isterse uzun mesafe uçuşları için, hava gösterilerinde yapıları giderek karmaşıklaşan yelken kanatları daha yükseğe ve uzağa uçururlar (Dağıstanlı, 2008: 432).

Yamaç paraşütü ve yelken kanat gibi hava araçları pilotlarının deneyimli birer pilot olabilmeleri için çok sıkı bir eğitim almaları gerekmektedir. Bunun nedeni ise bu tür spor branşlarının tehlikeli olması ve içerisinde risk barındırmasıdır. Ayrıca doğru ekipmanın seçilmesi kaza riskini önlemektedir. Bununla birlikte tecrübe sahibi bir eğitmen önderliğinde yapılacak uçuş etkinlikleri pilota güven vermekte ve motivasyonu arttırmaktadır. Heyecan arayan ve adrenalinini seven kişiler için yamaç paraşütü ve yelken kanat sporu iyi bir seçimdir (Schofield, 2014: 2-6).

### 1.4.2.3. Diğer Çok Hafif Hava Araçları

Yamaç paraşütü ve yelken kanat branşlarının ülkemizde daha çok ilgi görmesi nedeniyle çalışmanın merkezinde yer alması ve diğer Çok Hafif Hava Araçlarından ayrı bir başlık altında değerlendirilmesi gerekliliğine ihtiyaç duyulmuştur.

Bu başlık altında motorlu ve motorsuz olan diğer Çok Hafif Hava Araçlarına yönelik açıklamalara kısaca yer verilmiştir.

#### - **Planör:**

THK' nın 'Planör Uçuş Eğitim Yönergesi' ne (THKY 307, 2015: 9) göre planör, uçuş esnasında sabit aerodinamik tepkimeler üreten yüzeyler sayesinde kaldırma gücü oluşturabilen, havadan ağır motorsuz hava aracıdır.

Planör başka bir motorlu uçak tarafından ya da sabit bir vinç yardımıyla hızlı bir şekilde çekilerek kalkış yapar. Belli bir irtifaya geldiğinde çekici halattan ayrılır ve serbest uçuşa geçer. Motorsuz bir Çok Hafif Hava Aracı olduğundan özel bir kanat yapısına sahiptir. Kanatlarının büyük ve geniş olması planöre kaldırma kuvveti kazandırır (Hava Sporları, t.y.).

#### - **Paramotor (Motorlu Yamaç Paraşütü):**

İlk kez Fransa'da denenen paramotor, pilotun sırt kısmına motor sistemini kuşanmasıyla uçuş yapılabilen motorlu yamaç paraşütüdür (Türk Kuşu Genel Müdürlüğü ÇHHA Okulu, 1996).

Güçlendirilmiş yamaç paraşütü olarak da bilinen paramotor herhangi bir tepeden ya da yükseklikten kalkış gerektirmeyen rüzgârın gücüne ihtiyaç duymayan motorlu bir hava aracıdır (Schofield, 2014: 19).

Paramotor benzersiz şekilde uçan iki kişi ya da tek kişilik modelleri olan çok hafif spor hava araçları kategorisinden biridir (FFA, 2007: 1-2).

#### - **Microlight (Motorlu Yelken Kanat):**

İlk olarak 1970 yıllarında Avrupa' da ortaya çıkan microlight; kanat, trapez ve gövdeden oluşan tek motorlu bir uçaktır. Kendi imkanları ile uçmak isteyen bir grup maceracı tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Uygun hava koşullarında sert zeminden iniş kalkış yapabilen sportif amaçlı çok hafif hava aracıdır. Hafif ve taşınabilir olması nedeniyle microlight olarak adlandırılmıştır. Hem dünyada hem de ülkemizde yeni gelişmekte olan bir macera sporudur (Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2010: 232).

- **Ultralight:**

Ultralight terimi bazı ülkelerde microlight olarak da kullanılmaktadır. Bir ya da iki kişi olarak tasarlanmış ve aracın kilo limitine göre farklı kategorilere ayrılmış motorlu bir hava aracıdır. Uygun koşullarda ve gün ışığında rekreasyonel ve spor amaçlı kullanılan maksimum 750 kilo limitinde uçuş özelliği vardır. 1970'lerde tasarlanmaya başlayan ve daha sonraki yıllarda popülerlik kazanan ultralight hava araçları yelken kanat pilotlarının daha güçlü hava aracı geliştirmek istemeleri ve buna yönelik yapmış oldukları çalışmalar sonucunda günümüzde önem kazanmıştır (Ultralight Aviation, 2015).

- **Balon:**

Geçmiş 1700'lü yıllara dayanan balon, herhangi bir motor gücüne gerek duymadan rüzgâr ile hareket eden ve bir kontrol paneliyle yönlendirilen, hava araçlarının en basit hali olup dışarıdaki havadan daha hafif bir havanın kumaş bir kaplama içerisine doldurulmasıyla uçuş prensibine sahip bir Çok Hafif Hava Aracıdır. Kubbe, sepet ve ısıtıcı sistem olmak üzere 3 temel bölümden oluşurlar. Bu hava aracında dümen olmadığından istikameti rüzgâr belirlemekte, bu sebeple günümüzde taşımacılıktan ziyade daha çok turistik, sportif ve reklam amaçlı faaliyetlerde kullanılmaktadır (Özsoy ve Yavaş, 2012: 3).



## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. YÖNTEM

Bu bölümde çalışma evreni-örnekleme, veri toplama araçları, veri toplama süreci ile toplanan verilerin değerlendirilmesinde kullanılan istatistiksel yöntemler üzerinde durulmuştur. Araştırılan konuya ilişkin, evreni temsil eden örneklemden sayısal sonuçlar elde edilmiştir. Araştırma yönteminde, araştırma evrenini temsil eden örneklemin araştırma konusu hakkındaki fikrinin yönü konuya ilişkin oluşturulan ölçeklerle sorgulanmıştır.

#### 2.1. Evren ve Örneklem

Çalışmanın evrenini Türkiye'deki ÇHHA pilotları oluştururken; örneklem grubunu ise, 682 Çok Hafif Hava Aracı pilotu arasından anket formunu eksiksiz olarak dolduran, yaşları 18 ila 67 arasında değişen, 118 kadın, 488 erkek toplam 606 katılımcı oluşturmaktadır. Örneklem grubu; THK onaylı kuruluşlara, üniversite kulüplerine, özel eğitim veren okullara, hava sporları ile ilgili forum, blog ve internet üzerinden oluşturulan gruplara kayıtlı üyelere meydana gelmektedir. Katılımcılara, olasılıklı örnekleme tekniklerinden basit tesadüfi örnekleme yöntemiyle ulaşılmıştır. Türkiye genelinde ÇHHA kullanıcılarının resmi kayıtlarına bakıldığında 10.000 kişiden daha fazla THK onaylı ÇHHA lisanslı sporcusu olduğu bilinmektedir (THK, Çok Hafif Hava Araçları Sertifika ve Sporcu Lisans Defteri, 2015). Çalışmaya dâhil olan pilotlar genel toplamın yaklaşık olarak %5'ini oluşturmaktadır. Ağırlıklı olarak Ege Bölgesi'nde (Fethiye, Ören, MUĞLA; Spil, MANİSA; Bozdağ, İZMİR) hava sporları ile uğraşan pilotlar ile Türkiye'nin bazı bölgelerinde (THK İnönü Uçuş Eğitim Merkezi, ESKİŞEHİR; Bademağacı, ANTALYA; Gelincik, MERSİN; Menekşe, ADANA; Ulubat Gölü, BURSA) uçuş etkinliklerine katılan ÇHHA pilotları çalışmanın gönüllü katılımcı sayısını oluşturmaktadır. Ayrıca hava sporları ile ilgili düzenlenen yarışma, festival, organizasyon vb. etkinliklerde yer alan ÇHHA pilotları da çalışmaya dâhil edilen gönüllü katılımcılar arasında yer almaktadır.

#### 2.2. Veri Toplama Araçları

Bu çalışmada veri toplama aracı olarak Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği (SZMÖ), Heyecan Arama Ölçeği (HAÖ) ve Serbest Zaman Tatmin Ölçeği (SZTÖ) kullanılmıştır. Bu üç ayrı ölçme aracı sırasıyla bir araya getirilerek bütünleşik bir anket

formu oluşturulmuştur. Demografik değişkenlerin sorgulandığı kişisel bilgi alanı giriş bölümü olarak eklenmiş ve katılımcıların bilgilerini rahatça aktarabileceği şekilde düzenlenmiştir. Kişisel bilgilerin sorgulandığı alanı tamamlayan katılımcılara ilk olarak Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği (SZMÖ), ardından Heyecan Arama Ölçeği (HAÖ) ve son olarak Serbest Zaman Tatmin Ölçeği (SZTÖ) sunulmuştur. Katılımcılardan ölçek formunun eksiksiz bir şekilde doldurulması istenmiştir. Toplam yedi sayfadan oluşan ölçek formu çalışmanın “Ekler” bölümünde yer almaktadır.

### **2.2.1. Kişisel Bilgi Formu**

Çalışmada katılımcıların, demografik bilgilerini tespit etmek amacıyla kullanılan kişisel bilgi formunda, cinsiyet, yaş, medeni durum, eğitim durumu, ekonomik durum gibi genel sosyo-ekonomik düzeyleri sorgulanmıştır. Bunun yanı sıra katılımcılar, ÇHHA branşı, uçuş şekli, kaç yıldır bu branşla ilgilendiği, kaç kez kaza/kırım yaşadığı, bu branşı nasıl öğrendiği, toplam uçuş sayısı, ne sıklıkla uçuş gerçekleştirdiği ve pilot sertifika sınıfı gibi araştırma konusuna ilişkin soruları da cevaplandırmıştır.

### **2.2.2. Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği “LMS” (SZMÖ):**

Katılımcıların serbest zaman motivasyonlarını belirlemek amacıyla Pelletier, Vallerand, Blais, Brikre ve Green-Demers (1991: 140-156) tarafından geliştirilen ve ilk kez Mutlu (2008: 1-87) tarafından ve daha sonra Güngörmüş (2012: 1209-1216) tarafından geçerlik güvenirlik çalışması yapılarak Türkçe’ye uyarlanan “Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği” (Leisure Motivation Scale, LMS) kullanılmıştır.

Serbest zaman motivasyon ölçeği alt boyutları “içsel motivasyon”, “dışsal motivasyon” ve “motivasyonsuzluk” olmak üzere 3 başlık altında değerlendirilmektedir (Vallerand ve diğ., 1992: 1004-1007). Ölçek, katılımcıları rekreasyona katılıma motive edebilecek ve onların motivasyonlarını etkileyebilecek faktörleri içeren “bilmek” (içsel motivasyon), “başarmak” (içsel motivasyon), “uyarılmak” (içsel motivasyon), “belirlemek” (dışsal motivasyon), “belirlemek” (dışsal motivasyon), “dışsal düzen” (dışsal motivasyon) ve “motivasyonsuzluk” gibi 7 alt boyut ve toplam 28 maddeden oluşmaktadır. Her bir alt boyutta toplam dört madde yer almaktadır. Ölçekte yer alan ifadeler “Hiç Katılmıyorum (1)” ve “Tamamen Katılıyorum (5)” şeklinde 5’li Likert tipi ölçek üzerinde değerlendirilmektedir.

Güngörmüş (2012) tarafından yapılan ölçeğin geçerlik güvenirlik ve Türkçe uyarlama çalışması sonucunda, toplam iç tutarlılık katsayısı 0.80, alt boyutlarda ise tutarlılık kat sayıları, “bilmek” alt boyutu için 0.76, “başarmak” alt boyutu için 0.74, “uyarılmak” alt boyutu için 0.72, “özdeşim” alt boyutu için 0.73, “belirlemek” alt boyutu için 0.71, “dışsal düzenleyen” alt boyutu için 0.83, “motivasyonsuzluk” alt boyutu için ise 0.70 olarak hesaplanmıştır.

Ölçekte yer alan maddelerden 2, 9, 16 ve 23. maddeler “Bilmek”; 6, 13, 20 ve 27. maddeler “Başarmak”; 4, 11, 18 ve 25. maddeler “uyarılmak”; 3, 10, 17 ve 24. maddeler “Özdeşim”; 7, 14, 21 ve 28. maddeler “belirlemek” ; 1, 8, 15 ve 22. maddeler “Dışsal Düzenleyen” ve 5, 12, 19 ve 26. maddeler ise “Motivasyonsuzluk” alt boyutunu oluşturmaktadır.

### **2.2.3. Heyecan Arama Ölçeği “SSS-V” (HAÖ):**

“SSS-Form V” heyecan arama özelliğini tanımlamak için kullanılan standart testtir. Heyecan arama ölçeği Zuckerman (1991) tarafından 1960’lı yıllarda oluşturulmaya başlanmış ve o tarihten itibaren ölçek formu birçok düzenleme ile birlikte geliştirilmiştir. Süregelen çalışmalar sonunda Zuckerman (1994) Sensation Seeking Form-V (SSS-V) “Heyecan Arama Ölçeği” ni oluşturmuştur. Bu ölçek yaygın şekilde kullanılan ve en popüler heyecan arama ölçeklerinden biridir (Haynes, Miles ve Clements, 2000: 823-839). Ölçeğin Türkçeye uyarlama çalışmaları Öngen (2007: 111-118) tarafından yapılmıştır.

Heyecan Arama Ölçeği toplamda 40 madde ve 4 alt boyuttan oluşan çok boyutlu bir ölçektir. Her bir alt boyutta zorunlu seçmeli olarak sunulan 10 madde yer almaktadır. Her madde “A” ve “B” olmak üzere iki seçenektan birinin zorunlu tercih edilmesine yöneliktir.

“Heyecan ve Macera Arama” (Thrill and Adventure Seeking - TAS) alt boyutu 3, 11, 16, 17, 20, 21, 23, 28, 38 ve 40. maddelerden oluşurken, hız ve tehlike içeren davranışlarla heyecan verici sıra dışı etkinlikleri yapma arzusunu yansıtmaktadır. “Deneyim Arayışı” (Experience Seeking - ES) alt boyutu 4, 6, 9, 10, 14, 18, 19, 22, 26 ve 37. maddelerden oluşmaktadır. Bu alt boyutta alışılmamış bir yaşam tarzı, yeni ve farklı deneyim arayışı ve alışılmamışın dışında bir yaşam tarzı ifadelerine yer verilmektedir. “Şartlı Refleks Yitimi” (Disinhibition - DIS) alt boyutu sosyal aktivitelere, partilere veya seks içerikli etkinliklere alkollü ya da benzeri maddelerin tüketimiyle girişme gereksinimini yansıtan maddeleri içermektedir. Söz konusu maddeler 1, 12, 13, 25, 29, 30, 32, 33, 35 ve 36. maddelerdir. “Sıkılmaya Yatkınlık” (Boredom Susceptibility - BS) alt boyutu ise; 2, 5,

7, 8, 15, 24, 27, 31, 34 ve 39. maddelerden oluşmaktadır. Bu alt boyut, tekrarlılardan, rutinlerden ve sıkıcı aktivitelerden ya da monoton ve donuk insanlardan hoşlanmamayı ifade eden maddeleri kapsamaktadır (Zuckerman, Eysenck ve Eysenck, 1978: 139-149).

Heyecan aramaya yönelik değerlendirme 40 madde kapsamında yapılmakta olup her bir madde 1 puan olarak ele alınmaktadır. Katılımcıların “A” ya da “B” şıkları arasında yapmış oldukları seçim sonucunda toplam heyecan arama puanı belirlenir. “Heyecan ve Macera Arama” alt boyutunda yer alan 3, 16, 17, 23 ve 28. maddelerde “A” şikkının; 11, 20, 21, 38 ve 40. maddelerde “B” şikkının işaretlenmesi; “Deneyim Arayışı” alt boyutunda yer alan 6, 9, 14, 18 ve 22. maddelerde “A” şikkının; 4, 10, 19, 26 ve 37. maddelerde “B” şikkının işaretlenmesi; “Şartlı Refleks Yitimi” alt boyutunda yer alan 1, 29, 32 ve 36. maddelerde “A” şikkının; 12, 13, 25, 30, 33 ve 35. maddelerde “B” şikkının işaretlenmesi; “Sıkılmaya Yatkınlık” alt boyutunda yer alan 5, 8, 24, 34 ve 39. maddelerde “A” şikkının; 2, 7, 15, 27 ve 31. maddelerde “B” şikkının işaretlenmesi durumunda katılımcı tam puan almaktadır. En yüksek toplam puanın 40 en düşük toplam puanın 1 olduğu ölçekte katılımcıların heyecan arayış düzeylerinin yüksek sayılabilmesi için ortalamanın üzerinde bir puan almaları gerekmektedir (WSM, 2009: 1-8). Öngen (2007: 111-118) tarafından yapılan ölçeğin geçerlik güvenirlik ve Türkçe uyarlama çalışması sonucunda, toplam iç tutarlılık katsayısı 0.82 olarak belirlenmiştir.

#### **2.2.4. Serbest Zaman Tatmin (Doyum) Ölçeği “LSS” (SZTÖ):**

Serbest Zaman Tatmin Ölçeğinin (Leisure Satisfaction Scale / LSS) orijinal formu toplam 51 madde ve 6 alt boyuttan oluşmaktadır. Beard ve Ragheb (1980: 20-33) tarafından geliştirilen ölçek, Idyll Arbor, Inc. (1991) tarafından toplam 24 maddeden ve yine 6 alt boyuttan oluşan kısa forma dönüştürülmüştür. Ölçeğin Türkçeye uyarlama çalışmaları ise Gökçe (2008: 112) tarafından yapılmıştır. 5’li Likert Tipi ölçek yapısında olan kısa form “Neredeyse hiç doğru değil”, “Nadiren doğru”, “Bazen doğru”, “Çoğu kez doğru”, “Neredeyse her zaman doğru” şeklinde 1 ile 5 arasında puanlandırılmıştır. Ölçeğin geçerlilik güvenirliği Beard ve Ragheb (1980) tarafından ölçeğin uzun formu için yapılmış ve güvenirlik analizinde her bir boyut için alınan Cronbach  $\alpha$  katsayısı 0.85 ve 0.96 arası değişmektedir. Ölçeğin kısa formunda ise katsayı ortalaması 0.93’tür. Türkçe geçerliliğine ilişkin yapılan madde analizlerinde ölçeğin 6 alt boyutlu yapısını doğrulayan bulgular elde edilmiştir. Alt boyutların iç tutarlılık güvenirliğine sahip olup olmadığını belirlemek için ölçeğin geneline ve alt boyutlarına ilişkin Cronbach  $\alpha$  değerleri hesaplanmıştır. Ölçeğin

genel toplamdaki değeri; 0.90, Psikolojik alt boyut için; 0.77, eğitimsel alt boyut için; 0.77, sosyal alt boyut için; 0.76, rahatlama alt boyutu için; 0.80, fizyolojik alt boyut için; 0.79, estetik alt boyutu için; 0.79 olarak belirlenmiştir. Bu değerler 0.60-0.80 aralığında yer aldığından, SZTÖ' nün iç tutarlık güvenilirliğine sahip bir ölçek olduğu söylenebilir (Gökçe ve Orhan, 2011: 144). Aynı zamanda ölçeğin kapsam geçerliliğinin sınanması yönelik yapılan Pearson çarpım momentler katsayısı ile tüm alt ölçeklerde 0.29 ile 0.78 arasında değişen oranlarda anlamlı ilişkiler olduğu bulunmuştur (Gökçe, 2008: 34). SZTÖ' nün alt boyutları ise sırasıyla; Psikolojik, Eğitimsel, Sosyal, Fiziksel, Rahatlama ve Estetik olmak üzere 6 başlık adı altında incelenmektedir.

Janice (1996: 42), yapmış olduğu çalışmada SZTÖ' nün her bir alt boyutunu şu şekilde tanımlamaktadır;

- *Psikolojik*: Özgürlük hissi, dâhil olma davranışı, eğlence ve meydan okuma gibi psikolojik fayda boyutunu ifade etmektedir.
- *Eğitimsel*: Serbest zaman etkinliklerinde kişisel gelişim, entelektüel düzeyde meydan okuma ve bilgi edinmeye yönelik bireyin kendisini ve etrafını tanımasını belirtmektedir.
- *Sosyal*: Diğer insanlarla iletişim kurma ile ilgili sosyalleşme boyutunu açıklamaktadır.
- *Rahatlama*: Stresten ve gerginlikten kurtulma boyutunu ifade etmektedir.
- *Fizyolojik*: Fiziksel açıdan formda olmak, sağlıklı kalmak gibi iyi olma değerlerini ifade eden bir boyuttur.
- *Estetik*: Serbest zaman etkinliklerini gerçekleştirmek için gidilen alanların ya da kullanılan mekanların güzel ve ilginç tasarımı, hoş ve güzel dizayn edilmiş olması boyutunu belirtmektedir.

Her bir alt boyutta toplam 4 madde yer almaktadır. 1, 2, 3 ve 4. maddeler “Psikolojik” alt boyutunu; 5, 6, 7 ve 8. maddeler “Eğitimsel” alt boyutunu; 9, 10, 11 ve 12. maddeler “Sosyal” alt boyutunu; 13, 14, 15 ve 16. maddeler “Fiziksel” alt boyutunu; 17, 18, 19 ve 20. maddeler “Rahatlama” alt boyutunu; 21, 22, 23 ve 24. maddeler ise “Estetik” alt boyutunu oluşurmaktadır.

Bu çalışmada SZTÖ' nün kullanılmasındaki amaç, bireylerin serbest zamanlarında kazanım sağladığı ihtiyaçların derecesini algılama düzeylerini belirlemektir.

### 2.3.Verilerin Toplanması

THK onaylı kuruluşlara, üniversite kulüplerine, özel eğitim veren okullara, hava sporları ile ilgili forum, blog ve internet üzerinden oluşturulan gruplara kayıtlı üyeler ile Türk Kuşu Eğitim Programlarına dahil olan THK onaylı lisansa sahip pilot potansiyelinin %5'lik dilimine ulaşmak ve sezon içerisinde düzenlenen havacılık etkinliklerinin (Yarışma, Festivaller, Organizasyonlar vb.) en az 3 tanesine katılarak veri toplamak, bu çalışmanın ölçülebilir performans kriteri olarak belirlenmiştir. Hedeflenen örneklem sayısına ulaşmak için Türk Hava Kurumu'ndan ve Gelişmekte Olan Spor Branşları Federasyonu (GOSBF) bünyesinde faaliyetlerine devam eden Hava Sporları Branşından destek alınmıştır. Bunun yanında Çok Hafif Hava Araçlarının kullanıldığı özel kulüplerin yetkilileri ile görüşülüp çalışmaya destek vermeleri konusunda girişimlerde bulunulmuştur.

Veri toplama aşamasında iki farklı yol izlenmiştir;

İlk olarak araştırmacı tarafından birebir görüşme yöntemiyle anketler uygulanmıştır. Bu doğrultuda THK'nın düzenlemiş olduğu Çok Hafif Hava Araçları ile ilgili yarışmalara ve organizasyonlara katılarak yarış öncesi ve sonrası pilotlarla görüşülüp ölçek formlarını değerlendirmeleri istenmiştir. Ölçme formları katılımcılara verilmeden önce araştırmanın içeriği hakkında bilgi verilerek araştırmaya gönüllü katıldıklarına ve aktif olarak Çok Hafif Hava Araçlarıyla ilgilendiklerine dair onayları alınmıştır (Ek 4).

İzlenen diğer yolda ise, ölçek formları elektronik ortama aktararak forum, blog ve sosyal medya üzerinden çevrimiçi anket formu ile eş zamanlı anket uygulaması yapılmıştır. Aynı zamanda Çok Hafif Hava Araçları ile ilgili kulüp, dernek, üniversite toplulukları ve özel eğitim veren kuruluşlara ölçek formları elektronik posta yoluyla ulaştırılarak çalışmaya katılım göstermeleri istenmiştir.

Veri toplama süreci sonunda gerek havacılık etkinliklerinden gerekse eğitim programları dahilinde ve elektronik ortam üzerinden toplam 682 katılımcıya ulaşılmıştır. Elde edilen veriler değerlendirilerek çalışmaya uygun olmayan, eksik bilgi olarak tespit edilen ya da bilgi kaybı olan veriler belirlenerek çalışmanın dışında tutulmuştur. Böylelikle eksiksiz olarak doldurulan 606 katılımcı formu değerlendirilmeye alınmıştır. 606 formun 383'ü elektronik anket ve elektronik posta yöntemiyle geri kalan 223 form ise THK onaylı kuruluşlara, üniversite kulüplerine ve özel eğitim veren okullara bağlı pilotlara, sezon içerisinde düzenlenen havacılık etkinliklerinde (Yarışma, Festivaller, Organizasyonlar vb.)

macera sever pilotlarla birebir görüşme yöntemiyle uygulanan yazılı anketlerden elde edilmiştir.

#### **2.4. Verilerin Değerlendirilmesi ve Analizi**

Eksiksiz doldurulan ölçme aracı formundan elde edilen veriler istatistik analizleri yapılmak üzere elektronik ortamdaki istatistik paket programına aktarılmıştır. Verilerin betimsel istatistikleri yapılarak yüzde, frekans, ortalama ve standart sapma değerleri belirlenmiştir.

Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği (SZMÖ), Heyecan Arama Ölçeği (HAÖ) ve Serbest Zaman Tatmin Ölçeği (SZTÖ) ortalamalarının demografik değişkenlere ilişkin farkını göstermek için öncelikle “Levene” değerleri incelenerek varyansların homojenliği doğrulanmış daha sonra “t testi” ve “tek yönlü varyans analizi” (ANOVA) uygulanmıştır. Ortaya çıkan istatistiksel farkın hangi gruplar arasında olduğunu belirlemek amacıyla Scheffe testi uygulanmıştır. Scheffe testi, grup varyanslarının eşit olduğu durumlarda, ortalama puanlarının çoklu karşılaştırmasında sıklıkla kullanılan testler arasında olup, hipotezin test edilmesine yönelik güçlü sonuçlar vermektedir (Büyüköztürk, 2015: 49).

Ölçeklerin ortalama puanları arasındaki ilişkinin düzeyini belirleyip yorumlamak için pearson korelasyon testi yapılmıştır. Korelasyon katsayısının büyüklük bakımından yorumlanmasında yüksek değer olarak 0.70-1.00 aralığı, orta değer olarak 0.30-0.70 aralığı ve düşük değer olarak 0.00-0.30 aralığı kabul edilmektedir (Büyüköztürk, 2015: 32).

Doğrusal regresyon analizi ile serbest zaman motivasyonu ve heyecan aramanın serbest zaman tatminine olan etkisi test edilmiştir. Bu test, bir bağımlı değişken ve bu değişkene etkisi olabileceği düşünülen iki veya daha fazla bağımsız değişken olması durumunda yapılmaktadır. Bu doğrultuda amaç, bağımsız değişkenler (serbest zaman motivasyonu ve heyecan arama) yardımıyla bağımlı değişken (serbest zaman tatmini) değerini kestirmek, bağımsız değişkenlerden hangisinin ya da hangilerinin bağımlı değişkeni daha çok etkilediğini belirlemektir (Alpar, 2010: 300).

Verilerin istatistiksel analizinde ve yorumlarda,  $p < .05$  ve  $p < .01$  anlamlılık düzeyleri dikkate alınmıştır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. BULGULAR

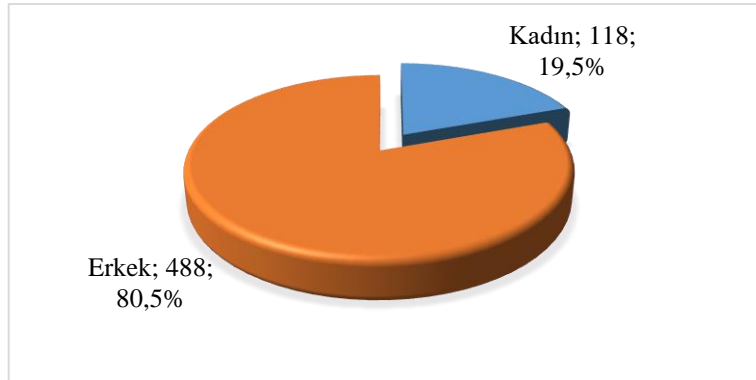
Bu bölümde, araştırmaya katılan çok hafif hava araçları pilotlarının demografik özelliklerine ilişkin bulguların yüzde ve frekans dağılımları ile serbest zaman motivasyonları, heyecan arama düzeyleri ve serbest zaman tatmin düzeyleri ortalamalarının demografik değişkenlere ilişkin farkını gösteren t testi ve tek yönlü varyans analizi (ANOVA) sonuçları yer almaktadır. Tek yönlü varyans analizi sonuçlarına ilişkin farkların hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Post-Hoc testlerinden Scheffe testi sonuçları tabloların alt kısmında belirtilmiştir. Analiz sonucunda oluşan farkların daha anlaşılır ifadesi için “a, b, c, d, e” simgelerinden yararlanılmıştır. Pearson korelasyon testi ile ölçeklerin ortalama puanları arasındaki ilişkinin düzeyi belirlenmiştir. Ölçekler arasındaki ilişkiyi yorumlamada doğrusal regresyon analizi sonuçları dikkate alınmıştır. Araştırmada anlamlılık düzeyi “ $p < .05$ ” ve “ $p < .01$ ” olarak kabul edilmiştir.

#### 3.1. Demografik Özelliklere İlişkin Bulgular

Bu başlık altında çalışmaya katılan pilotların demografik özellikleriyle ilgili bulguların yüzde ve frekans dağılımları grafikler halinde gösterilmiştir.

Bu çalışmaya toplam 606 ÇHHA pilotu katılım göstermiştir. Katılım gösteren pilotların cinsiyetlerine ilişkin bilgiler Grafik 3.1’de sunulmuştur.

**Grafik 3.1: Cinsiyete Göre Dağılım**

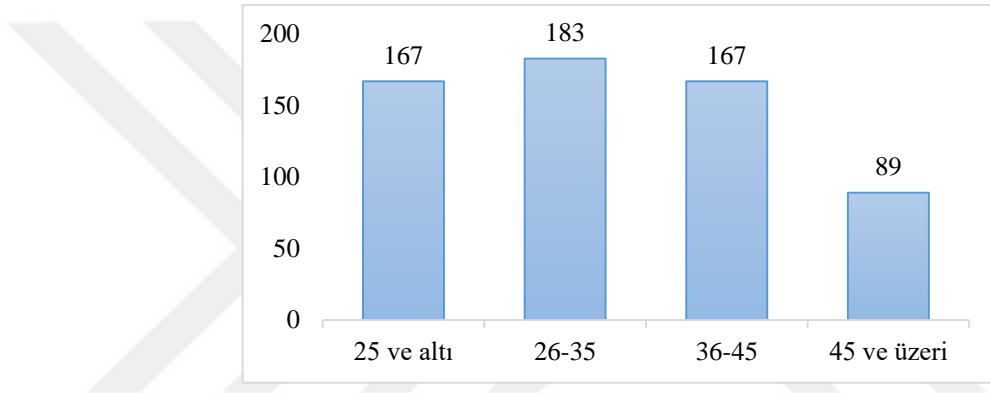




Grafik 3.1’ de yer alan veriler incelendiğinde, çalışmaya katılan 606 katılımcıdan, 118’inin kadın, geriye kalan 488 pilotun ise erkek olduğu saptanmıştır. Cinsiyet dağılımının toplam içindeki payına bakıldığında, erkeklerin çalışmamıza konu olan gözlem içerisindeki payının %80.5; kadınların ise %19.5 olduğu görülmektedir. Bu değerler sonucunda çalışmaya katılan pilotların büyük çoğunluğunu erkek katılımcıların oluşturduğu anlaşılmaktadır.

Çalışma grubunda yer alan katılımcıların yaşlarına ilişkin bilgiler Grafik 3.2’de gösterilmiştir.

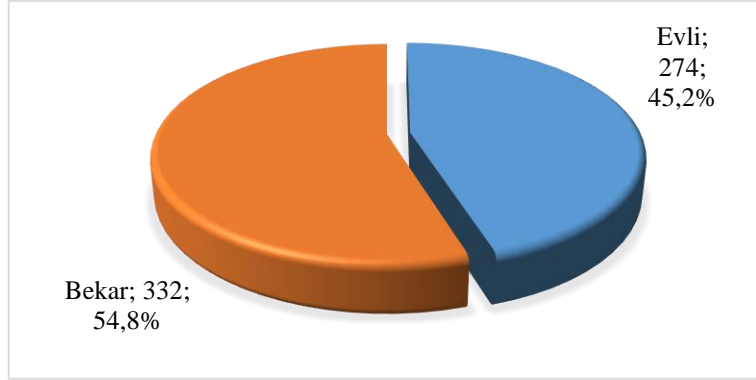
**Grafik 3.2: Yaş Gruplarına Göre Dağılım**



Katılımcıların yaş aralıklarına bakıldığında 18-67 yaş aralığında oldukları görülmektedir. Bunların 25 yaş ve altı 167 kişi (% 27,6); 26-35 yaş aralığında 183 kişi (%30,2); 36-45 yaş aralığında 167 kişi (%27,6); 45 yaş ve üzerinde ise 89 kişinin (%14,7) araştırmaya katılım sağladığı belirlenmiştir. 25 yaş ve altı kişi sayısı ile 36-45 yaş aralığında çalışmaya katılan kişi sayısı benzerlik göstermektedir. Katılımın en çok olduğu yaş aralığı 26-35’dir. 45 yaş ve üzeri katılımcı sayısının diğer yaş aralıklarına göre daha düşük olduğu görülmektedir.

Çalışma grubunda yer alan katılımcıların medeni durumlarına ilişkin bilgiler Grafik 3.3’de sunulmuştur.

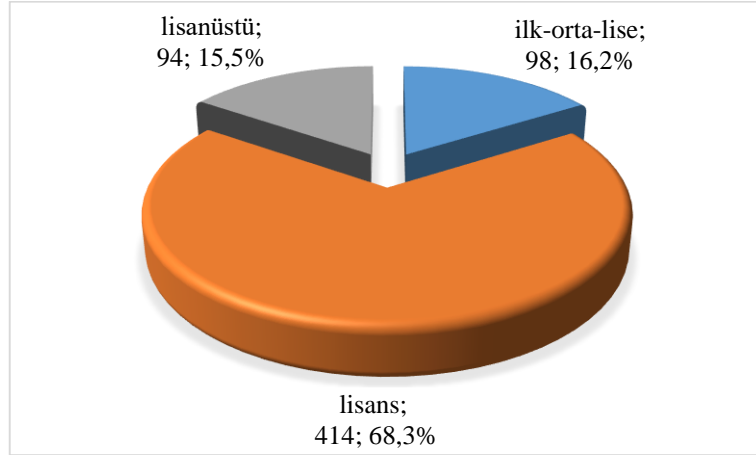
**Grafik 3.3: Medeni Duruma Göre Dağılım**



Grafik 3.3' e bakıldığında 606 ÇHHA pilotundan 274'ünün evli, 332'sinin ise bekâr olduğu anlaşılmaktadır. Medeni durum dağılımının toplam içindeki payına bakıldığında, bekârların araştırmamıza konu olan gözlem içerisindeki payının %54,8; evlilerin ise %45,2 olduğu görülmektedir.

Çalışma grubunda yer alan katılımcıların eğitim durumlarına ilişkin bilgiler Grafik 3.4'de gösterilmiştir.

**Grafik 3.4: Eğitim Durumuna Göre Dağılım**

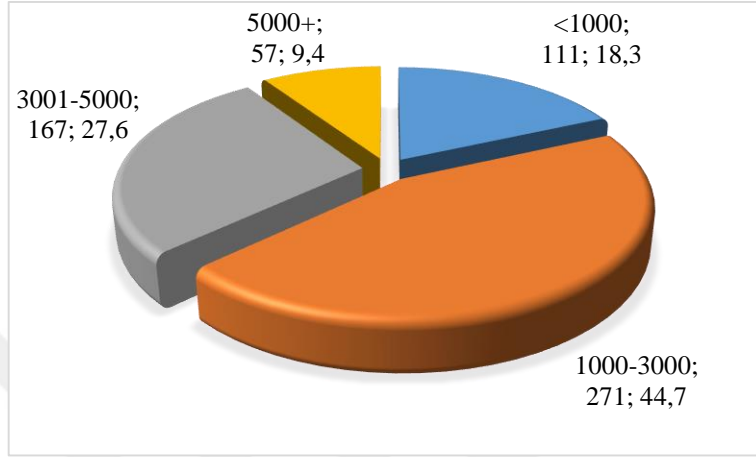


Eğitim durumları göz önüne alındığında, araştırmaya katılan katılımcıların büyük çoğunluğunun (%68,3) lisans düzeyinde eğitim durumuna sahip olduğu görülmektedir. İlk-orta-lise seviyesinde eğitim durumuna sahip olanların 98 kişi olduğu ve bu oranın çalışmaya katılan toplam kişi sayısının %16,2'sini oluşturduğu görülmektedir. Lisansüstü düzeyde eğitim seviyesine sahip olan katılımcı sayısının, eğitim dağılımının toplam içindeki payına bakıldığında %15,5'lik dilimi oluşturduğu belirlenmiştir. Lisansüstü (%15,5) düzeyde ve

ilk-orta-lise (%16,2) düzeyinde eğitim seviyesine sahip katılımcı sayısının birbirlerine yakın değerlerde olduğu görülmektedir.

Grafik 3.5’de çalışma grubunda yer alan katılımcıların gelir durumlarına ilişkin bilgiler verilmiştir.

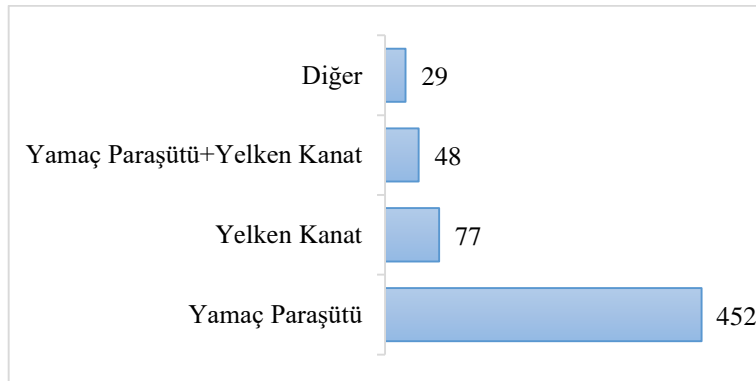
**Grafik 3.5: Gelir Durumuna Göre Dağılım**



Grafik 3.5’te çalışmaya katılan katılımcıların demografik özelliklerinden biri olarak incelenen gelir durumları değerlendirildiğinde yaklaşık yarısının (%44,7) 1000-3000 TL aralığında gelir seviyesine sahip oldukları görülmektedir. %18,3’ünün ise 1000 TL. altı, %27,6’sının 3001-5000 TL aralığında, %9,4’ünün 5000 TL. ’den fazla gelir seviyesine sahip oldukları anlaşılmaktadır.

Çalışmaya katılan ÇHHA pilotlarının branşlarına ilişkin bilgiler Grafik 3.6’da gösterilmiştir.

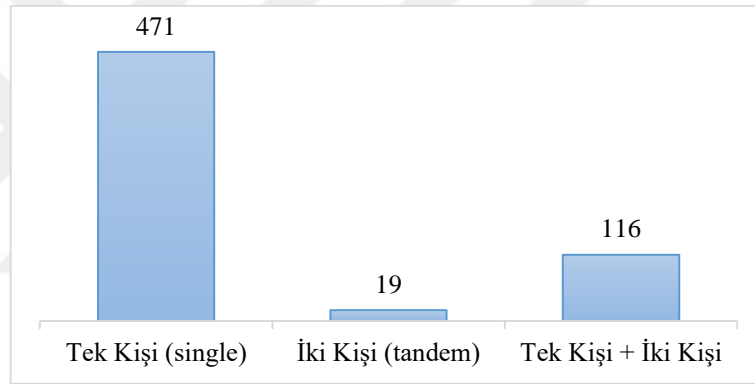
**Grafik 3.6: ÇHHA Branşına Göre Dağılım**



Çalışmaya katılım gösteren toplam 606 ÇHHA pilotunun branşları incelendiğinde sadece yamaç paraşütü ile ilgilenen kişi sayısının 452 olduğu ve toplam katılımcı sayısının %74,6'sını oluşturduğu görülmektedir. Yelken kanat branşında 77 kişi (%12,7); her iki branşla ilgilenen katılımcı sayısı ise 48 kişi olup, bu sayının çalışmaya katılan toplam katılımcı sayısı içerisindeki payı %7,9'dur. Diğer branşlarla (Planör, paramotor, microlight, ultralight, balon) ilgilenen çok hafif hava araçları kullanıcı sayısının az olması nedeniyle tek bir başlık altında toplanmıştır. Söz konusu bu branşlarla ilgilenen katılımcı sayısının 29 kişi (%4,8) olduğu görülmektedir.

Çalışma grubunda yer alan ÇHHA pilotlarının ne tür uçuş yaptıklarına yönelik bilgiler Grafik 3.7'de gösterilmiştir.

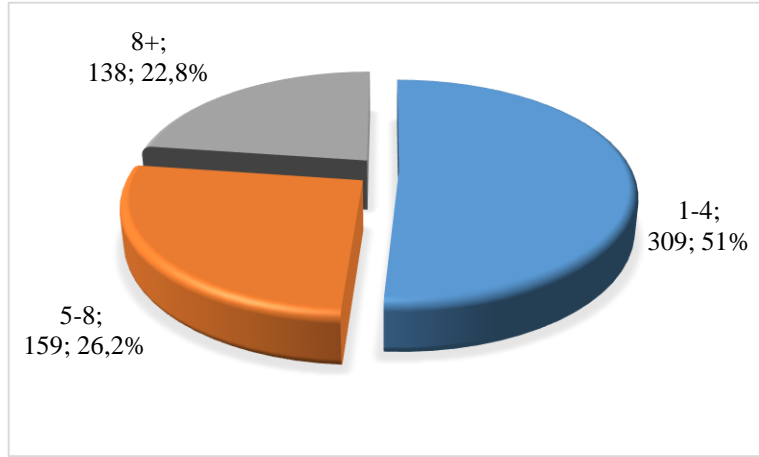
**Grafik 3.7: Uçuş Şekline Göre Dağılım**



Araştırmaya katılan ÇHHA pilotlarının uçuş şekli değerlendirildiğinde tek (single) uçuş yapan pilot sayısının (%77,7), iki kişi (tandem) uçuş yapan pilot sayısına (%3,1) kıyasla oldukça fazla olduğu görülmektedir. Her iki şekilde de uçuş yapan pilot sayısı ise 116 olup, bu oranın toplam içindeki payı %19,1'dir.

Çalışmaya katılan ÇHHA pilotlarının uçuş deneyimlerine yönelik bilgiler Grafik 3.8'de yıl olarak verilmektedir.

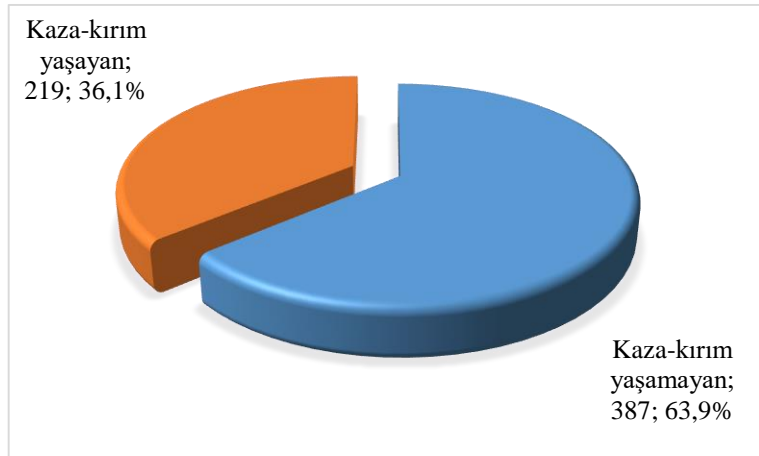
**Grafik 3.8: Uçuş Deneyimine Göre Dağılım**



Grafik 3.8 incelendiğinde, 1 ila 4 yıl arasında uçuş deneyimi olan pilot sayısının 309 kişi (%51) olduğu görülmektedir. Bu oranla, araştırmaya katılan ÇHHA pilotlarının uçuş deneyimlerinin az olduğu anlaşılmaktadır. 5-8 yıl arasında 159 (%26,2) kişi; 8 yıldan daha fazla uçuş deneyimine sahip pilot sayısı ise, 138 (%22,8) kişi olarak belirlenmiştir.

Grafik 3.9’da ÇHHA pilotlarının kaza-kırım yaşayıp yaşamadıklarına yönelik bilgiler gösterilmiştir.

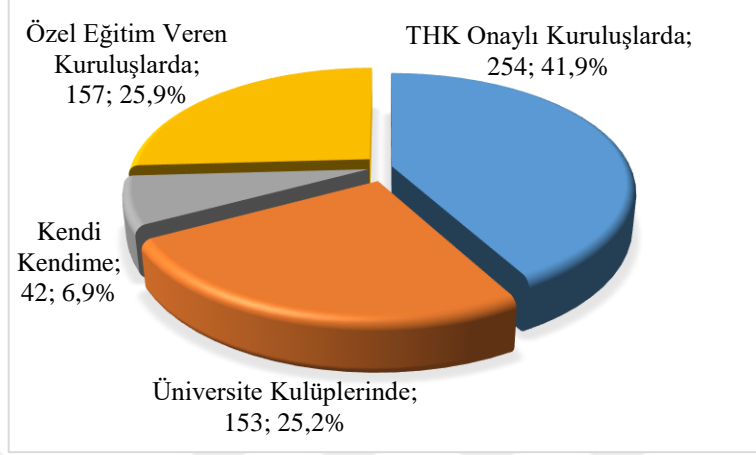
**Grafik 3.9: Kaza-Kırım Durumuna Göre Dağılım**



Grafik 3.9’da yer alan veriler incelendiğinde 387 (%63,9) pilotun şimdiye kadar hiç kaza-kırım yaşamadığı görülmektedir. Kaza-kırım yaşayanların sayısı ise 219 (%36,1); kişi olduğu görülmektedir.

Grafik 3.10’da pilotların, ÇHHA branşını nasıl öğrendiklerine ilişkin bilgiler bulunmaktadır.

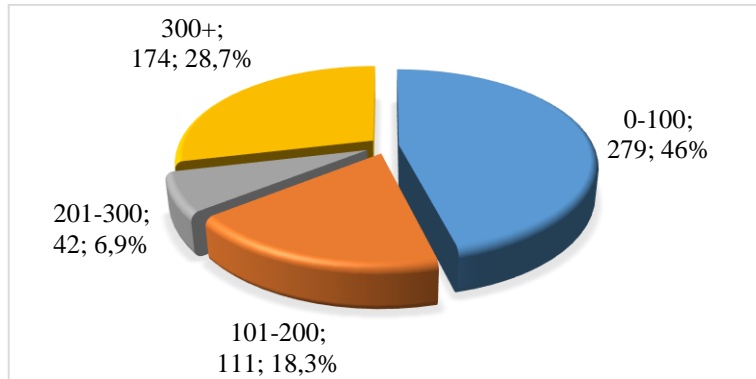
**Grafik 3.10: Öğrenme Şekline Göre Dağılım**



Grafik 3.10’a bakıldığında, araştırmaya katılan ÇHHA pilotlarının %42,9’sinin uçuş eğitimlerini THK onaylı kuruluşlardan aldığı görülmektedir. Özel eğitim veren kuruluşlarda (%25,9) ve üniversite kulüplerinde (%25,2) eğitim alan pilotların oranı birbirlerine yakındır. Herhangi bir kuruluştaki ya da kulüpte eğitim almayıp ÇHHA’ni kullanmayı kendi kendine öğrenenlerin sayısının 42 (%6,9) kişi olduğu görülmüştür.

ÇHHA pilotlarının ortalama uçuş (sorti) sayılarına yönelik bilgiler Grafik 3.11’de gösterilmektedir.

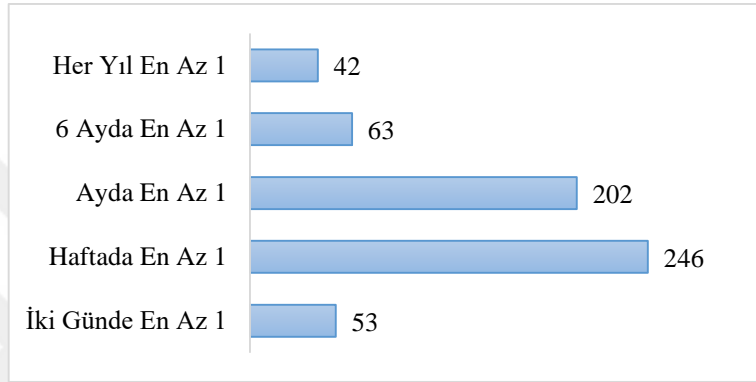
**Grafik 3.11: Uçuş (Sorti) Sayısına Göre Dağılım**



Uçuş sayılarına bakıldığında ortalama uçuş sayısı 0-100 arasında olan ÇHHA pilotlarının 279 kişi (%46) olduğu görülmektedir. Ortalama uçuş sayısı 100 ila 200 arasında olan pilotların oranı %18,3; 200 ila 300 arasında olanların oranı ise %6,9'dur. 174 kişinin (%28,7) 300'ün üzerinde uçuş sayısına sahip olduğu görülmektedir.

Grafik 3.12'de ÇHHA pilotlarının ne sıklıkta uçuş yaptıklarına ilişkin bilgiler gösterilmektedir.

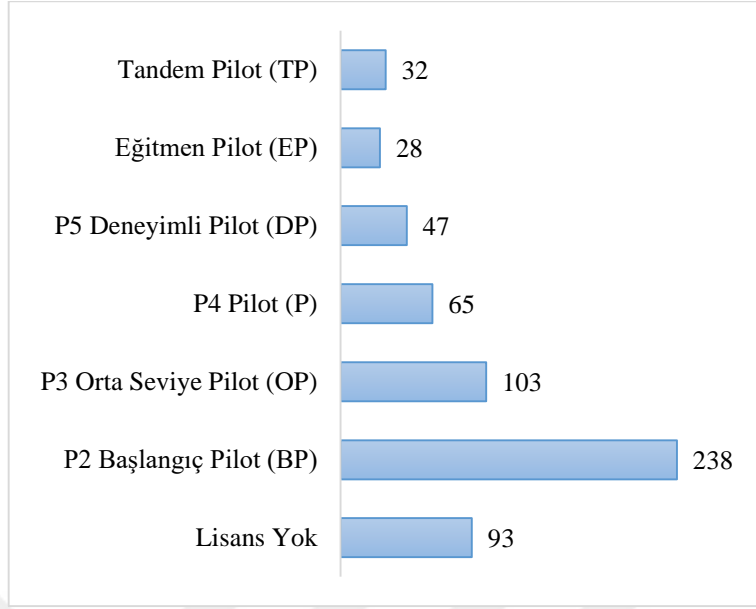
**Grafik 3.12: Uçuş Sıklığına Göre Dağılım**



Grafik 3.12 incelendiğinde çalışmaya katılan 606 ÇHHA pilotu içerisinde iki günde en az bir kez uçuş yapanların sayısının 53 kişi (%8,7) olduğu görülmektedir. 246 kişi (%40,6) haftada en az bir; 202 kişi (%33,3) ise ayda en az bir uçuş yapmaktadır. Altı ayda en az bir uçuş yapanların sayısı 63 (%10,4); her yıl en az bir kez uçuş yapanların sayısı ise 42(%6,9) olduğu görülmektedir. Bu veriler ışığında, çalışmaya katılan pilotların toplam katılım sayısına bakıldığında sıklıkla uçuş gerçekleştirdikleri görülmektedir.

ÇHHA pilotlarının hangi pilot kategorisinde olduklarını gösteren bilgiler Grafik 3.13' de verilmektedir.

**Grafik 3.13: ÇHHA Pilot Kategorisine Göre Dağılım**



Grafik 3.13'deki dağılım incelendiğinde çalışmaya katılan 606 ÇHHA pilotunun %39,3'ünün başlangıç seviyesinde (BP) pilotluk yaptığı, %17'sinin orta seviyede (OP); %10,7'sinin P4 seviyesinde (P) ve %7,8'inin deneyimli pilot (DP) olduğu görülmektedir. Tandem pilotluk yapanların sayısı 32 kişi (%5,3) iken, eğitimci pilot olanların sayısı 28 kişiden oluşmaktadır. Lisansı olmadan uçuş etkinliklerinde bulunanların toplam içindeki oranı ise %15,3 olarak belirlenmiştir.

### 3.2. Pilotların Heyecan Arama Düzeylerinin Demografik Değişkenlere göre incelenmesi

Araştırmaya katılan pilotların heyecan arama ölçeği alt boyut puan ortalamalarının cinsiyete ilişkin farklarını gösteren t-testi sonuçları Tablo 3.1'de gösterilmiştir.

**Tablo 3.1: Heyecan Arama Ölçeği alt boyutları ile cinsiyet değişkeni ortalamalarının t testi sonuçları**

|                                | Cinsiyet | N   | X    | S    | t             |
|--------------------------------|----------|-----|------|------|---------------|
| <b>Heyecan ve Macera Arama</b> | Kadın    | 118 | 8.81 | 1.40 | 1.49          |
|                                | Erkek    | 488 | 8.56 | 1.67 |               |
| <b>Deneyim Arayışı</b>         | Kadın    | 118 | 6.70 | 1.55 | <b>9.01**</b> |
|                                | Erkek    | 488 | 5.19 | 1.93 |               |
| <b>Şarh Refleks Yitimi</b>     | Kadın    | 118 | 4.28 | 2.35 | 1.84          |
|                                | Erkek    | 488 | 3.80 | 2.56 |               |



|                                |       |     |       |      |               |
|--------------------------------|-------|-----|-------|------|---------------|
| <b>Sıkılmaya<br/>Yatkınlık</b> | Kadın | 118 | 4.25  | 2.03 | <b>4.16**</b> |
|                                | Erkek | 488 | 3.40  | 1.77 |               |
| <b>(HAÖ)<br/>Toplam</b>        | Kadın | 118 | 22.86 | 4.80 | <b>6.09**</b> |
|                                | Erkek | 488 | 19.79 | 5.34 |               |

\*p<.05, \*\*p<.01

Yukarıdaki tabloya ilişkin veriler incelendiğinde, araştırmaya katılan pilotların heyecan arama ölçeği alt boyutlarından “deneyim arayışı” t=9.01 ve “sıkılmaya yatkınlık” t=4.16 alt boyutları cinsiyete göre anlamlı farklılık göstermektedir. “Deneyim arayışı” ve “sıkılmaya yatkınlık” alt boyutlarında kadın pilotlar lehine anlamlı farklılık bulunmuştur. Cinsiyete ilişkin ölçek toplam puan ortalamasına bakıldığında ise benzer şekilde kadın pilotlarla erkek pilotlar arasında anlamlı farklılık olduğu görülmektedir. Kadın pilotların heyecan arama düzeyleri puan ortalamalarının erkek pilotlara göre daha yüksek olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan pilotların heyecan arama ölçeği alt boyut puanlarının medeni duruma ilişkin farklarını gösteren t-testi sonuçları Tablo 3.2’de gösterilmiştir.

**Tablo 3.2: Heyecan Arama Ölçeği alt boyutları ile medeni durum değişkeni ortalamalarının t testi sonuçları**

|                                    | <b>Medeni Durum</b> | <b>N</b> | <b>X</b> | <b>S</b> | <b>t</b>       |
|------------------------------------|---------------------|----------|----------|----------|----------------|
| <b>Heyecan ve<br/>Macera Arama</b> | Evli                | 274      | 8.47     | 1.76     | <b>-1.91</b>   |
|                                    | Bekâr               | 332      | 8.73     | 1.49     |                |
| <b>Deneyim<br/>Arayışı</b>         | Evli                | 274      | 4.85     | 1.90     | <b>-7.55**</b> |
|                                    | Bekâr               | 332      | 6.01     | 1.84     |                |
| <b>Şartlı Refleks<br/>Yitimi</b>   | Evli                | 274      | 3.34     | 2.47     | <b>-5.02**</b> |
|                                    | Bekâr               | 332      | 4.36     | 2.47     |                |
| <b>Sıkılmaya<br/>Yatkınlık</b>     | Evli                | 274      | 3.28     | 1.80     | <b>-3.47**</b> |
|                                    | Bekâr               | 332      | 3.80     | 1.86     |                |
| <b>(HAÖ)<br/>Toplam</b>            | Evli                | 274      | 18.79    | 5.48     | <b>-6.80**</b> |
|                                    | Bekâr               | 332      | 21.70    | 4.92     |                |

\*p<.05, \*\*p<.01

Yukarıdaki tabloya ilişkin veriler incelendiğinde, “heyecan ve macera arama” alt boyutu hariç diğer tüm alt boyutlarda istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar olduğu görülmektedir. Araştırmaya katılan pilotların medeni durumlarına göre “deneyim arayışı” t= -7.55; “şartlı refleks yitimi” t= -5.02 ve “sıkılmaya yatkınlık” t= -3.47 alt boyutlarında,

bekâr katılımcı yönünde anlamlı farklılık bulunmaktadır. Medeni duruma ilişkin ölçek toplam puanı ortalamasına bakıldığında ise, evli katılımcılarla bekâr katılımcılar arasında benzer yönde istatistiksel olarak anlamlı farklılık olduğu belirlenmiştir.

Araştırmaya katılan pilotların heyecan arama ölçeği alt boyut puanlarının yaş gruplarına ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.3’de gösterilmiştir. <sup>a</sup>: 25 ve altı, <sup>b</sup>: 26-35, <sup>c</sup>: 36-45, <sup>d</sup>: 45 ve üzeri.

**Tablo 3.3: Heyecan Arama Ölçeği alt boyutlarının yaş gruplarına ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                                | Yaş Aralığı              | N   | X     | S    | F       | Fark |
|--------------------------------|--------------------------|-----|-------|------|---------|------|
| <b>Heyecan ve Macera Arama</b> | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 8.71  | 1.59 | 0.85    | -    |
|                                | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 8.69  | 1.55 |         |      |
|                                | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 8.52  | 1.62 |         |      |
|                                | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 8.44  | 1.84 |         |      |
|                                | Toplam                   | 606 | 8.61  | 1.62 |         |      |
| <b>Deneyim Arayışı</b>         | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 6.26  | 1.73 | 24.97** | a-c  |
|                                | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 5.76  | 1.88 |         | a-d  |
|                                | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 4.99  | 1.79 |         | b-c  |
|                                | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 4.42  | 2.08 |         | b-d  |
|                                | Toplam                   | 606 | 5.49  | 1.95 |         |      |
| <b>Şartlı Refleks Yitimi</b>   | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 4.57  | 2.42 | 15.97** | a-c  |
|                                | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 4.26  | 2.57 |         | a-d  |
|                                | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.56  | 2.46 |         | b-c  |
|                                | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 2.53  | 2.09 |         | b-d  |
|                                | Toplam                   | 606 | 3.90  | 2.52 |         | c-d  |
| <b>Sıkılmaya Yatkınlık</b>     | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 3.92  | 1.85 | 5.79**  | a-c  |
|                                | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 3.73  | 1.87 |         | a-d  |
|                                | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.23  | 1.80 |         |      |
|                                | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 3.17  | 1.75 |         |      |
|                                | Toplam                   | 606 | 3.56  | 1.85 |         |      |
| <b>(HAÖ) Toplam</b>            | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 22.27 | 4.82 | 21.78** | a-c  |
|                                | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 21.21 | 5.09 |         | a-d  |
|                                | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 19.13 | 5.38 |         | b-c  |
|                                | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 17.52 | 5.21 |         | b-d  |
|                                | Toplam                   | 606 | 20.38 | 5.37 |         | c-d  |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların yaş aralıklarına göre heyecan arama düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda heyecan arama ölçeğinin üç alt boyutu olan “deneyim arayışı”, “şartlı refleks yitimi” ve “sıkılmaya yatkınlık” arasında anlamlı farklılıklar bulunmuştur. Heyecan arama ölçeği toplam puanına göre değerlendirme yapıldığında ise yaş grupları ortalamalarının heyecan aramaya ilişkin benzer şekilde farklılık gösterdiği görülmektedir. Yaş grupları arasındaki farkların hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testi sonuçlarına göre, “deneyim arayışı alt boyutunda” 25 yaş ve altında (X=6.26)

olan pilotlarla, 36-45 yaş aralığı (X=4.99) ve 45 yaş ve üzerinde (X=4.42) olan pilotlar arasında anlamlı farklılık görülmüştür. Benzer şekilde 26-35 yaş aralığında (X=5.76) olan pilotlarla 36-45 yaş aralığı (X=4.99) ve 45 yaş ve üzerinde (X=4.42) olan pilotlar arasında anlamlı farklılık görülmüştür. “Şartlı refleks yitimi” alt boyutunda ve HAÖ toplam puanında ise, “deneyim arayışı” alt boyutundan farklı olarak 36-45 yaş (X=3.56) aralığı ile 45 yaş ve üzerinde (X=2.53) olan pilotlar arasında anlamlı fark bulunmuştur. Bir diğer alt boyut olan “sıkılmaya yatkınlık” ta ise sadece 25 yaş ve altında olan pilotlarla 36-45 yaş aralığı ile 45 yaş ve üzerinde olan pilotlar arasında anlamlı fark bulunmuştur.

Araştırmaya katılan pilotların heyecan arama ölçeği alt boyut puanlarının eğitim durumuna ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.4’te gösterilmiştir. <sup>a</sup> : İlk-orta-lise, <sup>b</sup> : Lisans, <sup>c</sup> : Lisans Üstü.

**Tablo 3.4: Heyecan Arama Ölçeği alt boyutlarının eğitim durumuna ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                                | Eğitim Durumu              | N   | X     | S    | F              | Fark       |
|--------------------------------|----------------------------|-----|-------|------|----------------|------------|
| <b>Heyecan ve Macera Arama</b> | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 8.05  | 1.98 | <b>7.25**</b>  | a-b<br>a-c |
|                                | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 8.70  | 1.49 |                |            |
|                                | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 8.81  | 1.66 |                |            |
|                                | Toplam                     | 606 | 8.61  | 1.62 |                |            |
| <b>Deneyim Arayışı</b>         | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 4.51  | 2.04 | <b>15.34**</b> | a-b<br>a-c |
|                                | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 5.66  | 1.86 |                |            |
|                                | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 5.76  | 1.96 |                |            |
|                                | Toplam                     | 606 | 5.49  | 1.95 |                |            |
| <b>Şartlı Refleks Yitimi</b>   | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 2.99  | 2.42 | <b>8.42**</b>  | a-b<br>a-c |
|                                | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 4.01  | 2.52 |                |            |
|                                | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 4.35  | 2.45 |                |            |
|                                | Toplam                     | 606 | 3.90  | 2.52 |                |            |
| <b>Sıkılmaya Yatkınlık</b>     | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 3.11  | 1.77 | <b>3.80*</b>   | a-c        |
|                                | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 3.62  | 1.85 |                |            |
|                                | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 3.79  | 1.88 |                |            |
|                                | Toplam                     | 606 | 3.56  | 1.85 |                |            |
| <b>(HAÖ) Toplam</b>            | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 17.50 | 5.74 | <b>18.36**</b> | a-b<br>a-c |
|                                | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 20.82 | 5.05 |                |            |
|                                | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 21.47 | 5.41 |                |            |
|                                | Toplam                     | 606 | 20.38 | 5.37 |                |            |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların eğitim durumlarına göre heyecan arama düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda heyecan arama ölçeğinin tüm alt boyutlarında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılaşma bulunmuştur. Ölçek toplam puanına göre değerlendirme yapıldığında ise, yine eğitim durumu puan ortalamalarının heyecan aramaya ilişkin farklılık gösterdiği görülmektedir. Eğitim durumuna ilişkin farkların hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testi sonuçlarına göre, “heyecan ve macera arama” alt boyutunda eğitim durumu ilk-orta-lise olan ( $X=8.05$ ) pilotlarla, eğitim durumu üniversite ( $X=8.70$ ) ve lisansüstü ( $X=8.81$ ) olan pilotlar arasında anlamlı farklılık görülmüştür. Eğitim durumuna ilişkin gruplar arası benzer farklılaşma “deneyim arayışı”, “şartlı refleks yitimi” ve HAÖ toplam puanında görülmektedir. “Sıkılmaya yatkınlık” alt boyutunda ise sadece ilk-orta-lise ( $X=3.11$ ) düzeyi ile lisansüstü ( $X=3.79$ ) düzeyde eğitim seviyesine sahip pilotlar arasında anlamlı farklılaşma bulunmuştur.

Araştırmaya katılan pilotların heyecan arama ölçeği alt boyut puanlarının gelir durumuna ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.5’de gösterilmiştir. <sup>a</sup> : <1000, <sup>b</sup> : 1000-3000, <sup>c</sup> : 3001-5000, <sup>d</sup> : 5000+.

**Tablo 3.5: Heyecan Arama Ölçeği alt boyutlarının gelir durumuna ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                                | Gelir Aralığı          | N   | X    | S    | F     | Fark |
|--------------------------------|------------------------|-----|------|------|-------|------|
| <b>Heyecan ve Macera Arama</b> | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 8.84 | 1.41 | 0.96  | -    |
|                                | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 8.57 | 1.64 |       |      |
|                                | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 8.59 | 1.69 |       |      |
|                                | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 8.46 | 1.72 |       |      |
|                                | Toplam                 | 606 | 8.61 | 1.62 |       |      |
| <b>Deneyim Arayışı</b>         | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 5.90 | 1.80 | 3.12* | a-d  |
|                                | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 5.43 | 2.05 |       |      |
|                                | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 5.49 | 1.89 |       |      |
|                                | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 4.96 | 1.87 |       |      |
|                                | Toplam                 | 606 | 5.49 | 1.95 |       |      |
| <b>Şartlı Refleks Yitimi</b>   | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 4.14 | 2.61 | 1.13  | -    |
|                                | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 3.76 | 2.55 |       |      |
|                                | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 4.06 | 2.49 |       |      |
|                                | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 3.60 | 2.29 |       |      |
|                                | Toplam                 | 606 | 3.90 | 2.52 |       |      |
| <b>Sıkılmaya Yatkınlık</b>     | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 3.50 | 1.73 | 1.11  | -    |
|                                | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 3.54 | 1.85 |       |      |
|                                | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 3.75 | 1.93 |       |      |
|                                | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 3.26 | 1.79 |       |      |
|                                | Toplam                 | 606 | 3.56 | 1.85 |       |      |

|                         |                        |     |       |      |      |   |
|-------------------------|------------------------|-----|-------|------|------|---|
| <b>(HAÖ)<br/>Toplam</b> | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 21.20 | 4.77 | 2.22 | - |
|                         | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 20.13 | 5.52 |      |   |
|                         | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 20.68 | 5.54 |      |   |
|                         | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 19.16 | 5.09 |      |   |
|                         | Toplam                 | 606 | 20.38 | 5.37 |      |   |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların gelir durumlarına göre heyecan arama düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için tek yönlü varyans analizi yapılmış ve heyecan arama ölçeğinin alt boyutu olan “deneyim arayışı” ile pilotların gelir seviyeleri arasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılaşma bulunmuştur. Ölçek toplam puanına göre değerlendirme yapıldığında ise, gelir durumu puan ortalamalarının heyecan aramaya ilişkin farklılık göstermediği anlaşılmaktadır. “Deneyim arayışı” alt boyutundaki farklılaşmanın hangi gelir grupları arasında olduğunu belirlemek amacıyla yapılan Scheffe testi sonucuna göre, 1000 TL. altında (X=5.90) gelir seviyesinde olanlarla, 5000 TL. üzerinde (X=4.96) gelir seviyesine sahip pilotlar arasında anlamlı farklılaşma belirlenmiştir.

Araştırmaya katılan pilotların heyecan arama ölçeği alt boyut puanlarının ÇHHA branşlarına ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.6’da gösterilmiştir. <sup>a</sup> : Yamaç Paraşütü, <sup>b</sup> : Yelken Kanat, <sup>c</sup> : YP+YK, <sup>d</sup> : Diğer ÇHHA

**Tablo 3.6: Heyecan Arama Ölçeği alt boyutlarının ÇHHA branşına ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                                    | ÇHHA Branşı                 | N   | X    | S    | F            | Fark |
|------------------------------------|-----------------------------|-----|------|------|--------------|------|
| <b>Heyecan ve<br/>Macera Arama</b> | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 8.62 | 1.61 | 0.01         | -    |
|                                    | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 8.58 | 1.61 |              |      |
|                                    | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 8.60 | 1.67 |              |      |
|                                    | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 8.62 | 1.89 |              |      |
|                                    | Toplam                      | 606 | 8.61 | 1.62 |              |      |
| <b>Deneyim<br/>Arayışı</b>         | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 5.51 | 1.96 | 0.24         | -    |
|                                    | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 5.48 | 1.88 |              |      |
|                                    | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 5.42 | 1.95 |              |      |
|                                    | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 5.21 | 2.07 |              |      |
|                                    | Toplam                      | 606 | 5.49 | 1.95 |              |      |
| <b>Şarhlı Refleks<br/>Yitimi</b>   | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 3.83 | 2.50 | <b>2.91*</b> | b-d  |
|                                    | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 4.40 | 2.52 |              |      |
|                                    | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 4.27 | 2.73 |              |      |

|                                |                             |     |       |      |      |   |
|--------------------------------|-----------------------------|-----|-------|------|------|---|
|                                | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 2.93  | 2.21 |      |   |
|                                | Toplam                      | 606 | 3.90  | 2.52 |      |   |
| <b>Sıkılmaya<br/>Yatkınlık</b> | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 3.55  | 1.81 |      |   |
|                                | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 3.69  | 1.97 |      |   |
|                                | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 3.71  | 1.97 | 0.64 | - |
|                                | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 3.17  | 1.92 |      |   |
|                                | Toplam                      | 606 | 3.56  | 1.85 |      |   |
| <b>(HAÖ)<br/>Toplam</b>        | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 20.33 | 5.33 |      |   |
|                                | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 21.01 | 5.15 |      |   |
|                                | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 20.85 | 6.14 | 1.30 | - |
|                                | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 18.83 | 5.27 |      |   |
|                                | Toplam                      | 606 | 20.38 | 5.37 |      |   |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların ÇHHA branşlarına göre heyecan arama düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda, “şartlı refleks yitimi” alt boyutu ile pilotların branşları arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmuştur. Ölçek toplam puanına göre değerlendirme yapıldığında ise, ÇHHA branşlarına yönelik puan ortalamalarının heyecan aramaya ilişkin farklılık göstermediği anlaşılmaktadır. “Şartlı refleks yitimi” alt boyutundaki farklılaşmanın hangi branşlar arasında olduğunu belirlemek amacıyla yapılan Scheffe testi sonucuna göre, yelken kanat (X=4.40) branşındaki pilotlar ile diğer ÇHHA (X=2.93) branşlarıyla ilgilenen pilotlar arasında anlamlı farklılaşma belirlenmiştir.

Araştırmaya katılan pilotların heyecan arama ölçeği alt boyut puanlarının uçuş deneyimlerine ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.7’de gösterilmiştir. <sup>a</sup> : 1-4, <sup>b</sup> : 5-8, <sup>c</sup> : 8+

**Tablo 3.7: Heyecan Arama Ölçeği alt boyutlarının pilotların uçuş deneyimlerine ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                                    | Uçuş Deneyimi (yıl) | N   | X    | S    | F    | Fark |
|------------------------------------|---------------------|-----|------|------|------|------|
| <b>Heyecan ve<br/>Macera Arama</b> | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 8.61 | 1.59 |      |      |
|                                    | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 8.53 | 1.72 |      |      |
|                                    | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 8.70 | 1.60 | 0.36 | -    |
|                                    | Toplam              | 606 | 8.61 | 1.62 |      |      |
| <b>Deneyim<br/>Arayışı</b>         | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 5.64 | 1.90 |      |      |
|                                    | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 5.36 | 2.02 | 2.02 | -    |

|                              |                  |     |       |      |       |     |
|------------------------------|------------------|-----|-------|------|-------|-----|
|                              | 8+ <sup>c</sup>  | 138 | 5.28  | 1.99 |       |     |
|                              | Toplam           | 606 | 5.49  | 1.95 |       |     |
| <b>Şartlı Refleks Yitimi</b> | 1-4 <sup>a</sup> | 309 | 4.09  | 2.42 | 1.87  | -   |
|                              | 5-8 <sup>b</sup> | 159 | 3.65  | 2.83 |       |     |
|                              | 8+ <sup>c</sup>  | 138 | 3.75  | 2.36 |       |     |
|                              | Toplam           | 606 | 3.90  | 2.52 |       |     |
|                              |                  |     |       |      |       |     |
| <b>Sıkılmaya Yatkınlık</b>   | 1-4 <sup>a</sup> | 309 | 3.76  | 1.83 | 4.40* | a-b |
|                              | 5-8 <sup>b</sup> | 159 | 3.23  | 1.78 |       |     |
|                              | 8+ <sup>c</sup>  | 138 | 3.50  | 1.94 |       |     |
|                              | Toplam           | 606 | 3.56  | 1.85 |       |     |
| <b>(HAÖ) Toplam</b>          | 1-4 <sup>a</sup> | 309 | 20.92 | 5.09 | 3.34* | a-b |
|                              | 5-8 <sup>b</sup> | 159 | 19.63 | 5.79 |       |     |
|                              | 8+ <sup>c</sup>  | 138 | 20.07 | 5.39 |       |     |
|                              | Toplam           | 606 | 20.38 | 5.37 |       |     |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların uçuş deneyimlerine göre heyecan arama düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda, “sıkılmaya yatkınlık” alt boyutu ve HAÖ toplam puanı ile pilotların uçuş deneyimleri arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmuştur. “Sıkılmaya yatkınlık” alt boyutundaki ve HAÖ toplam puanındaki farklılaşmanın hangi deneyim yılları arasında olduğunu belirlemek amacıyla yapılan Scheffe testi sonucuna göre, 1-4 yıl arasında (X=3.76) uçuş deneyimi olan pilotlarla 5-8 yıl arasında (X=3.23) uçuş deneyimine sahip pilotlar arasında “sıkılmaya yatkınlık” alt boyutunda; benzer şekilde 1-4 yıl arasında (X=20.92) uçuş deneyimi olan pilotlarla 5-8 yıl arasında (X=19.63) uçuş deneyimine sahip pilotlar arasında HAÖ toplam puanına ilişkin anlamlı farklılık görülmektedir.

Araştırmaya katılan pilotların heyecan arama ölçeği alt boyut puanlarının kaza-kırım durumlarına ilişkin farklarını gösteren t-testi sonuçları Tablo 3.8’de gösterilmiştir.

**Tablo 3.8: Heyecan Arama Ölçeği alt boyutları ile kaza-kırım değişkeni ortalamalarının t testi sonuçları**

|                                | <b>Kaza-Kırım</b>    | <b>N</b> | <b>X</b> | <b>S</b> | <b>t</b> |
|--------------------------------|----------------------|----------|----------|----------|----------|
| <b>Heyecan ve Macera Arama</b> | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 8.63     | 1.49     | 0.39     |
|                                | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 8.58     | 1.84     |          |
| <b>Deneyim Arayışı</b>         | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 5.58     | 1.94     | 1.54     |
|                                | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 5.32     | 1.97     |          |

|                              |                      |     |       |      |       |
|------------------------------|----------------------|-----|-------|------|-------|
| <b>Şartlı Refleks Yitimi</b> | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387 | 3.89  | 2.58 | -0.09 |
|                              | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219 | 3.91  | 2.43 |       |
| <b>Sıklıma Ya Yatkınlık</b>  | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387 | 3.55  | 1.81 | -0.21 |
|                              | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219 | 3.58  | 1.93 |       |
| <b>(HAÖ) Toplam</b>          | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387 | 20.47 | 5.29 | 0.50  |
|                              | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219 | 20.24 | 5.52 |       |

\*p<.05, \*\*p<.01

Tablodaki veriler incelendiğinde, heyecan arama ölçeğinin tüm alt boyutlarında pilotların kaza-kırım yaşayıp yaşamadıklarına ilişkin istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunamamıştır. Ölçek toplam puanı ortalamasına bakıldığında ise, gruplar arasında benzer şekilde herhangi bir farklılaşma görülmemektedir.

### 3.3. Pilotların Serbest Zaman Motivasyonlarının Demografik Değişkenlere göre incelenmesi

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyonu ölçeği alt boyut puanlarının cinsiyete ilişkin farklarını gösteren t-testi sonuçları Tablo 3.9’da gösterilmiştir.

**Tablo 3.9: Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği alt boyutları ile cinsiyet değişkeni ortalamalarının t testi sonuçları**

|                         | Cinsiyet | N   | X    | S    | t             |
|-------------------------|----------|-----|------|------|---------------|
| <b>Bilmek</b>           | Kadın    | 118 | 4.17 | .76  | <b>2.47*</b>  |
|                         | Erkek    | 488 | 3.97 | .75  |               |
| <b>Başarmak</b>         | Kadın    | 118 | 4.01 | .88  | <b>3.69**</b> |
|                         | Erkek    | 488 | 3.68 | .86  |               |
| <b>Uyarılmak</b>        | Kadın    | 118 | 4.18 | .72  | <b>2.95**</b> |
|                         | Erkek    | 488 | 3.97 | .68  |               |
| <b>Belirlemek</b>       | Kadın    | 118 | 3.85 | .85  | 1.83          |
|                         | Erkek    | 488 | 3.69 | .82  |               |
| <b>Özdeşim</b>          | Kadın    | 118 | 3.67 | 1.39 | <b>2.90**</b> |
|                         | Erkek    | 488 | 3.41 | .70  |               |
| <b>Dışsal Düzen</b>     | Kadın    | 118 | 1.88 | .73  | -1.50         |
|                         | Erkek    | 488 | 2.01 | .91  |               |
| <b>Motivasyonsuzluk</b> | Kadın    | 118 | 1.45 | .49  | -1.83         |
|                         | Erkek    | 488 | 1.58 | .67  |               |
| <b>(SZMÖ) Toplam</b>    | Kadın    | 118 | 3.20 | .55  | <b>2.17*</b>  |
|                         | Erkek    | 488 | 3.08 | .51  |               |

\*p<.05, \*\*p<.01



Yukarıdaki tabloda yer alan veriler incelendiğinde, araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyonu ölçeği alt boyutlarından “bilmek”  $t=2,47$ ; “başarmak”  $t=3,69$ ; “uyarılmak”  $t=2,95$  ve “özdeşim”  $t=2,90$  alt boyutları cinsiyete göre istatistiksel olarak anlamlı farklılık göstermektedir. SZMÖ toplam puan ortalamasına bakıldığında ise benzer şekilde cinsiyete göre anlamlı farklılık  $t=2,17$  görülmektedir. “Belirlemek”, “dışsal düzen” ve “motivasyonsuzluk” alt boyutlarında cinsiyete göre anlamlı farklılık bulunamamıştır. Kadın pilotların serbest zaman motivasyon düzeyleri puan ortalamaları “bilmek”, “başarmak”, “uyarılmak”, “özdeşim” alt boyutlarında ve SZMÖ toplam puanında erkek pilotlara göre daha yüksek olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyonu ölçeği alt boyut puanlarının medeni duruma ilişkin farklarını gösteren t-testi sonuçları Tablo 3.10’da gösterilmiştir.

**Tablo 3.10: Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği alt boyutları ile medeni durum değişkeni ortalamalarının t testi sonuçları**

|                          | Medeni Durum | N   | X    | S    | t              |
|--------------------------|--------------|-----|------|------|----------------|
| <b>Bilmek</b>            | Evli         | 274 | 3.89 | .77  | <b>-3.60**</b> |
|                          | Bekâr        | 332 | 4.11 | .74  |                |
| <b>Başarmak</b>          | Evli         | 274 | 3.62 | .88  | <b>-3.16**</b> |
|                          | Bekâr        | 332 | 3.85 | .85  |                |
| <b>Uyarılmak</b>         | Evli         | 274 | 3.93 | .70  | <b>-2.60**</b> |
|                          | Bekâr        | 332 | 4.07 | .69  |                |
| <b>Belirlemek</b>        | Evli         | 274 | 3.38 | .71  | <b>-1.97*</b>  |
|                          | Bekâr        | 332 | 3.52 | 1.00 |                |
| <b>Özdeşim</b>           | Evli         | 274 | 3.59 | .82  | <b>-3.50**</b> |
|                          | Bekâr        | 332 | 3.83 | .83  |                |
| <b>Dışsaldüzen</b>       | Evli         | 274 | 1.97 | .73  | -0.44          |
|                          | Bekâr        | 332 | 2.00 | .98  |                |
| <b>Motivasyonsuzluk</b>  | Evli         | 274 | 1.55 | .64  | -0.02          |
|                          | Bekâr        | 332 | 1.55 | .64  |                |
| <b>(SZMÖ)<br/>Toplam</b> | Evli         | 274 | 3.03 | .51  | <b>-3.30**</b> |
|                          | Bekâr        | 332 | 3.17 | .52  |                |

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

Yukarıdaki tabloda yer alan veriler incelendiğinde, araştırmaya katılan pilotların medeni durumlarına ilişkin serbest zaman motivasyonu ölçeği alt boyutları ortalamaları “bilmek”  $t = -3.60$ ; “başarmak”  $t = -3.16$ ; “uyarılmak”  $t = -2.60$ ; “belirlemek”  $t = -1.97$  ve “özdeşim”  $t = -3.50$  alt boyutlarında istatistiksel olarak anlamlı farklılık görülmektedir. SZMÖ toplam puan ortalamasına bakıldığında ise benzer şekilde medeni duruma göre anlamlı farklılık  $t = -3.30$  bulunmuştur. Bekâr pilotların serbest zaman motivasyon düzeyi puan ortalamalarının evli pilotlara göre daha yüksek olduğu görülmektedir. Dışsal düzen ve motivasyonsuzluk alt boyutlarında medeni duruma ilişkin anlamlı farklılık bulunamamıştır.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyonu ölçeği alt boyut puanlarının yaş gruplarına ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.11’de gösterilmiştir. <sup>a</sup> : 25 ve altı, <sup>b</sup> : 26-35, <sup>c</sup> : 36-45, <sup>d</sup> : 45 ve üzeri.

**Tablo 3.11: Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği alt boyutlarının yaş gruplarına ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                    | Yaş Aralığı              | N   | X    | S    | F             | Fark              |
|--------------------|--------------------------|-----|------|------|---------------|-------------------|
| <b>Bilmek</b>      | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 4.23 | .74  | <b>6.69**</b> | a-b<br>a-c<br>a-d |
|                    | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 3.96 | .78  |               |                   |
|                    | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.89 | .78  |               |                   |
|                    | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 3.94 | .61  |               |                   |
|                    | Toplam                   | 606 | 4.01 | .76  |               |                   |
| <b>Başarmak</b>    | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 3.92 | .87  | <b>3.41**</b> | a-d               |
|                    | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 3.69 | .90  |               |                   |
|                    | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.71 | .86  |               |                   |
|                    | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 3.61 | .77  |               |                   |
|                    | Toplam                   | 606 | 3.75 | .87  |               |                   |
| <b>Uyarılmak</b>   | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 4.14 | .73  | <b>3.56*</b>  | a-d               |
|                    | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 4.00 | .65  |               |                   |
|                    | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.95 | .76  |               |                   |
|                    | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 3.88 | .55  |               |                   |
|                    | Toplam                   | 606 | 4.01 | .70  |               |                   |
| <b>Belirlemek</b>  | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 3.57 | 1.25 | 1.61          | -                 |
|                    | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 3.45 | .68  |               |                   |
|                    | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.36 | .75  |               |                   |
|                    | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 3.44 | .57  |               |                   |
|                    | Toplam                   | 606 | 3.46 | .88  |               |                   |
| <b>Özdeşim</b>     | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 3.92 | .80  | <b>6.09**</b> | a-c<br>a-d        |
|                    | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 3.75 | .83  |               |                   |
|                    | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.56 | .87  |               |                   |
|                    | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 3.60 | .73  |               |                   |
|                    | Toplam                   | 606 | 3.72 | .83  |               |                   |
| <b>Dışsaldüzen</b> | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 2.05 | 1.13 | 0.48          | -                 |
|                    | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 1.95 | .79  |               |                   |
|                    | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 1.96 | .74  |               |                   |
|                    | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 1.99 | .73  |               |                   |
|                    | Toplam                   | 606 | 1.99 | .88  |               |                   |

|                          |                          |     |      |     |               |            |
|--------------------------|--------------------------|-----|------|-----|---------------|------------|
| <b>Motivasyonsuzluk</b>  | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 1.55 | .64 | 0.03          | -          |
|                          | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 1.55 | .67 |               |            |
|                          | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 1.56 | .62 |               |            |
|                          | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 1.54 | .64 |               |            |
|                          | Toplam                   | 606 | 1.55 | .64 |               |            |
| <b>(SZMÖ)<br/>Toplam</b> | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 3.23 | .56 | <b>4.55**</b> | <b>a-c</b> |
|                          | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 3.09 | .51 |               |            |
|                          | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.04 | .54 |               |            |
|                          | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 3.04 | .36 |               |            |
|                          | Toplam                   | 606 | 3.11 | .52 |               |            |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların yaş aralıklarına göre serbest zaman motivasyon düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda, serbest zaman motivasyonu ölçeğinin dört alt boyutunda “bilmek”, “başarmak”, “uyarılmak”, “özdeşim” ve ölçek toplam puanında yaş gruplarına ilişkin istatistiksel olarak anlamlı farklılık görülmektedir. Yaş grupları arasındaki farkların hangi gruplar arasında olduğunu belirlemek amacıyla yapılan Scheffe testi sonuçlarına göre, “bilmek” alt boyutunda, 25 yaş ve altında (X=4.23) olan pilotlarla, 26-35 (X=3.96), 36-45 (X=3.89) ve 45 yaş ve üzeri (X=3.94) yaş gruplarında olan pilotlar arasında anlamlı farklılık bulunmuştur. “Başarmak” alt boyutunda 25 yaş ve altında (X=3.92) olan pilotlarla 45 yaş ve üzeri (X=3.61) olan pilotlar arasında farklılaşma görülmüştür. “Uyarılmak” alt boyutunda, 25 yaş ve altında (X=4.14) olan pilotlarla 45 yaş ve üzeri (X=3.88) olan pilotlar arasında farklılaşma görülmüştür. “Özdeşim” alt boyutunda, 25 yaş ve altında (X=3.92) olan pilotlarla, 36-45 (X=3.56) ve 45 yaş ve üzeri (X=3.60) yaş gruplarında olan pilotlar arasında anlamlı farklılık bulunmuştur. SZMÖ toplam puan ortalamalarını incelediğimizde, yaş gruplarına ilişkin farkın 25 yaş ve altı (X=3.23) olan pilotlarla 36-45 (X=3.04) yaş aralığında olan pilotlar arasında olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyonu ölçeği alt boyut puanlarının eğitim durumuna ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.12’de gösterilmiştir. <sup>a</sup>: İlk-orta-lise, <sup>b</sup>: Lisans, <sup>c</sup>: Lisans Üstü.

**Tablo 3.12: Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği alt boyutlarının eğitim durumuna ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|               | <b>Eğitim Durumu</b>       | <b>N</b> | <b>X</b> | <b>S</b> | <b>F</b> | <b>Fark</b> |
|---------------|----------------------------|----------|----------|----------|----------|-------------|
| <b>Bilmek</b> | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98       | 3.95     | .85      | 0.59     | -           |
|               | Lisans <sup>b</sup>        | 414      | 4.03     | .74      |          |             |
|               | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94       | 3.98     | .73      |          |             |
|               | Toplam                     | 606      | 4.01     | .76      |          |             |

|                          |                            |     |      |      |               |            |
|--------------------------|----------------------------|-----|------|------|---------------|------------|
| <b>Başarmak</b>          | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 3.62 | .93  | <b>3.16**</b> | <b>b-a</b> |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 3.81 | .84  |               |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 3.61 | .92  |               |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 3.75 | .87  |               |            |
| <b>Uyarılmak</b>         | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 3.81 | .79  | <b>5.74**</b> | <b>b-a</b> |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 4.07 | .68  |               |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 3.94 | .63  |               |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 4.01 | .70  |               |            |
| <b>Belirlemek</b>        | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 3.33 | .84  | 2.56          | -          |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 3.51 | .94  |               |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 3.35 | .64  |               |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 3.46 | .88  |               |            |
| <b>Özdeşim</b>           | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 3.62 | .88  | 1.16          | -          |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 3.76 | .82  |               |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 3.68 | .83  |               |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 3.72 | .83  |               |            |
| <b>Dışsaldüzen</b>       | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 2.15 | 1.39 | 2.81          | -          |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 1.98 | .74  |               |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 1.85 | .69  |               |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 1.99 | .88  |               |            |
| <b>Motivasyonsuzluk</b>  | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 1.71 | .79  | <b>5.62**</b> | <b>a-c</b> |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 1.55 | .60  |               |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 1.40 | .60  |               |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 1.55 | .64  |               |            |
| <b>(SZMÖ)<br/>Toplam</b> | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 3.07 | .66  | 2.21          | -          |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 3.14 | .50  |               |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 3.02 | .44  |               |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 3.11 | .52  |               |            |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların eğitim seviyelerine göre serbest zaman motivasyon düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda, serbest zaman motivasyonu ölçeğinin "başarmak", "uyarılmak", ve "motivasyonsuzluk" alt boyutlarında istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar görülmektedir. Ölçek toplam puan ortalaması ile pilotların eğitim seviyelerine ilişkin grup ortalamaları arasında anlamlı farklılık bulunamamıştır. Eğitim durumuna ilişkin farkların hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testi sonuçlarına göre, "başarmak" alt boyutunda, ilk-orta-lise (X=3.62) seviyesinde eğitim durumu olan pilotlarla lisans (X=3.81) seviyesinde eğitim durumu olan pilotlar arasında; "uyarılmak" alt boyutunda, ilk-orta-lise (X=3.81) seviyesinde eğitim durumu olan pilotlarla lisans (X=4.07) seviyesinde eğitim durumu olan pilotlar arasında; "motivasyonsuzluk" alt boyutunda ise, ilk-orta-lise (X=1.71) seviyesinde eğitim durumu olan pilotlarla lisansüstü (X=1.40) seviyede eğitim durumu olan pilotlar arasındaki fark anlamlıdır. SZMÖ toplam puan ortalamalarını incelediğimizde, eğitim durumlarına ilişkin gruplar arasında herhangi bir farklılaşmanın olmadığı görülmektedir.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyonu ölçeği alt boyut puanlarının gelir durumuna ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.13’de gösterilmiştir. <sup>a</sup> : <1000, <sup>b</sup> : 1000-3000, <sup>c</sup> : 3001-5000, <sup>d</sup> : 5000+.

**Tablo 3.13: Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği alt boyutlarının gelir durumuna ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                          | Gelir Aralığı          | N   | X    | S    | F             | Fark       |
|--------------------------|------------------------|-----|------|------|---------------|------------|
| <b>Bilmek</b>            | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 4.23 | .70  | <b>6.08**</b> | a-c<br>a-d |
|                          | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 4.04 | .74  |               |            |
|                          | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 3.89 | .76  |               |            |
|                          | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 3.81 | .88  |               |            |
|                          | Toplam                 | 606 | 4.01 | .76  |               |            |
| <b>Başarmak</b>          | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 3.94 | .82  | <b>3.30*</b>  | a-d        |
|                          | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 3.74 | .87  |               |            |
|                          | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 3.71 | .87  |               |            |
|                          | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 3.52 | .89  |               |            |
|                          | Toplam                 | 606 | 3.75 | .87  |               |            |
| <b>Uyarılmak</b>         | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 4.15 | .68  | <b>3.72*</b>  | a-d        |
|                          | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 4.03 | .68  |               |            |
|                          | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 3.93 | .73  |               |            |
|                          | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 3.83 | .68  |               |            |
|                          | Toplam                 | 606 | 4.01 | .70  |               |            |
| <b>Belirlemek</b>        | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 3.61 | 1.41 | 1.65          | -          |
|                          | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 3.45 | .70  |               |            |
|                          | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 3.42 | .72  |               |            |
|                          | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 3.32 | .75  |               |            |
|                          | Toplam                 | 606 | 3.46 | .88  |               |            |
| <b>Özdeşim</b>           | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 3.90 | .80  | <b>3.95**</b> | a-c        |
|                          | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 3.76 | .80  |               |            |
|                          | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 3.56 | .90  |               |            |
|                          | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 3.69 | .74  |               |            |
|                          | Toplam                 | 606 | 3.72 | .83  |               |            |
| <b>Dışsaldüzen</b>       | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 1.98 | .74  | 0.04          | -          |
|                          | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 2.00 | 1.00 |               |            |
|                          | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 1.98 | .80  |               |            |
|                          | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 1.97 | .69  |               |            |
|                          | Toplam                 | 606 | 1.99 | .88  |               |            |
| <b>Motivasyonsuzluk</b>  | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 1.54 | .65  | 0.20          | -          |
|                          | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 1.56 | .62  |               |            |
|                          | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 1.57 | .65  |               |            |
|                          | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 1.50 | .72  |               |            |
|                          | Toplam                 | 606 | 1.55 | .64  |               |            |
| <b>(SZMÖ)<br/>Toplam</b> | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 3.22 | .51  | <b>3.55*</b>  | a-d        |
|                          | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 3.12 | .52  |               |            |
|                          | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 3.05 | .53  |               |            |
|                          | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 2.99 | .47  |               |            |
|                          | Toplam                 | 606 | 3.11 | .52  |               |            |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların gelir durumlarına göre serbest zaman motivasyon düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda, “bilmek”, “başarmak”, “uyarılmak” ve “özdeşim” alt boyutlarında gelir seviyesine ilişkin istatistiksel olarak anlamlı bir farklılaşma bulunmuştur. Ölçek toplam puan ortalamasında ise benzer şekilde gelir seviyesine ilişkin grup ortalamaları arasında farklılık tespit edilmiştir. Gelir seviyesine ilişkin farkların hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testi sonuçlarına göre, “bilmek” alt boyutunda 1000 TL. altında ( $X=4.23$ ) gelir seviyesinde olan pilotlarla, 3001-5000 TL. ( $X=3.89$ ) aralığında ve 5000 TL. den fazla ( $X=3.81$ ) geliri olan pilotlar arasında anlamlı farklılık bulunmuştur. “Başarmak” alt boyutunda gelir seviyesi 1000 TL. den az ( $X=3.94$ ) olan pilotlarla 5000 TL. den fazla ( $X=3.52$ ) olan pilotlar arasında; “uyarılmak” alt boyutunda 1000 TL. den az ( $X=4.15$ ) olan pilotlarla 5000 TL. den fazla ( $X=3.83$ ) olan pilotlar arasında anlamlı farklılık görülmektedir. “Özdeşim” alt boyutunda ise, 1000 TL. den az ( $X=3.90$ ) geliri olan pilotlarla 3001-5000 TL. aralığında ( $X=3.56$ ) gelir sahibi pilotlar arasında anlamlı farklılığın olduğu bulunmuştur.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyon ölçeği alt boyut puanlarının ÇHHA branşlarına ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.14’de gösterilmiştir. <sup>a</sup> : Yamaç Paraşütü, <sup>b</sup> : Yelken Kanat, <sup>c</sup> : YP+YK, <sup>d</sup> : Diğer ÇHHA

**Tablo 3.14: Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği alt boyutlarının ÇHHA branşına ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                  | ÇHHA Branşı                 | N   | X    | S   | F    | Fark |
|------------------|-----------------------------|-----|------|-----|------|------|
| <b>Bilmek</b>    | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 3.99 | .76 | 0.67 | -    |
|                  | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 4.05 | .71 |      |      |
|                  | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 4.03 | .90 |      |      |
|                  | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 4.18 | .64 |      |      |
|                  | Toplam                      | 606 | 4.01 | .76 |      |      |
| <b>Başarmak</b>  | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 3.72 | .89 | 0.77 | -    |
|                  | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 3.86 | .77 |      |      |
|                  | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 3.73 | .92 |      |      |
|                  | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 3.87 | .67 |      |      |
|                  | Toplam                      | 606 | 3.75 | .87 |      |      |
| <b>Uyarılmak</b> | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 4.00 | .70 | 0.52 | -    |
|                  | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 4.08 | .67 |      |      |

|                          |                             |     |      |      |      |   |
|--------------------------|-----------------------------|-----|------|------|------|---|
|                          | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 3.95 | .79  |      |   |
|                          | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 4.08 | .51  |      |   |
|                          | Toplam                      | 606 | 4.01 | .70  |      |   |
| <b>Belirlemek</b>        | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 3.42 | .72  |      |   |
|                          | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 3.62 | 1.63 |      |   |
|                          | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 3.42 | .75  | 1.77 | - |
|                          | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 3.69 | .53  |      |   |
|                          | Toplam                      | 606 | 3.46 | .88  |      |   |
| <b>Özdeşim</b>           | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 3.69 | .84  |      |   |
|                          | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 3.77 | .76  |      |   |
|                          | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 3.84 | .88  | 0.89 | - |
|                          | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 3.87 | .84  |      |   |
|                          | Toplam                      | 606 | 3.72 | .83  |      |   |
| <b>Dışsaldüzen</b>       | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 1.97 | .91  |      |   |
|                          | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 2.21 | .77  |      |   |
|                          | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 1.93 | .80  | 2.14 | - |
|                          | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 1.83 | .63  |      |   |
|                          | Toplam                      | 606 | 1.99 | .88  |      |   |
| <b>Motivasyonsuzluk</b>  | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 1.53 | .61  |      |   |
|                          | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 1.65 | .76  |      |   |
|                          | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 1.48 | .60  | 1.54 | - |
|                          | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 1.72 | .78  |      |   |
|                          | Toplam                      | 606 | 1.55 | .64  |      |   |
| <b>(SZMÖ)<br/>Toplam</b> | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 3.08 | .52  |      |   |
|                          | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 3.21 | .54  |      |   |
|                          | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 3.10 | .58  | 1.61 | - |
|                          | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 3.21 | .34  |      |   |
|                          | Toplam                      | 606 | 3.11 | .52  |      |   |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların ÇHHA branşlarına göre serbest zaman motivasyon düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda, ölçek alt boyutları ile ÇHHA branşlarına ilişkin herhangi bir farklılaşmanın olmadığı görülmektedir. Ölçek toplam puanına göre değerlendirme yapıldığında ise benzer şekilde ÇHHA branşlarına ilişkin anlamlı farklılık bulunamamıştır.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyon ölçeği alt boyut puanlarının uçuş deneyimlerine ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.15’de gösterilmiştir. <sup>a</sup> : 1-4, <sup>b</sup> : 5-8, <sup>c</sup> : 8+

**Tablo 3.15: Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği alt boyutlarının pilotların uçuş deneyimlerine ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                          | Uçuş Deneyimi (yıl) | N   | X    | S    | F             | Fark       |
|--------------------------|---------------------|-----|------|------|---------------|------------|
| <b>Bilmek</b>            | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 4.12 | .74  | <b>6.22**</b> | a-b<br>a-c |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 3.91 | .80  |               |            |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 3.89 | .72  |               |            |
|                          | Toplam              | 606 | 4.01 | .76  |               |            |
| <b>Başarmak</b>          | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 3.82 | .88  | 2.38          | -          |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 3.65 | .90  |               |            |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 3.69 | .80  |               |            |
|                          | Toplam              | 606 | 3.75 | .87  |               |            |
| <b>Uyarılmak</b>         | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 4.07 | .69  | 3.03          | -          |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 3.91 | .78  |               |            |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 3.97 | .59  |               |            |
|                          | Toplam              | 606 | 4.01 | .70  |               |            |
| <b>Belirlemek</b>        | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 3.53 | 1.02 | 1.98          | -          |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 3.37 | .73  |               |            |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 3.41 | .69  |               |            |
|                          | Toplam              | 606 | 3.46 | .88  |               |            |
| <b>Özdeşim</b>           | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 3.78 | .81  | 1.43          | -          |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 3.64 | .90  |               |            |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 3.71 | .80  |               |            |
|                          | Toplam              | 606 | 3.72 | .83  |               |            |
| <b>Dışsaldüzen</b>       | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 2.02 | .96  | 0.48          | -          |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 1.94 | .73  |               |            |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 1.98 | .82  |               |            |
|                          | Toplam              | 606 | 1.99 | .88  |               |            |
| <b>Motivasyonsuzluk</b>  | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 1.53 | .58  | 2.36          | -          |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 1.51 | .64  |               |            |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 1.66 | .75  |               |            |
|                          | Toplam              | 606 | 1.55 | .64  |               |            |
| <b>(SZMÖ)<br/>Toplam</b> | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 3.16 | .53  | <b>3.26</b>   | a-b        |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 3.03 | .54  |               |            |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 3.08 | .46  |               |            |
|                          | Toplam              | 606 | 3.11 | .52  |               |            |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların uçuş deneyimlerine göre serbest zaman motivasyon düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda, “bilmek” alt boyutu ve HAÖ toplam puanı ile



pilotların uçuş deneyimleri arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmuştur. Bu farklılaşmanın hangi deneyim yılları arasında olduğunu belirlemek amacıyla yapılan Scheffe testi sonucuna göre, “bilmek” alt boyutunda 1-4 yıl arasında ( $X=4.12$ ) uçuş deneyimi olan pilotlar ile 5-8 yıl arasında ( $X=3.91$ ) ve 8 yıldan daha fazla ( $X=3.89$ ) uçuş deneyimine sahip pilotlar arasında anlamlı farklılık görülürken; HAÖ toplam puanına ilişkin anlamlı farklılığın 1-4 yıl arasında ( $X=3,16$ ) uçuş deneyimi olan pilotlarla 5-8 yıl arasında ( $X=3,03$ ) uçuş deneyimine sahip pilotlar arasında olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyon ölçeği alt boyut puanlarının kaza-kırım durumlarına ilişkin farklarını gösteren t-testi sonuçları Tablo 3.16’da gösterilmiştir.

**Tablo 3.16: Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği alt boyutları ile kaza-kırım değişkeni ortalamalarının t testi sonuçları**

|                          | <b>Kaza-Kırım</b>    | <b>N</b> | <b>X</b> | <b>S</b> | <b>t</b> |
|--------------------------|----------------------|----------|----------|----------|----------|
| <b>Bilmek</b>            | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 4.01     | .76      | 0.00     |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 4.01     | .76      |          |
| <b>Başarmak</b>          | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 3.72     | .87      | -1.03    |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 3.79     | .87      |          |
| <b>Uyarılmak</b>         | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 3.99     | .70      | -0.70    |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 4.03     | .69      |          |
| <b>Belirlemek</b>        | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 3.43     | .99      | -1.20    |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 3.52     | .66      |          |
| <b>Özdeşim</b>           | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 3.71     | .85      | 0.70     |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 3.76     | .80      |          |
| <b>Dışsaldüzen</b>       | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 1.96     | .93      | -1.18    |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 2.04     | .76      |          |
| <b>Motivasyonsuzluk</b>  | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 1.57     | .68      | 0.76     |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 1.53     | .56      |          |
| <b>(SZMÖ)<br/>Toplam</b> | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 3.09     | .54      | -0.91    |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 3.13     | .49      |          |

\*p<.05, \*\*p<.01

Tablodaki veriler incelendiğinde, heyecan arama ölçeğinin tüm alt boyutlarında pilotların kaza-kırım yaşayıp yaşamadıklarına ilişkin istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunamamıştır. Ölçek toplam puanı ortalamasına bakıldığında ise, gruplar arasında benzer şekilde herhangi bir farklılaşma görülmemektedir.

### 3.4. Pilotların Serbest Zaman Tatmin Düzeylerinin Demografik Değişkenlere göre incelenmesi

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman tatmin ölçeği alt boyutları puan ortalamalarının cinsiyete ilişkin farklarını gösteren t-testi sonuçları Tablo 3.17’de gösterilmiştir.

**Tablo 3.17: Serbest Zaman Tatmini Ölçeği alt boyutları ile cinsiyet değişkeni ortalamalarının t testi sonuçları**

|                          | Cinsiyet | N   | X    | S   | t             |
|--------------------------|----------|-----|------|-----|---------------|
| <b>Psikolojik</b>        | Kadın    | 118 | 4.24 | .70 | <b>3.27**</b> |
|                          | Erkek    | 488 | 3.97 | .82 |               |
| <b>Eğitimsel</b>         | Kadın    | 118 | 4.26 | .80 | <b>3.05**</b> |
|                          | Erkek    | 488 | 4.01 | .81 |               |
| <b>Sosyal</b>            | Kadın    | 118 | 4.16 | .75 | <b>2.77**</b> |
|                          | Erkek    | 488 | 3.94 | .77 |               |
| <b>Fiziksel</b>          | Kadın    | 118 | 4.50 | .67 | <b>3.25**</b> |
|                          | Erkek    | 488 | 4.25 | .77 |               |
| <b>Rahatlama</b>         | Kadın    | 118 | 3.86 | .84 | <b>2.08*</b>  |
|                          | Erkek    | 488 | 3.68 | .82 |               |
| <b>Estetik</b>           | Kadın    | 118 | 3.99 | .74 | <b>3.48**</b> |
|                          | Erkek    | 488 | 3.71 | .79 |               |
| <b>(SZTÖ)<br/>Toplam</b> | Kadın    | 118 | 4.17 | .60 | <b>3.55**</b> |
|                          | Erkek    | 488 | 3.93 | .67 |               |

\*p<.05, \*\*p<.01

Yukarıdaki tabloya ilişkin veriler incelendiğinde, araştırmaya katılan pilotlardan elde edilen verilere göre serbest zaman tatmini ölçeğinin tüm alt boyutlarında; “psikolojik” t=3.27; “eğitimsel” t=3.05; “sosyal” t=2.77; “fiziksel” t=3.25; “rahatlama” t=2.08; “estetik” t=3.48 cinsiyet değişkenine göre kadın pilotlar lehine istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmaktadır. SZTÖ toplam puan ortalamasına bakıldığında ise, benzer şekilde cinsiyete göre anlamlı farklılığın t=3.55 kadın pilotlar yönünde olduğu tespit edilmiştir.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman tatmin ölçeği alt boyutları puan ortalamalarının medeni duruma ilişkin farklarını gösteren t-testi sonuçları Tablo 3.18’de gösterilmiştir.

**Tablo 3.18: Serbest Zaman Tatmini Ölçeği alt boyutları ile medeni durum değişkeni ortalamalarının t testi sonuçları**

|                          | Medeni Durum | N   | X    | S    | t              |
|--------------------------|--------------|-----|------|------|----------------|
| <b>Psikolojik</b>        | Evli         | 274 | 3.95 | .81  | <b>-2.05*</b>  |
|                          | Bekâr        | 332 | 4.09 | .80  |                |
| <b>Eğitimsel</b>         | Evli         | 274 | 3.95 | .81  | <b>-3.02**</b> |
|                          | Bekâr        | 332 | 4.15 | .80  |                |
| <b>Sosyal</b>            | Evli         | 274 | 3.91 | .74  | -1.92          |
|                          | Bekâr        | 332 | 4.04 | .79  |                |
| <b>Fiziksel</b>          | Evli         | 274 | 4.24 | .75  | -1.72          |
|                          | Bekâr        | 332 | 4.35 | .76  |                |
| <b>Rahatlama</b>         | Evli         | 274 | 3.67 | .80  | -1.28          |
|                          | Bekâr        | 332 | 3.75 | .85  |                |
| <b>Estetik</b>           | Evli         | 274 | 3.70 | .76  | -1.87          |
|                          | Bekâr        | 332 | 3.82 | .81  |                |
| <b>(SZTÖ)<br/>Toplam</b> | Evli         | 274 | 3.91 | 0.64 | <b>-2.36*</b>  |
|                          | Bekâr        | 332 | 4.04 | 0.68 |                |

\*p<.05, \*\*p<.01

Yukarıdaki tabloda araştırmaya katılan pilotlardan elde edilen verilere göre serbest zaman tatmini ölçeğinin “psikolojik” t=-2.05 ve “eğitimsel” t=-3.02 alt boyutlarında medeni duruma ilişkin anlamlı farklılık görülmektedir. “Sosyal”, “fiziksel”, “rahatlama” ve “estetik” alt boyutlarında medeni duruma ilişkin anlamlı farklılık bulunamamıştır. SZTÖ toplam puan ortalamasına bakıldığında ise medeni duruma göre anlamlı farklılık t=-2.36 görülmektedir.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman tatmin ölçeği alt boyut puanlarının yaş gruplarına ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.19’da gösterilmiştir. <sup>a</sup>: 25 ve altı, <sup>b</sup>: 26-35, <sup>c</sup>: 36-45, <sup>d</sup>: 45 ve üzeri.

**Tablo 3.19: Serbest Zaman Tatmini Ölçeği alt boyutlarının yaş gruplarına ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                  | Yaş Aralığı              | N   | X    | S   | F      | Fark       |
|------------------|--------------------------|-----|------|-----|--------|------------|
| Psikolojik       | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 4.13 | .83 | 2.45   | -          |
|                  | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 4.07 | .77 |        |            |
|                  | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.95 | .87 |        |            |
|                  | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 3.89 | .69 |        |            |
|                  | Toplam                   | 606 | 4.02 | .81 |        |            |
| Eğitimsel        | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 4.24 | .82 | 6.47** | a-c<br>a-d |
|                  | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 4.09 | .83 |        |            |
|                  | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.98 | .81 |        |            |
|                  | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 3.80 | .67 |        |            |
|                  | Toplam                   | 606 | 4.06 | .81 |        |            |
| Sosyal           | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 4.12 | .79 | 5.73** | a-d<br>b-d |
|                  | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 4.04 | .77 |        |            |
|                  | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.91 | .77 |        |            |
|                  | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 3.73 | .68 |        |            |
|                  | Toplam                   | 606 | 3.98 | .77 |        |            |
| Fiziksel         | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 4.38 | .83 | 1.56   | -          |
|                  | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 4.32 | .76 |        |            |
|                  | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 4.26 | .77 |        |            |
|                  | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 4.18 | .55 |        |            |
|                  | Toplam                   | 606 | 4.30 | .76 |        |            |
| Rahatlama        | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 3.77 | .84 | 0.35   | -          |
|                  | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 3.69 | .90 |        |            |
|                  | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.70 | .81 |        |            |
|                  | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 3.68 | .65 |        |            |
|                  | Toplam                   | 606 | 3.71 | .83 |        |            |
| Estetik          | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 3.87 | .83 | 3.36*  | a-c        |
|                  | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 3.83 | .78 |        |            |
|                  | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.62 | .78 |        |            |
|                  | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 3.70 | .68 |        |            |
|                  | Toplam                   | 606 | 3.76 | .79 |        |            |
| (SZTÖ)<br>Toplam | 25 ve altı <sup>a</sup>  | 167 | 4.09 | .72 | 3.65*  | a-d        |
|                  | 26-35 <sup>b</sup>       | 183 | 4.01 | .67 |        |            |
|                  | 36-45 <sup>c</sup>       | 167 | 3.91 | .67 |        |            |
|                  | 45 ve üzeri <sup>d</sup> | 89  | 3.84 | .48 |        |            |
|                  | Toplam                   | 606 | 3.98 | .67 |        |            |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların yaş aralıklarına göre serbest zaman tatmin düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda serbest zaman tatmin ölçeğinin üç alt boyutunda ve ölçek toplam puanında yaş gruplarına ilişkin istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmaktadır. Yaş gruplarına ilişkin farklılığın; “eğitimsel”, “sosyal” ve “estetik” alt boyutlarında görülmektedir. Elde edilen veriler doğrultusunda SZTÖ toplam puan ortalamasına göre çalışmaya katılan pilotların yaş grup ortalamaları arasında benzer şekilde anlamlı farklılık olduğu bulunmuştur. Yaş grupları arasındaki farkların hangi gruplar arasında olduğunu belirlemek amacıyla yapılan Scheffe testi sonuçlarına göre, “eğitimsel” alt boyutunda, 25

yaş ve altında ( $X=4.24$ ) olan pilotlarla, 36-45 ( $X=3.98$ ) ve 45 yaş ve üzeri ( $X=3.80$ ) yaş gruplarında olan pilotlar arasında anlamlı farklılık bulunmuştur. “Sosyal” alt boyutunda, 25 yaş ve altında ( $X=4.12$ ) olan pilotlarla 45 yaş ve üzerinde ( $X=3.73$ ) olan pilotlar arasında; 26-35 ( $X=4.04$ ) yaş aralığında olan pilotlarla 45 yaş ve üzerinde ( $X=3.73$ ) olan pilotlar arasında farklılaşma görülmüştür. “Estetik” alt boyutunda 25 yaş ve altında ( $X=3.87$ ) olan pilotlarla, 36-45 ( $X=3.62$ ) yaş aralığında olan pilotlar arasında anlamlı farklılık bulunmuştur. SZTÖ toplam puanında ise yaş grupları arası farklılaşmanın 25 yaş ve altındaki ( $X=4,09$ ) pilotlarla 45 yaş ve üzerindeki ( $X=3,84$ ) pilotlar arasında olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman tatmin ölçeği alt boyut puanlarının eğitim durumuna ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.20’de gösterilmiştir. <sup>a</sup> : İlk-orta-lise, <sup>b</sup> : Lisans, <sup>c</sup> : Lisans Üstü.

**Tablo 3.20: Serbest Zaman Tatmini Ölçeği alt boyutlarının eğitim durumuna ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                          | Eğitim Durumu              | N   | X    | S    | F              | Fark       |
|--------------------------|----------------------------|-----|------|------|----------------|------------|
| <b>Psikolojik</b>        | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 3.58 | 1.02 | <b>18.88**</b> | a-b<br>a-c |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 4.11 | .72  |                |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 4.13 | .75  |                |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 4.02 | .81  |                |            |
| <b>Eğitimsel</b>         | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 3.81 | 1.00 | <b>5.42**</b>  | a-b        |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 4.11 | .78  |                |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 4.08 | .69  |                |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 4.06 | .81  |                |            |
| <b>Sosyal</b>            | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 3.75 | .94  | <b>5.82**</b>  | a-b        |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 4.04 | .71  |                |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 3.96 | .79  |                |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 3.98 | .77  |                |            |
| <b>Fiziksel</b>          | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 4.02 | .93  | <b>8.59**</b>  | a-b<br>a-c |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 4.37 | .72  |                |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 4.30 | .65  |                |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 4.30 | .76  |                |            |
| <b>Rahatlama</b>         | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 3.47 | .94  | <b>4.98**</b>  | a-b        |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 3.77 | .79  |                |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 3.73 | .83  |                |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 3.71 | .83  |                |            |
| <b>Estetik</b>           | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 3.49 | .94  | <b>7.07**</b>  | a-b<br>a-c |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 3.81 | .75  |                |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 3.84 | .76  |                |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 3.76 | .79  |                |            |
| <b>(SZMÖ)<br/>Toplam</b> | İlk-orta-lise <sup>a</sup> | 98  | 3.69 | .84  | <b>11.15**</b> | a-b<br>a-c |
|                          | Lisans <sup>b</sup>        | 414 | 4.04 | .61  |                |            |
|                          | Lisans Üstü <sup>c</sup>   | 94  | 4.01 | .62  |                |            |
|                          | Toplam                     | 606 | 3.98 | .67  |                |            |

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

Araştırmada yer alan pilotların eğitim seviyelerine göre serbest zaman tatmin düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda, serbest zaman tatmin ölçeğinin tüm alt boyutlarında ve ölçek toplam puanında istatistiksel olarak anlamlı farklılık görülmektedir. Eğitim durumuna ilişkin farkların hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Scheffe testi sonuçlarına göre; “eğitimsel”, “sosyal” ve “rahatlama” alt boyutlarında ilk-orta-lise düzeyinde eğitim seviyesine sahip pilotlar ile lisans düzeyinde eğitimi olan pilotlar arasında anlamlı farklılık görülürken; “psikolojik”, “fiziksel” ve “estetik” alt boyutlarında ise, ilk-orta-lise düzeyinde eğitim seviyesine sahip pilotlar ile hem lisans düzeyinde hem de lisansüstü düzeyde eğitimi olan pilotlar arasında anlamlı farklılık bulunmuştur. SZMÖ toplam puan ortalamalarına baktığımızda ise, anlamlı farklılığın ilk-orta-lise düzeyinde (X=3,69) eğitim seviyesindeki pilotlar ile lisans (X=4,04) ve lisansüstü (X=4,01) eğitim seviyesinde olan pilotlar arasında olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman tatmin ölçeği alt boyut puanlarının gelir durumuna ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.21’de gösterilmiştir. a : <1000, b : 1000-3000, c : 3001-5000, d : 5000+.

**Tablo 3.21: Serbest Zaman Tatmini Ölçeği alt boyutlarının gelir durumuna ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                   | Gelir Aralığı          | N   | X    | S   | F    | Fark |
|-------------------|------------------------|-----|------|-----|------|------|
| <b>Psikolojik</b> | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 4.15 | .83 | 1.36 | -    |
|                   | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 3.97 | .86 |      |      |
|                   | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 4.04 | .72 |      |      |
|                   | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 4.00 | .76 |      |      |
|                   | Toplam                 | 606 | 4.02 | .81 |      |      |
| <b>Eğitimsel</b>  | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 4.20 | .80 | 2.20 | -    |
|                   | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 4.07 | .85 |      |      |
|                   | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 3.95 | .79 |      |      |
|                   | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 4.01 | .64 |      |      |
|                   | Toplam                 | 606 | 4.06 | .81 |      |      |
| <b>Sosyal</b>     | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 4.10 | .80 | 1.61 | -    |
|                   | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 3.99 | .79 |      |      |
|                   | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 3.90 | .74 |      |      |
|                   | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 3.92 | .71 |      |      |
|                   | Toplam                 | 606 | 3.98 | .77 |      |      |
| <b>Fiziksel</b>   | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 4.34 | .84 | 0.16 | -    |
|                   | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 4.29 | .78 |      |      |
|                   | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 4.30 | .70 |      |      |
|                   | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 4.27 | .58 |      |      |
|                   | Toplam                 | 606 | 4.30 | .76 |      |      |
| <b>Rahatlama</b>  | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 3.71 | .81 | 0.14 | -    |
|                   | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 3.69 | .85 |      |      |
|                   | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 3.73 | .83 |      |      |

|                          |                        |     |      |     |      |   |
|--------------------------|------------------------|-----|------|-----|------|---|
|                          | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 3.76 | .79 |      |   |
|                          | Toplam                 | 606 | 3.71 | .83 |      |   |
| <b>Estetik</b>           | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 3.84 | .83 | 0.79 | - |
|                          | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 3.73 | .82 |      |   |
|                          | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 3.80 | .73 |      |   |
|                          | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 3.69 | .69 |      |   |
|                          | Toplam                 | 606 | 3.76 | .79 |      |   |
| <b>(SZTÖ)<br/>Toplam</b> | <1000 <sup>a</sup>     | 111 | 4.06 | .70 | 0.73 | - |
|                          | 1000-3000 <sup>b</sup> | 271 | 3.96 | .71 |      |   |
|                          | 3001-5000 <sup>c</sup> | 167 | 3.96 | .62 |      |   |
|                          | 5000+ <sup>d</sup>     | 57  | 3.95 | .51 |      |   |
|                          | Toplam                 | 606 | 3.98 | .67 |      |   |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların gelir durumlarına göre serbest zaman tatmin düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda, serbest zaman tatmin ölçeği alt boyutları ve ölçek toplam puan ortalamasında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık bulunamamıştır.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman tatmin ölçeği alt boyut puanlarının ÇHHA branşlarına ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.22’de gösterilmiştir. <sup>a</sup> : Yamaç Paraşütü, <sup>b</sup> : Yelken Kanat, <sup>c</sup> : YP+YK, <sup>d</sup> : Diğer ÇHHA

**Tablo 3.22: Serbest Zaman Tatmin Ölçeği alt boyutlarının ÇHHA branşına ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                   | ÇHHA Branşı                 | N   | X    | S   | F    | Fark |
|-------------------|-----------------------------|-----|------|-----|------|------|
| <b>Psikolojik</b> | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 4.03 | .81 | 0.03 | -    |
|                   | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 4.01 | .73 |      |      |
|                   | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 4.02 | .91 |      |      |
|                   | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 3.99 | .81 |      |      |
|                   | Toplam                      | 606 | 4.02 | .81 |      |      |
| <b>Eğitimsel</b>  | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 4.07 | .81 | 0.27 | -    |
|                   | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 3.99 | .78 |      |      |
|                   | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 4.06 | .93 |      |      |
|                   | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 4.01 | .80 |      |      |
|                   | Toplam                      | 606 | 4.06 | .81 |      |      |
| <b>Sosyal</b>     | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 4.01 | .77 | 0.88 | -    |
|                   | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 3.94 | .73 |      |      |
|                   | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 3.88 | .81 |      |      |
|                   | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 3.84 | .80 |      |      |
|                   | Toplam                      | 606 | 3.98 | .77 |      |      |

|                          |                             |     |      |     |      |   |
|--------------------------|-----------------------------|-----|------|-----|------|---|
| <b>Fiziksel</b>          | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 4.30 | .74 | 0.04 | - |
|                          | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 4.28 | .75 |      |   |
|                          | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 4.33 | .86 |      |   |
|                          | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 4.31 | .87 |      |   |
|                          | Toplam                      | 606 | 4.30 | .76 |      |   |
| <b>Rahatlama</b>         | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 3.70 | .83 | 0.21 | - |
|                          | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 3.72 | .77 |      |   |
|                          | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 3.75 | .89 |      |   |
|                          | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 3.82 | .93 |      |   |
|                          | Toplam                      | 606 | 3.71 | .83 |      |   |
| <b>Estetik</b>           | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 3.78 | .79 | 0.24 | - |
|                          | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 3.71 | .72 |      |   |
|                          | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 3.72 | .80 |      |   |
|                          | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 3.77 | .86 |      |   |
|                          | Toplam                      | 606 | 3.76 | .79 |      |   |
| <b>(SZTÖ)<br/>Toplam</b> | Yamaç Paraşütü <sup>a</sup> | 452 | 3.99 | .66 | 0.10 | - |
|                          | Yelken Kanat <sup>b</sup>   | 77  | 3.94 | .61 |      |   |
|                          | YP+YK <sup>c</sup>          | 48  | 3.96 | .76 |      |   |
|                          | Diğer ÇHHA <sup>d</sup>     | 29  | 3.96 | .75 |      |   |
|                          | Toplam                      | 606 | 3.98 | .67 |      |   |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların ÇHHA branşlarına göre serbest zaman tatmin düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda, ölçek alt boyutları ile ÇHHA branşlarına ilişkin herhangi bir farklılaşmanın olmadığı görülmektedir. Ölçek toplam puanına göre değerlendirme yapıldığında ise benzer şekilde ÇHHA branşlarına ilişkin anlamlı farklılık bulunamamıştır.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyon ölçeği alt boyut puanlarının uçuş deneyimlerine ilişkin farklarını gösteren tek yönlü varyans analizi (Anova) sonuçları Tablo 3.23'de gösterilmiştir. <sup>a</sup> : 1-4, <sup>b</sup> : 5-8, <sup>c</sup> : 8+



**Tablo 3.23: Serbest Zaman Tatmin Ölçeği alt boyutlarının pilotların uçuş deneyimlerine ilişkin tek yönlü varyans analizi sonuçları**

|                          | Uçuş Deneyimi (yıl) | N   | X    | S   | F      | Fark |
|--------------------------|---------------------|-----|------|-----|--------|------|
| <b>Psikolojik</b>        | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 4.09 | .76 | 2.88   | -    |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 3.91 | .86 |        |      |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 4.01 | .83 |        |      |
|                          | Toplam              | 606 | 4.02 | .81 |        |      |
| <b>Eğitimsel</b>         | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 4.17 | .77 | 5.79** | a-b  |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 3.92 | .87 |        |      |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 3.97 | .81 |        |      |
|                          | Toplam              | 606 | 4.06 | .81 |        |      |
| <b>Sosyal</b>            | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 4.03 | .77 | 1.22   | -    |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 3.94 | .78 |        |      |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 3.92 | .77 |        |      |
|                          | Toplam              | 606 | 3.98 | .77 |        |      |
| <b>Fiziksel</b>          | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 4.37 | .68 | 2.68   | -    |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 4.25 | .82 |        |      |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 4.21 | .81 |        |      |
|                          | Toplam              | 606 | 4.30 | .76 |        |      |
| <b>Rahatlama</b>         | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 3.77 | .82 | 1.74   | -    |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 3.63 | .87 |        |      |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 3.68 | .80 |        |      |
|                          | Toplam              | 606 | 3.71 | .83 |        |      |
| <b>Estetik</b>           | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 3.82 | .76 | 1.87   | -    |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 3.73 | .78 |        |      |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 3.68 | .83 |        |      |
|                          | Toplam              | 606 | 3.76 | .79 |        |      |
| <b>(SZTÖ)<br/>Toplam</b> | 1-4 <sup>a</sup>    | 309 | 4.05 | .63 | 3.33   | -    |
|                          | 5-8 <sup>b</sup>    | 159 | 3.90 | .69 |        |      |
|                          | 8+ <sup>c</sup>     | 138 | 3.91 | .70 |        |      |
|                          | Toplam              | 606 | 3.98 | .67 |        |      |

\*p<.05, \*\*p<.01

Araştırmada yer alan pilotların uçuş deneyimlerine göre serbest zaman tatmin düzeyleri arasında istatistiksel olarak bir farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan tek yönlü varyans analizi sonucunda, “eğitimsel” alt boyutu ile pilotların uçuş deneyimleri arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmuştur. Bu farklılaşmanın hangi deneyim yılları arasında olduğunu belirlemek amacıyla yapılan Scheffe testi sonucuna göre, “eğitimsel” alt boyutunda 1-4 yıl arasında (X=4.17) uçuş deneyimi olan pilotlar ile 5-8 yıl arasında (X=3.92) uçuş deneyimine sahip pilotlar arasında anlamlı farklılık görülürken; HAÖ toplam puanına ilişkin pilotların uçuş deneyim yılları arasında anlamlı farklılık belirlenmemiştir.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman tatmin ölçeği alt boyut puanlarının kaza-kırım durumlarına ilişkin farklarını gösteren t-testi sonuçları Tablo 3.24'de gösterilmiştir.

**Tablo 3.24: Serbest Zaman Tatmini Ölçeği alt boyutları ile kaza-kırım değişkeni ortalamalarının t testi sonuçları**

|                          | <b>Kaza-Kırım</b>    | <b>N</b> | <b>X</b> | <b>S</b> | <b>t</b> |
|--------------------------|----------------------|----------|----------|----------|----------|
| <b>Psikolojik</b>        | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 3.99     | .80      | -1.30    |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 4.08     | .82      |          |
| <b>Eğitimsel</b>         | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 4.05     | .80      | -0.21    |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 4.07     | .84      |          |
| <b>Sosyal</b>            | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 3.98     | .74      | -0.12    |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 3.99     | .83      |          |
| <b>Fiziksel</b>          | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 4.27     | .73      | -1.31    |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 4.35     | .79      |          |
| <b>Rahatlama</b>         | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 3.71     | .81      | -0.12    |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 3.72     | .87      |          |
| <b>Estetik</b>           | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 3.79     | .75      | 0.83     |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 3.73     | .85      |          |
| <b>(SZTÖ)<br/>Toplam</b> | Kaza-Kırım Yaşamayan | 387      | 3.97     | .64      | -0.43    |
|                          | Kaza-Kırım Yaşayan   | 219      | 3.99     | .71      |          |

\*p<.05, \*\*p<.01

Tablodaki veriler incelendiğinde, serbest zaman tatmin ölçeğinin tüm alt boyutlarında pilotların kaza-kırım yaşayıp yaşamadıklarına ilişkin istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunamamıştır. Ölçek toplam puanı ortalamasına bakıldığında ise, gruplar arasında benzer şekilde herhangi bir farklılaşma görülmemektedir.

### **3.5. Pilotların Heyecan Arama Düzeyleri ile Serbest Zaman Motivasyonları Arasındaki İlişkinin İncelenmesi**

Araştırmaya katılan pilotların heyecan arama ölçeği toplam puanı ile serbest zaman motivasyon ölçeği toplam puanı arasındaki korelasyon analizi sonuçları Tablo 3.25'de gösterilmiştir.

**Tablo 3.25: Heyecan Arama ve Serbest Zaman Motivasyonuna İlişkin Korelasyon Analizi Sonuçları**

|                           |   | Heyecan Arama | Serbest Zaman Motivasyonu |
|---------------------------|---|---------------|---------------------------|
| Heyecan Arama             | r | 1             |                           |
|                           | p |               |                           |
| Serbest Zaman Motivasyonu | r | .061          | 1                         |
|                           | p | .134          |                           |

\*p<.05, \*\*p<.01

Yukarıdaki tabloda, araştırmaya katılan pilotlarının heyecan arama ölçeği toplam puanı ile serbest zaman motivasyonu ölçeği toplam puanı arasındaki ilişkiyi ortaya koyabilmek için yapılan pearson korelasyon analizi sonuçları gösterilmektedir. Elde edilen veriler doğrultusunda, pilotların heyecan arayışlarıyla ile serbest zaman motivasyonları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişkinin olmadığı sonucuna varılmaktadır.

Araştırmaya katılan pilotların heyecan arama ölçeği alt boyutları ile serbest zaman motivasyon ölçeği alt boyutları arasındaki korelasyon analizi sonuçları Tablo 3.26'da gösterilmiştir.

**Tablo 3.26: Heyecan Arama Ölçeği Alt Boyutları ile Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği Alt Boyutlarına İlişkin Korelasyon Analizi Sonuçları**

|                                   |   | 1      | 2       | 3      | 4     | 5      | 6      | 7      | 8      | 9      | 10     | 11 |
|-----------------------------------|---|--------|---------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----|
| <b>1. Heyecan ve Macera Arama</b> | r | 1      |         |        |       |        |        |        |        |        |        |    |
|                                   | p |        |         |        |       |        |        |        |        |        |        |    |
| <b>2. Deneyim Arayışı</b>         | r | .268** | 1       |        |       |        |        |        |        |        |        |    |
|                                   | p | .000   |         |        |       |        |        |        |        |        |        |    |
| <b>3. Şarhlı Refleks Yitimi</b>   | r | .172** | .520**  | 1      |       |        |        |        |        |        |        |    |
|                                   | p | .000   | .000    |        |       |        |        |        |        |        |        |    |
| <b>4. Sıklımaya Yatınlık</b>      | r | .052   | .299**  | .328** | 1     |        |        |        |        |        |        |    |
|                                   | p | .200   | .000    | .000   |       |        |        |        |        |        |        |    |
| <b>5. Bilmek</b>                  | r | .174** | .112    | .011   | -.077 | 1      |        |        |        |        |        |    |
|                                   | p | .000   | .006    | .780   | .059  |        |        |        |        |        |        |    |
| <b>6. Başarmak</b>                | r | .114** | .119**  | .040   | .038  | .702** | 1      |        |        |        |        |    |
|                                   | p | .005   | .003    | .323   | .346  | .000   |        |        |        |        |        |    |
| <b>7. Uyarılmak</b>               | r | .110** | .078    | .040   | .014  | .666** | .686** | 1      |        |        |        |    |
|                                   | p | .007   | .055    | .330   | .733  | .000   | .000   |        |        |        |        |    |
| <b>8. Belirlemek</b>              | r | .086*  | .076    | .020   | -.038 | .734** | .615** | .617** | 1      |        |        |    |
|                                   | p | .034   | .063    | .625   | .349  | .000   | .000   | .000   |        |        |        |    |
| <b>9. Özdeşim</b>                 | r | .092*  | .268**  | .032   | .001  | .520** | .538** | .551** | .493** | 1      |        |    |
|                                   | p | .023   | .000    | .431   | .976  | .000   | .000   | .000   | .000   |        |        |    |
| <b>10. Dışsaldüzen</b>            | r | .003   | -.074   | .061   | .032  | .154** | .243** | .273** | .220** | .314** | 1      |    |
|                                   | p | .941   | .069    | .133   | .439  | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        |    |
| <b>11. Motivasyonsuzluk</b>       | r | -.093* | -.113** | -.017  | -.007 | -.056  | .018   | .002   | -.027  | .081*  | .454** | 1  |
|                                   | p | .022   | .005    | .679   | .857  | .171   | .654   | .963   | .506   | .046   | .000   |    |

\*p<.05, \*\*p<.01

Yukarıdaki tabloda, araştırmaya katılan pilotlarının heyecan arama ölçeği alt boyutları ile serbest zaman motivasyonu ölçeği alt boyutları arasındaki ilişkiyi belirlemek amacıyla yapılan pearson korelasyon analizi sonuçları yer almaktadır. Bu sonuçlara göre; “heyecan ve macera arama” ve “deneyim arayışı” alt boyutları ile (serbest zaman motivasyonu ölçeği alt boyutu olan “dışsaldüzen” hariç) diğer tüm alt boyutlarla istatistiksel olarak anlamlı ilişki olduğu görülmektedir. “Heyecan ve macera arama” alt boyutu ile “bilmek” (r: .174); “başarmak” (r: .114); “uyarılmak” (r: .110); “belirlemek” (r: .086) ve “özdeşim” (r: .092) alt boyutları arasında düşük düzeyde pozitif yönlü anlamlı bir ilişki görülürken, “motivasyonsuzluk” (r: -.093) alt boyutu ile negatif yönlü düşük düzeyde anlamlı bir ilişki vardır. Araştırmaya katılan pilotların “heyecan ve macera arama” düzeylerinde artış olması durumunda “motivasyonsuzluk” seviyelerinde azalma

görülmektedir. Benzer şekilde “heyecan ve macera arama” seviyeleri azalırken “motivasyonsuzluk” seviyelerinin arttığı ortaya çıkmaktadır. İstatistiksel olarak anlamlı ilişkinin belirlendiği bir diğer alt boyut olan “Deneyim arayışı” alt boyutunda ise, “başarmak” (r: .119) ve “özdeşim” (r: .268) alt boyutlarına ilişkin düşük düzeyde pozitif yönlü anlamlı bir ilişki görülürken, “motivasyonsuzluk” (r: -.113) alt boyutu ile negatif yönlü düşük düzeyde anlamlı bir ilişki görülmektedir. “Deneyim arayışı” seviyesinin artması ile “motivasyonsuzluk” seviyesi azalmaktadır. Benzer şekilde “Deneyim arayışı” seviyeleri azalırken “motivasyonsuzluk” seviyelerinin arttığı ortaya çıkmaktadır. Heyecan arama ölçeğinin diğer alt boyutları incelendiğinde, “şartlı refleks yitimi” ve “sıkılmaya yatkınlık” ile serbest zaman motivasyon ölçeği alt boyutları arasında istatistiksel olarak anlamlı ilişki bulunmamaktadır.

### 3.6. Pilotların Serbest Zaman Motivasyonları ile Serbest Zaman Tatmin Düzeyleri Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyonu ölçeği toplam puanı ile serbest zaman tatmin ölçeği toplam puanı arasındaki korelasyon analizi sonuçları Tablo 3.27’de gösterilmiştir.

**Tablo 3.27: Serbest Zaman Motivasyonuna ve Serbest Zaman Tatminine İlişkin Korelasyon Analizi Sonuçları**

|                           |   | Serbest Zaman Motivasyonu | Serbest Zaman Tatmini |
|---------------------------|---|---------------------------|-----------------------|
| Serbest Zaman Motivasyonu | r | 1                         |                       |
|                           | p |                           |                       |
| Serbest Zaman Tatmini     | r | .419**                    | 1                     |
|                           | p | .000                      |                       |

\*p<.05, \*\*p<.01

Yukarıdaki tabloya ilişkin veriler incelendiğinde, serbest zaman motivasyon ölçeği ve serbest zaman tatmin ölçeği arasındaki ilişkiyi belirlemek amacıyla yapılan pearson korelasyon analizi sonuçları, her iki ölçek arasında orta düzeyde pozitif yönde (r: .419) istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki olduğunu göstermektedir. Araştırmaya katılan pilotların

motivasyon seviyelerinin artmasıyla tatmin seviyeleri de artış göstermektedir. Benzer şekilde motivasyon seviyeleri azalırken tatmin seviyelerinin azalığı ortaya çıkmaktadır.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyonu ölçeği alt boyutları ile serbest zaman tatmini ölçeği alt boyutları arasındaki korelasyon analizi sonuçları Tablo 3.28'de gösterilmiştir.

**Tablo 3.28: Serbest Zaman Motivasyonu Ölçeği Alt Boyutları ile Serbest Zaman Tatmini Ölçeği Alt Boyutlarına İlişkin Korelasyon Analizi Sonuçları**

|                            |   | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      | 6      | 7       | 8      | 9      | 10     | 11     | 12     | 13 |
|----------------------------|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|----|
| <b>1. Bilmek</b>           | r | 1      |        |        |        |        |        |         |        |        |        |        |        |    |
|                            | p |        |        |        |        |        |        |         |        |        |        |        |        |    |
| <b>2. Başarmak</b>         | r | .702** | 1      |        |        |        |        |         |        |        |        |        |        |    |
|                            | p | .000   |        |        |        |        |        |         |        |        |        |        |        |    |
| <b>3. Uyarılmak</b>        | r | .666** | .686** | 1      |        |        |        |         |        |        |        |        |        |    |
|                            | p | .000   | .000   |        |        |        |        |         |        |        |        |        |        |    |
| <b>4. Belirlemek</b>       | r | .734** | .615** | .617** | 1      |        |        |         |        |        |        |        |        |    |
|                            | p | .000   | .000   | .000   |        |        |        |         |        |        |        |        |        |    |
| <b>5. Özdeşim</b>          | r | .520** | .538** | .551** | .493** | 1      |        |         |        |        |        |        |        |    |
|                            | p | .000   | .000   | .000   | .000   |        |        |         |        |        |        |        |        |    |
| <b>6. Dışsaldüzen</b>      | r | .154** | .243** | .273** | .220** | .314** | 1      |         |        |        |        |        |        |    |
|                            | p | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |        |         |        |        |        |        |        |    |
| <b>7. Motivasyonsuzluk</b> | r | -.056  | .018   | .002   | -.027  | .081*  | .454** | 1       |        |        |        |        |        |    |
|                            | p | .171   | .654   | .963   | .506   | .046   | .000   |         |        |        |        |        |        |    |
| <b>8. Psikolojik</b>       | r | .386** | .430** | .428** | .435** | .291** | .043   | -.210** | 1      |        |        |        |        |    |
|                            | p | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .287   | .000    |        |        |        |        |        |    |
| <b>9. Eğitimsel</b>        | r | .418** | .391** | .401** | .445** | .270** | .064   | -.123** | .737** | 1      |        |        |        |    |
|                            | p | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .116   | .002    | .000   |        |        |        |        |    |
| <b>10. Sosyal</b>          | r | .316** | .328** | .384** | .362** | .245** | .085*  | -.116** | .692** | .734** | 1      |        |        |    |
|                            | p | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .037   | .004    | .000   | .000   |        |        |        |    |
| <b>11. Fiziksel</b>        | r | .370** | .361** | .444** | .392** | .269** | .022   | -.213** | .741** | .705** | .737** | 1      |        |    |
|                            | p | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .594   | .000    | .000   | .000   | .000   |        |        |    |
| <b>12. Rahatlama</b>       | r | .292** | .277** | .331** | .336** | .245** | .048   | -.105** | .582** | .569** | .556** | .610** | 1      |    |
|                            | p | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .239   | .010    | .000   | .000   | .000   | .000   |        |    |
| <b>13. Estetik</b>         | r | .314** | .320** | .354** | .362** | .202** | .097*  | -.112** | .607** | .587** | .605** | .610** | .596** | 1  |
|                            | p | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   | .017   | .006    | .000   | .000   | .000   | .000   | .000   |    |

\*p<.05, \*\*p<.01

Yukarıdaki tabloya ilişkin veriler incelendiğinde, araştırmaya katılan pilotlarının serbest zaman motivasyonu ölçeği alt boyutları “bilmek”, “başarmak”, “uyarılmak”, “belirlemek”, “özdeşim”, dışsal düzen” ve “motivasyonsuzluk” ile serbest zaman tatmini ölçeği alt boyutları “psikolojik”, “eğitimsel”, “sosyal”, “fiziksel”, “rahatlama” ve “estetik” arasındaki ilişkiyi belirlemek için yapılan pearson korelasyon analizinde alt boyutlar arasında pozitif ve negatif yönlü, düşük ve orta düzeyde istatistiksel olarak anlamlı ilişkiler görülmektedir. “bilmek” alt boyutu ile “psikolojik” (r: .386); “eğitimsel” (r: .418); “sosyal” (r: .316); “fiziksel” (r: .370) ve “estetik” (r: .314) alt boyutları arasında orta düzeyde pozitif yönlü anlamlı bir ilişki görülürken, “rahatlama” (r: .292) alt boyutu ile düşük düzeyde pozitif yönlü anlamlı bir ilişki vardır. “başarmak” alt boyutu ile “psikolojik” (r: .430); “eğitimsel” (r: .391); “sosyal” (r: .328); “fiziksel” (r: .361) ve “estetik” (r: .320) alt boyutları arasında orta düzeyde pozitif yönlü anlamlı bir ilişki görülürken, “rahatlama” (r: .277) alt boyutu ile düşük düzeyde pozitif yönlü anlamlı bir ilişki vardır. “uyarılmak” ve “belirlemek” alt boyutları ile sırasıyla “psikolojik” (r: .428), (r: .435); “eğitimsel” (r: .401), (r: .445); “sosyal” (r: .384), (r: .362); “fiziksel” (r: .444), (r: .392); “rahatlama” (r: .331), (r: .336) ve “estetik” (r: .354), (r: .362) alt boyutları arasında orta düzeyde pozitif yönlü anlamlı bir ilişki görülmektedir. “özdeşim” alt boyutu ile “psikolojik” (r: .291); “eğitimsel” (r: .270); “sosyal” (r: .245); “fiziksel” (r: .269); “rahatlama” (r: .245) ve “estetik” (r: .202) alt boyutları arasında düşük düzeyde pozitif yönlü anlamlı bir ilişki görülmektedir. “dışsal düzen” alt boyutu ile “sosyal” (r: .085) ve “estetik” (r: .097) alt boyutları arasında düşük düzeyde pozitif yönlü anlamlı bir ilişki görülmektedir. “Motivasyonsuzluk” alt boyutunda ise, anlamlı ilişkinin negatif yönde, “psikolojik” (r: -.210); “eğitimsel” (r: -.123); “sosyal” (r: -.116); “fiziksel” (r: -.213); “rahatlama” (r: -.105) ve “estetik” (r: -.112) alt boyutlarıyla düşük düzeyde anlamlı olduğu görülmektedir. Serbest zaman tatmini ölçeği alt boyutlarının seviyesinde artış olurken serbest zaman motivasyonu ölçeğinin “motivasyonsuzluk” alt boyutu seviyesinde azalma olmaktadır.

### **3.7. Pilotların Heyecan Arama ve Serbest Zaman Motivasyon Düzeylerinin Serbest Zaman Tatmin Düzeylerine Etkisinin İncelenmesi**

Ölçek puanlarına ilişkin doğrusal regresyon analizi sonuçları Tablo: 3.29’ da gösterilmektedir.

**Tablo 3.29: Serbest Zaman Tatminin Yordanmasına İlişkin Doğrusal Regresyon Analizi Sonuçları**

| Değişken | Beta | Standart Hata | B   | T     | p    | R <sup>2</sup> |
|----------|------|---------------|-----|-------|------|----------------|
| Sabit    | 2.05 | 0.16          |     | 12.20 | 0.00 |                |
| SZM      | .05  | 0.04          | .41 | 11.22 | 0.00 | 0.19           |
| HA       | .01  | 0.00          | .12 | 3.24  | 0.00 |                |

Regresyon analizi sonucunda, serbest zaman motivasyonunun, serbest zaman tatmini üzerinde istatistiksel olarak anlamlı etkisinin olduğu tespit edilmiştir ( $\beta=.41$ ,  $t=11.22$ ,  $p=.00$ ). Benzer biçimde, heyecan aramanın da serbest zaman tatmini üzerinde anlamlı etkisinin olduğu bulunmuştur ( $\beta=.12$ ,  $t=3.24$ ,  $p=.00$ ). Tablo 3.29’da görüldüğü üzere, serbest zaman motivasyonu ve heyecan arama, serbest zaman tatmininin % 19’unu açıklamaktadır.



## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### 4. TARTIŞMA VE YORUM

Bu araştırmanın amacı, Çok Hafif Hava Araçları (ÇHHA) pilotlarının heyecan arayışları, serbest zaman motivasyonları ve serbest zaman tatmin düzeyleri arasındaki ilişkinin macera rekreasyonu kapsamında saptanmasıdır.

Çalışmanın bu bölümünde, macera rekreasyonu kapsamında araştırmaya dâhil olan ÇHHA pilotlarının demografik özellikleriyle birlikte heyecan arama, serbest zaman motivasyonu ve serbest zaman tatmin düzeylerine ilişkin yapılan analiz sonuçları tartışılarak yorumlanmıştır. Elde edilen bulgular araştırmaya yönelik oluşturulan hipotezlere ilişkin başlıklar altında tartışılmıştır.

Demografik bilgilere ilişkin veriler genel olarak değerlendirildiğinde, araştırmaya katılan pilotların; erkek çoğunlukta olan (80,5%), 18-45 yaş aralığında dağılım gösteren, 54,8% oranında bekâr katılımcıların daha çok olduğu ve 68,3% oranında lisans düzeyinde eğitim seviyesine sahip kişilerden oluştuğu görülmektedir (Grafik 3.1-3.2-3.3-3.4). Bu bulgulara dayanarak ÇHHA ile ilgilenen pilotlarının daha çok eğitim seviyesi yüksek orta yaşlardaki erkek pilotlardan oluştuğunu söylemek mümkündür. Branşa yönelik yapılan incelemede, 74,6% oranında yamaç paraşütüne yönelik ilginin diğer branşlardan daha fazla olduğu görülmektedir (Grafik 3.6). Bu bilgi ışığında yamaç paraşütü sporunun ÇHHA içerisinde daha yaygın olarak yapılan bir branş olduğu söylenebilir. Elde edilen bu verilerin yanı sıra, katılımcıların büyük çoğunluğunun (39,3%) henüz başlangıç seviyesinde pilotluk yaptığı ve uçuş sayılarının oldukça az olduğu görülmektedir (Grafik 3.11-3.13). Bu bulgulara dayanarak, hava sporlarına ve ÇHHA branşlarına yönelik ilginin zamanla artış göstereceğinden ve ileride daha deneyimli pilotların olacağından söz edilebilir. Ayazlar (2015: 96), yamaç paraşütü kullanıcıları üzerine yapmış olduğu bir çalışmada katılımcıların çoğunluğunun eğitim düzeyi yüksek, 21-30 yaş aralığında erkek pilotlardan oluştuğunu ifade etmektedir. Benzer şekilde katılımcıların henüz başlangıç seviyesinde pilotluk lisansına sahip olduğu sonucuna varılmıştır. Chang ve Huang (2012: 65) yamaç paraşütü kullanıcılarına yönelik Tayvan’ da yaptıkları çalışmanın demografik özelliklere ilişkin sonuçlara bakıldığında, araştırma grubunun çoğunluğunun evli erkeklerden oluştuğu, 31-40 yaş aralığında yoğunluk gösterdikleri, lisans düzeyinde eğitim seviyelerinin olduğu ve orta düzeyde gelir seviyesine sahip oldukları görülmektedir. Bu doğrultuda, yamaç paraşütü ve

benzeri özelliklerde olan hava araçları kullanıcıların genellikle erkek pilotlardan oluştuğunu söylemek mümkündür.

**Hipotez 1:** Pilotların heyecan arama düzeyleri arasında demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır.

Araştırmaya katılan pilotların heyecan arama düzeyleri ile bazı demografik değişkenler (cinsiyet, medeni durum, yaş, eğitim durumu, gelir seviyesi, ÇHHA branşı, uçuş deneyimi, kaza-kırım) arasındaki farklılaşma durumunu belirlemek amacıyla yararlanılan t testi ve tek yönlü varyans analizi sonucunda; kadın pilotların heyecan arama düzeyleri ( $X=22.86$ ) erkek pilotlara göre ( $X=19.79$ ) daha yüksek bulunmuştur (Tablo: 3.1). Zuckerman (1994) ise, erkek katılımcıların heyecan arama düzeylerinin kadınlardan daha fazla olabileceğini ifade etmektedir. Cross, Cyrenne ve Brown'un (2013: 1) heyecan aramaya yönelik cinsiyet değişkeni üzerine yapmış oldukları çalışmada Zuckerman'ın (1994) teorisini doğrular şekilde erkeklerin maceraya yönelik yoğun aktivitelerin üstesinden gelmek için daha istekli oldukları sonucu bulunmuştur. Bir diğer çalışmada Roth, Schumacher ve Brahler (2005: 1269), Alman nüfusun cinsiyet, yaş ve bazı sosyo-demografik değişkenlerine yönelik heyecan arayışları üzerine yapmış oldukları çalışmada erkek bireylerin heyecan arama düzeylerinin kadınlara oranla yüksek olduğunu bulmuşlardır. Yaşları 17 ile 45 arasında değişkenlik gösteren, paraşüt, kayak, dalış, snowboard, yamaç paraşütü gibi rekreasyonel içerikli yüksek riskli sporlarla ilgilenen erkeklerin benzer sporlara ilgisi olmayanlara göre yüksek düzeyde heyecan aramaya yöneldikleri görülmüştür (Guszkowska ve Boldak, 2010: 57). Heyecan aramaya yönelik ulusal literatür incelendiğinde, erkek bireylerin lehine heyecan arama düzeyinin yüksek çıktığı çalışmalara da rastlamak mümkündür. Örneğin, Öngen (2007: 115), üniversite öğrencilerinin heyecan arama ve cinsiyet değişkeni arasındaki ilişkiyi belirlemek için yapmış olduğu çalışmada, erkek katılımcıların heyecan arama düzeylerinin kadınlara göre yüksek düzeyde olduğu sonucuna varmıştır. Literatürdeki çalışmaların vermiş olduğu sonuçlar incelendiğinde, genel olarak erkek katılımcıların heyecan arama düzeylerinin daha yüksek olduğu sonucuna varılmaktadır. Bu çalışmada ise literatürdeki bulguların aksine kadın katılımcıların heyecan arama düzeyleri erkeklere göre yüksek çıkmıştır.

Heyecan arama ölçeği alt boyutları incelendiğinde, kadın pilotlar lehine “deneyim arayışı” ve “sıkılmaya yatkınlık” alt boyutlarında istatistiksel olarak anlamlı farklılık görülmektedir. Sıkıntıya yatkın olan bireyler, bu eğilimlerini engellemek için sürekli olarak yeni deneyimler ve bu deneyimleri birlikte yürütecek insanlar ararlar. Uzun süreli ilişkilerde

zorluk çekerler ve hava sporları gibi çevre değişimi gerektiren etkinliklerde başarılı oldukları gözlemlenebilir (Özdemir, 2007: 4). Bu doğrultuda kadın pilotların; yeni durumları, duygu ve düşünceleri deneyimleme arzuları ve risk düzeyi düşük, alışık olunmayan etkinliklerde bulunmaya yönelik istekleri deneyim arayışı açısından erkek pilotlara göre daha fazla olduğu söylenebilir. Bu durum sıkılmaya yatkınlık alt boyutu ile paralellik göstermektedir.

Medeni durum değişkenine ilişkin yapılan analizde ise, bekâr pilotların heyecan arama düzeylerinin (bekâr:  $X=21.70 >$  evli:  $X=18.79$ ) daha yüksek çıktığı görülmektedir (Tablo: 3.2). Bu sonuca göre, pilotların evli olmamaları durumunda daha fazla heyecan arayışı içerisinde oldukları ve risk aldıkları söylenebilir. Elde edilen bu sonuçlar, Zuckerman ve Neeb' in (1980) yapmış oldukları çalışma ile benzerlik göstermektedir. Zuckerman ve Neeb yüksek heyecan arayanların daha çok bekâr ya da boşanmış bireyler olduklarını ifade etmişlerdir.

Yaş grupları incelendiğinde ise, pilotların yaşı arttıkça daha az heyecan aramaya yöneldikleri belirlenmiştir. 25 yaş ve altı ( $X=22.27$ ) pilotların heyecan arama düzeyleri 45 yaş ve üzeri ( $X=17.52$ ) pilotlara göre oldukça fazla bulunmuştur (Tablo: 3.3). Bu durum genç pilotların heyecan aramaya yönelik daha istekli oldukları ve etkinlik içerisinde daha fazla risk almalarıyla açıklanabilir. Ölçek alt boyutlarında yaş seviyesinin artmasıyla benzer sonuçlar görülmüştür. “Heyecan ve macera arama” alt boyutunda ise yaş gruplarına ilişkin anlamlı farklılık görülmemiştir. Yaş grupları değişiklik gösteren pilotların heyecan arama düzeyleri farklılık göstermektedir. Elde edilen bu sonucun, Ball, Farnhill ve Wangeman' ın (1984) heyecan aramaya yönelik yaş ve cinsiyetin farklılıkları üzerine yapmış oldukları çalışma ile örtüştüğü görülmektedir. Genç yaştaki bireylerin heyecan aramaya daha fazla yönelim gösterdiği sonucu ortaya çıktığı söylenebilir.

Heyecan arama ile eğitim durumuna ilişkin farka bakıldığında, eğitim seviyesi yüksek pilotların daha fazla heyecan arama düzeyine sahip oldukları görülmektedir (ilk-orta-lise:  $X=17.50 <$  lisans:  $X=20.82 <$  lisansüstü  $X=21.47$ ). Eğitim durumunun heyecan arama ölçeğinin tüm alt boyutlarında benzer şekilde farklılık yarattığı görülmektedir (Tablo: 3.4). Bu durum, eğitim seviyesi yüksek pilotların maceraya atılmak için yeterli bilgi birikimine ya da deneyime sahip oldukları ve bilinçli risk aldıkları şeklinde açıklanabilir. Literatürde heyecan arama ile eğitim durumunun ilişkilendirildiği çalışmalar mevcuttur. Zuckerman, Eysenck ve Eysenck (1978: 142-145), İngiliz ve Amerikalı katılımcılardan oluşan farklı kültürlerdeki bireyler üzerine yapmış oldukları çalışmada eğitim durumu değişkeninin heyecan aramaya ilişkin fark yaratmadığını bulmuşlardır. Bu sonuçla, eğitimin

seviyesinin, katılımcıların dâhil oldukları etkinlik türüne ve etkinliğin içeriğine göre değişkenlik gösterebileceği ifade edilebilir.

Pilotların gelir seviyelerine ilişkin heyecan arama düzeyleri arasında farklılaşma olup olmadığını anlamak için yapılan analiz sonucunda, farklı gelir durumuna sahip pilotlar arasında heyecan aramaya yönelik farklılaşmanın olmadığı görülmüştür. Sadece “deneyim arayışı” alt boyutunda gelir seviyesi 1000 TL’ nin altında olan pilotlarla ( $X=5.90$ ), gelir seviyesi 5000 TL’ nin üstündeki pilotlar ( $X=4.96$ ) arasında anlamlı farklılık görülmüştür (Tablo: 3.5). Bu veri, gelir seviyesi düşük olan pilotların yeni deneyimler, yeni yerler ve alışık olunmayan etkinliklere yönelik planlara daha az bütçe ayırmak istedikleri sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Deneyim ve yenilik arayışına yönelik benzer sonuçlar Roth ve diğ. (2005: 1268) yapmış oldukları çalışma ile örtüşmektedir.

ÇHHA branşlarına yönelik yapılan analiz sonucunda; yamaç paraşütü, yelken kanat ve diğer ÇHHA branşlarının heyecan aramaya yönelik farklılık göstermediği görülmüştür (Tablo 3.6). Alt boyutlara yönelik inceleme yapıldığında ise, “şartlı refleks yitimi” alt boyutunda yelken kanat branşı ile ilgilenen pilotların ortalama puanının ( $X=4.40$ ) diğer ÇHHA branşları ile ilgilenen pilotlardan ( $X=2.93$ ) daha yüksek olması bu branş pilotlarının daha fazla sosyal açıdan uygun olmayan davranışlarda bulunma eğilimleri içerisinde oldukları söylenebilir. Şartlı refleks yitimi yüksek bireyler, parti yapmaya, içki içmeye, kumar oynamaya ve cinsel içerikli davranışlar sergilemeye yatkındırlar (Şimşek, 2011: 48).

Pilotların uçuş deneyimlerinin yıl olarak sorgulandığı demografik özelliğe ilişkin yapılan analizde, deneyim seviyesi 1-4 yıl arasında olan pilotların ( $X=20.92$ ) deneyim seviyesi 5-8 yıl arasında olan pilotlara ( $X=19.63$ ) göre heyecan aramaya daha fazla yatkın oldukları görülmektedir. Bununla birlikte bu sporlara yeni başlayan pilotların sıkılmaya daha yatkın oldukları (1-4 yıl:  $X=3.76$ ), deneyim sahibi olamaya başladıklarında daha az sıkılma gösterdikleri (5-8 yıl:  $X=3.23$ ) fakat belirli bir yıldan sonra (8+ yıl:  $X=3.50$ ) tekrar sıkılma eğilimi içerisinde oldukları sonucuna varılmıştır (Tablo: 3.7). Kaza-kırım değişkeninin ise, pilotların heyecan aramaya yönelik tutumları üzerinde fark yaratmadığı sonucuna varılmıştır (Tablo: 3.8). Kruger-Franke, Siebert ve Pforringerl (1991: 98-101), Almanya’ da 218 yamaç paraşütü kullanıcısına yönelik gerçekleştirdikleri çalışmada, en çok kaza-kırım yaşayan pilotların 20-29 yaş aralığında oldukları ve kazaların genellikle iniş anında yaşandığı sonucuna varmışlardır. Bu durum, genç pilotların daha fazla heyecan aramayı arzuladıkları ve risk alma eğiliminde oldukları sonucunu verebilir.

Yapılan analizler sonucunda pilotların heyecan arama düzeylerinin bazı demografik değişkenlere göre farklılık gösterdiği sonucuna varılmıştır. Bu doğrultuda Hipotez 1’e

yönelik genel değerlendirme yapıldığında farklılığın daha çok, heyecan arama ölçeğinin “deneyim arayışı”, “şartlı refleks yitimi” ve “sıkılmaya yatkınlık” alt boyutlarında olduğu sonucuna varılmıştır. Farklılığın yoğun olarak görüldüğü demografik değişkenler ise; cinsiyet, medeni durum, yaş ve eğitim durumudur. Bu veriler ışığında, heyecan arama düzeyi yüksek pilotların, eğitim seviyesi yüksek, genç yaşta, bekâr kadınlardan oluştuğunu söylemek mümkündür. Maceraya yönelik tasarlanan etkinliklerde genç yaştaki kadınların tercihlerine yönelik yapılacak planlamaların yanı sıra içeriğinde heyecan verici ve bilgi gerektiren mücadelelerin olduğu unsurları barındıran etkinlikler de tercih edilebilir. Ayrıca doğa ve çevre eğitimleri ile katılımcıların macera rekreasyonuna yönelik farkındalıkları arttırılabilir.

Araştırma problemine ilişkin oluşturulan “Hipotez 1”, yapılan analizler neticesinde elde edilen sonuçlarla paralellik gösterdiğinden kabul edilmektedir.

**Hipotez 2:** Pilotların serbest zaman motivasyonları arasında demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyonları ile bazı demografik değişkenler (cinsiyet, medeni durum, yaş, eğitim durumu, gelir seviyesi, ÇHHA branşı, uçuş deneyimi, kaza-kırım) arasındaki farkı belirlemek amacıyla yararlanılan t testi ve tek yönlü varyans analizi sonucunda; cinsiyet değişkenine ilişkin yapılan analizde kadın pilotların serbest zaman motivasyonlarının ( $X=3.20$ ) erkek pilotlara göre ( $X=3.08$ ) daha yüksek olduğu görülmektedir (Tablo: 3.9). Bu sonuçla, kadınların macera etkinliklerine yönelmede ve bu etkinlikleri devam ettirmede erkeklere göre daha fazla motive oldukları söylenebilir. Chang ve Huang (2012: 61-74) çalışmalarında yamaç paraşütü kullanıcılarının katılım motivasyonlarının dâhil olunan etkinliğin devamlılığında önemli bir etkisinin olduğunu bulmuşlardır. Alt boyutlara yönelik inceleme yapıldığında ise, “bilmek”, “başarmak”, “uyarılmak”, “özdeşim” alt boyutlarında kadın pilotlar lehine artış olduğu görülmektedir. Bu sonuçlar Mutlu ve diğ. (2011: 57) tarafından, bireyleri rekreasyonel amaçlı egzersize motive eden faktörlerin çeşitli değişkenlere göre karşılaştırılmasına yönelik yapılan çalışma ile benzerlik göstermektedir. Yerlisu Lapa ve diğ. (2012: 58) Kayseri ilinde, beden eğitimi ve spor öğretmenlerinin serbest zaman motivasyonları üzerine yaptığı çalışmada erkek katılımcıların motivasyonsuzluk düzeyleri yüksek çıkarken, kadınlarda ise bilmek ve başarmak puanlarının yüksek olduğu bulunmuştur. Yukarıdaki ifadeler göz önünde bulundurulduğunda, kadın pilotların erkek pilotlara göre serbest zaman etkinliklerine yönelik daha çok içsel motivasyon kaynaklı oldukları söylenebilir. Serbest zaman

etkinliklerinde dışsal motivasyona sahip katılımcı, dışa bağımlı hale gelirken; içsel motivasyonla hareket eden katılımcı ise, özgürce karar verir ve kişisel gelişimine katkıda bulunur (Ağduman, 2014: 24-28).

Medeni duruma ilişkin yapılan analizde bekâr pilotlar ( $X=3.17$ ) ile evli pilotlar ( $X=3.03$ ) arasında serbest zaman motivasyonuna yönelik anlamlı farklılık bulunmuştur (Tablo: 3.10). Bekar pilotların serbest zaman etkinliklerine yönelik motivasyon düzeylerinin yüksek olması bireysel yönden daha bağımsız ya da zgr hissetmeleriyle nitelendirilebilir. Bu sonuçlar, Güngörmüş (2007: 79) tarafından yapılan çalışma ile örtüşmektedir. Tsai (2005: 392), bireylerin demografik özelliklerine yönelik motivasyon düzeyleri arasındaki farklılığı belirlemek amacıyla yaptığı çalışmada kadınların erkeklere göre sosyal açıdan yüksek motivasyon düzeylerine sahip olduğu fakat evli ya da bekar olmalarının motivasyon açısından fark yaratmadığını bulmuştur. Bir başka çalışmada Dumazedier (ev. Topbaş, 1991) alışan ve ocuk sahibi olan kadınların serbest zaman kullanım sürelerinde azalma olduğunu, bu durumun motivasyonsuzluğa sebep olduğunu vurgulamaktadır. Bekâr kadınların ev işleri ve aile ile ilgili sorumluluklara yönelik daha az zaman ayırması serbest zamana yönelik kullanacakları zamanda artış sağladığından söz edilebilir.

Yaş gruplarına ilişkin yapılan farklılık analizinde, serbest zaman motivasyonuna yönelik değerlendirme yapıldığında anlamlı farklılığın 25 yaş ve altı ( $X=3.23$ ) olan pilotlarla 36-45 ( $X=3.04$ ) yaş aralığında olan pilotlar arasında olduğu görülmektedir (Tablo: 3.11). Bu sonuç genç pilotların daha fazla motivasyona sahip olduklarını göstermektedir. Ayrıca “bilmek”, “başarmak”, “uyarılmak”, “zdeşim” alt boyutlarında yaş grupları arasında anlamlı farklılık tespit edilmiştir. Alt boyutlara ilişkin genel bir değerlendirme yapıldığında küçük yaştaki pilotların daha çok içsel motivasyon kaynaklı oldukları söylenebilir. Guinn (1999: 17) tarafından, yaşları 57 ile 92 arasında değişkenlik gösteren emekli bireyler üzerine yapılan çalışmada ise, serbest zaman motivasyonuna yönelik davranışın içsel motivasyon kaynaklı olduğu bulunmuş ve bu durumun yaşam tatmini ile pozitif yönde ilişkili olduğu sonucuna varılmıştır.

Serbest zaman motivasyonu ile eğitim durumuna ilişkin farka bakıldığında, pilotların serbest zaman motivasyon düzeyleri eğitim durumuna göre farklılık göstermediği sonucuna varılmıştır. Bunun yanı sıra, “başarmak” ve “uyarılmak” alt boyutlarında sırasıyla görülen farklılaşmanın ilk-orta-lise düzeyinde ( $X=3.62$ ;  $X=3.81$ ) eğitim seviyesine sahip olan pilotlarla lisans düzeyde ( $X=16,29$ ;  $X=7,95$ ) eğitim seviyesine sahip pilotlar arasında; “motivasyonsuzluk” alt boyutunda ise, ilk-orta-lise düzeyinde ( $X=1.71$ ) eğitim seviyesine

sahip pilotlarla lisansüstü düzeyde ( $X=1.40$ ) eğitim seviyesine sahip pilotlar arasında olması farklı motivasyon unsurlarının pilotların eğitim seviyelerine göre değişkenlik göstermesinde etkin rol oynadığından söz edilebilir (Tablo: 3.12). Rekreasyon ve turizm üzerine yapmış olduğu çalışmalarda Sağcan (1986: 85), yeni yerler görme, yeni deneyimler edinme arzusunun eğitim düzeyi ile doğru orantılı olduğunu ifade etmiştir.

Pilotların gelir seviyelerine ilişkin yapılan analiz sonucunda, farklı gelir durumuna sahip pilotlar arasında serbest zaman motivasyon ölçeği alt boyutlarında anlamlı farklılıkların olduğu görülmüştür (Tablo: 3.13). “Bilmek”, “başarmak”, “uyarılmak” ve “özdeşim” alt boyutlarındaki farklılaşmanın gelir seviyesi düşük düzeyde olan pilotlarla gelir seviyesi yüksek olan pilotlar arasında olduğu görülmektedir. Bu durumda, daha az gelir seviyesine sahip pilotların yapılan etkinlik hakkında daha fazla bilgi edinme ihtiyacı hissettiği, başarmaya yönelik daha yüksek motivasyona sahip olduğu, elde edilen doyumun yüksek olduğu ve etkinlik içerisinde belirli hedeflere yöneldikleri söylenebilir. Gelir seviyesinin serbest zaman etkinliklerine katılımında etkin rol oynadığını söylemek mümkündür. Özellikle belli bir harcama gerektiren serbest zaman etkinliklerinde katılımın ön koşulu olarak harcanabilir bir gelirin olması önemli bir unsurdur. Düşük düzeyde gelir seviyesine sahip bireylerin serbest zaman etkinliklerine katılmaya yönelik motivasyon düzeylerinin yüksek olduğu görülmektedir (Demir ve Demir, 2006: 38).

Pilotların branşları arasında ve kaza-kırım yaşayıp yaşamadıklarına göre serbest zaman motivasyonuna ilişkin bir farklılığın olup olmadığını belirlemek için yapılan analizde, ölçek alt boyutları ile ÇHHA branşlarına ve kaza-kırma ilişkin herhangi bir farklılaşmanın olmadığı görülmektedir. Ölçek toplam puanına göre değerlendirme yapıldığında ise benzer şekilde anlamlı farklılık bulunamamıştır (Tablo: 3.14, Tablo: 3.16). Bu sonuç, motivasyon unsurunun ÇHHA branşlarıyla ilgilenen pilotlar arasında farklılık yaratmadığını göstermektedir. İlgisizlik, dikkatsizlik ve bilgi eksikliği kazaların en çok yaşandığı nedenlerdir. Ayrıca kişinin kendine olan aşırı güveni bir başka kaza-kırım sebebi olarak görülmektedir (Özgülbaş, 2004: 236). Bu nedenlerden dolayı hava sporlarına yönelik yapılacak başka çalışmalarda katılımcıların etkinliğe yönelik içsel motivasyonlarının yüksek çıkması beklenebilir.

Bir diğer farklılık analizinde ise, araştırmada yer alan pilotların uçuş deneyimlerine göre serbest zaman motivasyon düzeyleri arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmuştur. 1-4 yıl arasında ( $X=3.16$ ) uçuş deneyimi olan pilotların motivasyon düzeyleri 5-8 yıl arasında ( $X=3.03$ ) uçuş deneyimine sahip pilotlara göre yüksektir. Bu sonucun ÇHHA branşlarına yeni başlayan sporcuların serbest zaman motivasyonlarının yüksek

olduğunu göstermektedir. “Bilmek” alt boyutunda uçuş deneyim yılları arasında görülen anlamlı farklılık (1-4 yıl:  $X=4.12 > 5-8$  yıl:  $X=3.91 > 8+$  yıl:  $X=3.89$ ), deneyimi az olan pilotların daha çok bilgi edinmeye açık olduklarını göstermektedir (Tablo: 3.15).

Yapılan analizler sonucunda pilotların serbest zaman motivasyonlarının bazı demografik değişkenlere göre farklılaştığı sonucuna varılmıştır. Hipotez 2’ye yönelik genel değerlendirme yapıldığında, serbest zaman motivasyon ölçeği alt boyutları ile demografik değişkenler arasındaki farklılaşmanın daha çok “bilmek”, “başarmak”, “uyarılmak” ve “belirlemek” alt boyutlarında yoğunlaştığı sonucuna ulaşılmıştır. Farklılık yaratan demografik değişkenlerin ise; cinsiyet, medeni durum, yaş ve gelir durumu olduğu anlaşılmıştır. Bu ifadelerden yola çıkarak genç yaşta, düşük gelire sahip, bekâr kadın pilotların serbest zaman etkinliklerine yönelik motivasyonlarının yüksek olduğunu söylemek mümkündür. Mutlu (2008: 74), egzersiz yapan bireylerin serbest zamanlarına yönelik tutumları üzerine yapmış olduğu çalışmada benzer sonuçlar bulmuştur. Söz konusu sonuçlar, “bilmek”, “başarmak” ve “uyarılmak” alt boyutlarında medeni durum, yaş, cinsiyet, eğitim durumu, serbest zamanı değerlendirme durumu, serbest zamanda yapılan aktiviteler gibi değişkenlerde yoğun olarak görülmektedir. Bu hipotez altında araştırılan problemin literatürdeki benzer çalışmalardan elde edilen sonuçlarla paralellik gösterdiği görülmüştür (Carroll ve Alexandris 1997: 290; Lapa, Ağyar ve Bahadır, 2012: 58; Üstün, Kalkavan ve Demirel, 2013: 24-25). Maceraya yönelik tasarlanan etkinliklerde genç yaşta kadınların tercihlerine yönelik yapılacak planlamaların yanı sıra düşük maliyetteki etkinliklerin ön planda olduğu motivasyonu artırıcı unsurları barındıran etkinlikler de tercih edilebilir. Ayrıca doğa ve çevreye yönelik farkındalığın artırılması amacıyla içsel motivasyon kaynakları ön planda tutulabilir.

Araştırma problemine ilişkin oluşturulan “Hipotez 2”, yapılan analizler neticesinde elde edilen sonuçlarla paralellik gösterdiğinden kabul edilmektedir.

**Hipotez 3:** Pilotların serbest zaman tatmin düzeyleri arasında demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır.

Araştırmaya katılan pilotların heyecan arama düzeyleri ile bazı demografik değişkenler (cinsiyet, medeni durum, yaş, eğitim durumu, gelir seviyesi, ÇHHA branşı, uçuş deneyimi, kaza-kırım) arasındaki farklılaşma durumunu belirlemek amacıyla yararlanılan t testi ve tek yönlü varyans analizi sonucunda; cinsiyet değişkenine ilişkin değerlendirme yapıldığında kadın pilotların serbest zaman tatminlerinin ( $X=4.17$ ) erkek pilotlara göre ( $X=3.93$ ) daha yüksek olduğu görülmektedir (Tablo: 3.17). Bu sonucun, kadın pilotların



serbest zamana yönelik yapılan etkinliklerden elde ettikleri doyumun daha çok olduğunu göstermektedir. Aynı zamanda tüm ölçek alt boyutlarında da kadın pilotlar lehine farklılaşmanın olduğu görülmektedir. (Psikolojik:  $X=4.24 > X=3.97$ ; Eğitimsel:  $X=4.26 > X=4.01$ ; Sosyal:  $X=4.16 > X=3.94$ ; Fiziksel:  $X=4.50 > X=4.25$ ; Rahatlama:  $X=3.86 > X=3.68$ ; Estetik:  $X=3.99 > X=3.71$ ). Literatürde serbest zaman tatmini ile katılımcıların cinsiyetleri arasındaki ilişkinin incelendiği çalışmalar mevcuttur. Yetim'in (2014: 88) Eskişehir'deki fitness merkezi kullanıcıları üzerine yapmış olduğu çalışmada serbest zaman tatmininin cinsiyete göre farklılaşmadığı görülürken; Sönmezoğlu, Polat ve Aycan (2014: 223) tarafından, Ankara, Bolu ve Düzce' deki gençlik merkezi üyelerine yönelik yapılan çalışmada serbest zaman tatmin ölçeğinin tüm alt boyutlarında kadınlar lehine ortalamalarının daha yüksek olduğu görülmüştür. Bir başka çalışmada ise, "rahatlama" alt boyutunda kadınların puan ortalamaları yüksek çıkarken, "fizyolojik" alt boyutunda ise erkeklerin puan ortalamalarının yüksek olduğu belirlenmiştir. Bu durum, kadınların hem işe yönelik çabalarının hem de ev işlerine yönelik özel uğraşlarının yoğunluğundan arta kalan serbest zamanlarında kendilerini rahatlatıcı ya da alışılmışın dışındaki etkinliklerle tatmin edici yönelimlerde oldukları söylenebilir. Erkeklerin ise fiziksel açıdan kadınlara göre daha farklı yapıda olmaları fiziksel çaba gerektiren etkinliklere yönelmelerinde önem oluşturmaktadır (Gökçe, 2008: 52).

Medeni duruma ilişkin yapılan t testi sonucunda, bekâr pilotların serbest zaman tatmin düzeyleri ( $X=4.04$ ) evli pilotlara göre ( $X=3.91$ ) daha yüksek bulunmuştur. Ölçek alt boyutlarına yönelik inceleme yapıldığında ise, "psikolojik" ve "eğitimsel" alt boyutlarında benzer şekilde bekârlar lehine anlamlı farklılıklar görülmektedir (Tablo 3.18). Bekâr pilotların evli pilotlara kıyasla serbest zaman tatmin düzeylerinin yüksek çıkması çalışmamızda yer alan diğer ölçek (HAÖ, SZMÖ) ortalamalarında medeni duruma ilişkin bulunan sonuçlarla paralellik göstermektedir. Alan yazına bakıldığında ise, medeni durumla bireylerin serbest zaman tatminlerine ilişkin anlamlı farklılığın bulunmadığı çalışmalar mevcuttur (Yetim, 2014: 90; Gökçe, 2008: 54). Bu çalışmada medeni duruma ilişkin farkın oluşması bekâr pilotların "psikolojik" alt boyutunda ifadesi bulunan özgürlük hissi, dâhil olma davranışı, meydan okuma gibi faydaya dayalı yönelimlerin evli pilotlara göre daha fazla olmasından kaynaklanabilir. "Eğitimsel" alt boyutunda oluşan farklılaşmanın ise bekâr pilotların kişisel gelişime ve bilgi edinmeye yönelik ihtiyaçlarının ön plana çıkmasından kaynaklandığı düşünülebilir. Medeni duruma ilişkin varılan sonucu destekler nitelikteki çalışma, Knowles (2002: 49) tarafından evli çiftlerin serbest zamanda yaptıkları etkinliklerinin yoğunluğu üzerine yapılmış ve sonuç olarak evli olmadan önce bu çiftlerin

serbest zamanlarının daha çok olduğu ve bireysel tatmin yaşadıkları tespit edilmiştir. Bu durum çalışmamızın sonuçlarıyla aynı yöndedir.

Pilotların yaş aralıklarına ilişkin yapılan analizde ise, 25 yaş ve altı ( $X=4.09$ ) pilotlar ile 45 yaş ve üzeri ( $X=3.84$ ) pilotlar arasında serbest zaman tatminine yönelik anlamlı farklılık bulunmuştur (Tablo 3.19). Genç pilotların serbest zaman etkinliklerinden elde ettikleri tatmin düzeylerinin yüksek olduğundan söz edilebilir. “Eğitimsel”, “sosyal” ve “estetik” alt boyutlarında genç pilotlar lehine olan farklılaşma ölçek toplam puanı ile paralellik göstermektedir. Bu sonuçla, hava sporları gibi maceraya yönelik planlanacak etkinliklerde katılımcıların yaş ortalamaları dikkate alınabilir. Yerlisu Lapa (2013: 1989) park rekreasyonu katılımcılarının yaşam tatmini, serbest zaman tatmini ve özgürlük algıları üzerine yönelik yapmış olduğu çalışmada yaş grupları arasında serbest zaman tatminine yönelik istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar bulmuştur. Gökçe (2008: 53) ise, serbest zamanda yapılan etkinliklerden elde edilen doyumun yaş gruplarına göre büyük oranda farklılık gösterdiğini ifade etmektedir.

Eğitim durumu değişkenine ilişkin yapılan analizde eğitim seviyesi ilk-orta-lise ( $X=3.69$ ) düzeyinde olan pilotlarla lisans ( $X=4.04$ ) ve lisansüstü ( $X=4.01$ ) düzeyde olan pilotlar arasında serbest zaman tatmine yönelik anlamlı farklılıklar bulunmuştur. Aynı zamanda tüm ölçek alt boyutlarında (Psikolojik, Eğitimsel, Sosyal, Fiziksel, Rahatlama, Estetik) eğitim seviyesine göre farklılaşmanın olduğu görülmektedir. Bu sonuca dayanarak eğitim seviyesi yüksek pilotların serbest zaman tatmin düzeylerinin eğitim seviyesi düşük bireylere göre daha fazla olduğundan söz edilebilir. Sevil (2015: 117), terapötik rekreasyonel aktivitelere katılım gösteren yaşlı bireylerin algıladıkları serbest zaman tatmininin yaşam kalitesine etkisine yönelik yapmış olduğu araştırmada, eğitim seviyesi yüksek bireylerin serbest zaman katılımı sonucu elde ettikleri tatmin algısının da yüksek olduğu sonucuna varmıştır.

Pilotların gelir durumlarına yönelik yapılan analiz sonucunda, farklı gelir durumuna sahip pilotlar arasında serbest zaman tatmin ölçeği alt boyutları ve ölçek toplam puan ortalamasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur (Tablo: 3.21). Serbest zaman tatmin ölçeğinin Fransızcaya uyarılama çalışmasını yapan Lysyk, Brown, Rodrigues, McNally ve Loo (2002: 76-89), gelir durumu ile serbest zaman tatmini arasında benzer şekilde farklılaşma bulamamışlardır. Literatürdeki çalışma ile benzerlik gösteren bu çalışma, farklı gelir seviyelerinde olan pilotların serbest zaman tatminlerinde farklılık olmadığı sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Alan yazınında, elde edilen sonuçlar ile benzer yönde olan çalışmaların yanı sıra farklı sonuçların bulunduğu çalışmalara da rastlamak

mümkündür. Örneğin, Bonke, Deding ve Lausten (2009: 127-128) ekonomik durumla serbest zaman tatmini arasında pozitif ilişki bulmuşlardır. Gelir seviyesindeki artışın katılımcıların serbest zaman tatminlerini arttırdığı görülmüştür.

ÇHHA branşlarına göre yapılan farklılık analizinde, ölçek alt boyutlarına ve ölçek toplam puanına ilişkin herhangi bir farklılaşmanın olmadığı sonucuna varılmıştır (Tablo: 3.22). Pilotların kaza-kırım yaşayıp yaşamadıklarına ilişkin analizde benzer sonuçlar elde edilmiştir (Tablo: 3.24). Uçuş deneyimine yönelik yapılan değerlendirmede ise, sadece “eğitimsel” alt boyutunda 1-4 yıl arasında ( $X=4.17$ ) uçuş deneyimine sahip pilotlarla 5-8 yıl arasında ( $X=3.92$ ) uçuş deneyimi olan pilotlar arasında istatistiksel olarak anlamlı farklılık bulunmuştur (Tablo: 3.23). Bu sonuç, hava sporlarına yeni başlayan pilotların branşa yönelik eğitime önem verdiğinin bir göstergesi olabilir. Hava sporlarına yönelik verilecek başlangıç eğitimlerinin tatmin edici düzeyde olması bu sporlara başlayan kişilerin devamlılık göstermesi yönünde olumlu etkiler yapabilir.

Yapılan analizler sonucunda pilotların serbest zaman tatminlerinin bazı demografik değişkenlere göre farklılaştığı sonucuna varılmıştır. Hipotez 3’e yönelik genel değerlendirme yapıldığında, serbest zaman tatmin ölçeği alt boyutları ile demografik değişkenler arasındaki farklılaşmanın daha çok “eğitimsel” alt boyutunda olduğu görülmektedir. Serbest zaman tatmin ölçeğini oluşturan Beard ve Ragheb (1980: 23) bu alt boyutla ilgili yapmış oldukları açıklamada; bireyler serbest zamanlarında sinirsel sistemin karmaşıklığından dolayı kendilerini ve çevresinde olup bitenleri entelektüel düzeyde araştırma eğilimi içerisinde olduklarını ifade etmektedirler. Böylelikle yeni deneyimler kazanılabileceğini ve yeni durumları denemek için fırsatların yaratılabileceğinden söz etmektedirler. Bu durum bireylerin geniş çapta yeni durumları öğrenmelerine yardımcı olurken toplum ve çevreye yönelik bilgi edinmelerini sağlamaktadır. Bu tanımdan yola çıkarak, ÇHHA pilotlarının maceraya yönelik yapmış oldukları uçuş etkinliklerinde yeni deneyimler edinebilmek amacıyla kendi yeterliliklerini bilerek ve çevresel şartlara yönelik araştırma yaparak kazanım sağlayacakları serbest zaman tatminlerinde artış gözlemlenebilir. Farklılığın yoğun olarak görüldüğü demografik değişkenlerin ise; cinsiyet, medeni durum, yaş ve eğitim durumu olduğu anlaşılmıştır. Bu bilgiler ışığında, serbest zaman tatmin ölçeğine yönelik yapılan değerlendirmede, araştırmaya katılan pilotların genç yaşta, eğitim düzeyi yüksek, bekâr kadınlardan oluşması durumunda serbest zaman etkinliklerinden elde edilecek tatminin oldukça yüksek olmasından söz edilebilir.

Maceraya yönelik tasarlanan etkinliklerde genç yaştaki kadınların tercihlerine yönelik yapılacak planlamaların yanı sıra içeriğinde tatmin edici ve bilgi gerektiren

mücadelelerin olduğu unsurları barındıran etkinlikler de tercih edilebilir. Ayrıca doğa ve çevre eğitimleri ile katılımcıların macera rekreasyonuna yönelik farkındalıkları arttırılabilir.

Araştırma problemine ilişkin oluşturulan “Hipotez 3”, yapılan analizler neticesinde elde edilen sonuçlarla paralellik gösterdiğinden kabul edilmektedir.

**Hipotez 4:** Pilotların heyecan arama düzeyleri ile serbest zaman motivasyonları arasında ilişki olacaktır.

Araştırmaya katılan pilotların heyecan arama düzeyleri ile serbest zaman motivasyonları arasındaki ilişkiyi belirlemek amacıyla yapılan pearson korelasyon testi sonucunda; pilotların heyecan arayışlarıyla ile serbest zaman motivasyonları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişkinin olmadığı ( $r: .061$ ;  $p < .05$ ) sonucuna varılmıştır (Tablo: 3.25). Şimşek’ e göre (2011: 139), içinde macera barından ekstrem sporların, katılımcıya yüksek risk algısı ve motivasyon, heyecan ve macera aramaya yönelik yoğun duygu durumu yaşatma, özgürlüğü hissettirme ve farklı deneyimleri yaşatma konusunda diğer spor branşlarından farklı olarak kendine özgü özelliklere sahip olduğunu ifade etmektedir. Bu açıdan bakıldığında, motivasyon düzeyi yüksek bireylerin macera içerikli serbest zaman etkinliklerinde heyecan arama düzeylerinin yüksek olması beklenirken çalışmamızdan elde edilen sonuçların bu yöndeki beklentiyi karşılamadığı görülmüştür. Bundan dolayı, ÇHHA pilotlarının heyecan arayışlarının yüksek düzeyde olabilmesi için serbest zaman motivasyonlarının dışında risk alma davranışı gibi farklı unsurların etkili olabileceği söylenebilir. Literatürde bu unsurlar kişisel gelişim, özgürlük algısı, güç duygusu, heyecan kontrolü, sosyal ihtiyaçların yerine getirilmesi, mücadele etme, kaçış, kendini gerçekleştirme, statü kazanma, sosyal ilişki kurmaya yönelik gönüllü risk alma motivasyonları ile ilişkilidir (Powell, 2007: 10-15). Ewert ve Hollenhorst (1989: 124-139), tarafından Ohio State Üniversitesinde doğa sporları kurs eğitimi alan 106 öğrenciye deneyim, katılım sıklığı ve beceri seviyelerine yönelik 25 sorudan oluşan macera test ölçeği hazırlanmış ve bu ölçeğe göre ortaya konulan modelde, yamaç paraşütçülerinin katılım sürekliliğinin, katılım sıklığı, beceri seviyesi ve risk farkındalığıyla ilişkili olduğu bulunmuştur.

Ölçeklerin alt boyutlarına ilişkin yapılan analizde ise, “heyecan ve macera arama” ve “deneyim arayışı” alt boyutları ile (serbest zaman motivasyonu ölçeği alt boyutu olan “dışsaldüzen” hariç) diğer tüm alt boyutlar arasında istatistiksel olarak anlamlı ilişki bulunmuştur. “Şartlı refleks yitimi” ve “sıkılmaya yatkınlık” alt boyutları ile diğer alt boyutlar arasında herhangi bir ilişki tespit edilememiştir (Tablo: 3.26). “Heyecan ve macera

arama” alt boyutu ile “bilmek” (r: .174); “başarmak” (r: .114); “uyarılmak” (r: .110); “belirlemek” (r: .086) ve “özdeşim” (r: .092) alt boyutları arasında düşük düzeyde pozitif yönlü anlamlı bir ilişki görülürken, “motivasyonsuzluk” (r: -.093) alt boyutu ile negatif yönlü düşük düzeyde anlamlı bir ilişki vardır. Pilotların heyecan ve macera arama düzeylerinde artış olması durumunda daha çok içsel motivasyon kaynaklarında artış görülürken benzer şekilde içsel kaynaklı motivasyonun artması durumunda heyecan ve macera düzeyinde artış olduğu görülmüştür. Bu durum, bir tarafta görülen azalma ile diğer tarafın seviyesinde de azalma olacağını göstermektedir. Mücadele gerektiren durumların üstesinden gelmeye çalışmanın verdiği doyum hissi, ilginç konular hakkında daha fazla bilgi edinme ihtiyacı ve özgürlük hissi gibi duygu durumlarını yüksek düzeyde yaşayan pilotların heyecan ve macera arama davranışının özünü oluşturan risk içerikli, heyecan verici sıradışı etkinlikleri yapma arzusunun yüksek olması beklenebilir. Bununla birlikte pilotların “motivasyonsuzluk” seviyelerinin azalmasıyla “heyecan ve macera arama” düzeylerinde artış görülmektedir. Bu bulgu, iyi motive olmuş bir pilotun daha çok heyecan ve macera aramaya yöneleceği sonucunu ortaya çıkmaktadır.

İstatistiksel olarak anlamlı ilişkinin belirlendiği bir diğer alt boyut olan “Deneyim arayışı”nda ise, “başarmak” (r: .119) ve “özdeşim” (r: .268) alt boyutlarına ilişkin düşük düzeyde pozitif yönlü anlamlı bir ilişki görülürken, “motivasyonsuzluk” (r: -.113) alt boyutu ile negatif yönlü düşük düzeyde anlamlı bir ilişki görülmektedir. Pilotların etkinliğe yönelik başarıma isteklerinde ve bireysel gelişimlerinde artış olması ile “Deneyim arayışı” seviyelerinde de arttığı görülmektedir. Benzer şekilde bir tarafta görülecek azalmayla diğer tarafta da azalma olması beklenebilir. “Motivasyonsuzluk” alt boyutu ile ortaya çıkan negatif yönlü ilişki, pilotların motive olamamaları durumunda deneyim arama isteklerinde görülen azalma şeklinde tanımlanabilir. Motivasyonsuzluk, bireyin katılım gösterdiği etkinlik ile sonuçları arasındaki ilişkiyi kurgulayamadığı ve isteksiz olduğu zamanlarda ortaya çıkan bir durumdur. Bu durumda birey ne içsel ne de dışsal motivasyona sahiptir. Bunun sonucunda birey kendini yetersiz hisseder ve bu durumu kontrol edemeyeceğini düşünerek tatminsizlik yaşar. Motivasyonsuzluk durumunda kişiden etkinliğe dâhil olması beklenmez (Vallerand ve diğ., 1992: 1003-1017). Böylelikle motivasyonsuzluk yaşayan pilotların alışılmışın dışında yeni deneyimleri arzulaması beklenen bir durum değildir.

Yapılan analizler sonucunda pilotların heyecan arama düzeyleri ile serbest zaman motivasyonları arasında ilişkinin olmadığı sonucuna varılırken, alt boyutlar arasında ise düşük düzeyde bir ilişki görülmüştür. Bu ilişki düzeyinin düşük olması heyecan arama ile

serbest zaman motivasyonun maceraya yönelik etkinliklerde benzer yönde hareket ettiği fakat bu yönelmelerin önemli ölçüde olmadığı anlamına gelmektedir.

Araştırma problemine ilişkin oluşturulan “Hipotez 4”, yapılan analizler neticesinde elde edilen sonuçlarla paralellik göstermediğinden red edilmiştir.

**Hipotez 5:** Pilotların serbest zaman motivasyonları ile serbest zaman tatmin düzeyleri arasında ilişki olacaktır.

Araştırmaya katılan pilotların serbest zaman motivasyon ve tatmin düzeyleri arasındaki ilişkiyi belirlemek amacıyla yapılan pearson korelasyon analizi sonuçları, her iki ölçek arasında orta düzeyde pozitif yönde ( $r: .419$ ;  $p < .05$ ) istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki olduğunu göstermektedir (Tablo: 3.27). Bulunan ilişkilerde pilotların motivasyon seviyelerinin artmasıyla tatmin seviyeleri de artış gösterirken benzer şekilde motivasyon seviyeleri azalırken tatmin seviyelerinin azaldığı ortaya çıkmaktadır. Serbest zaman tatmininin ölçülmesine yönelik üniversite öğrencileri ve gençler üzerinde yapılan çalışmalarda ise (Karlı ve diğ., 2008: 80-91; Trottier ve diğ., 2002: 131-144), katılımcıların serbest zaman aktivitelerine katılımları sonucunda elde ettikleri tatmin düzeyi araştırılmış ve aktiviteye yönelik katılım motivasyonu ile tatminin doğru orantılı olduğu gözlemlenmiştir. Serbest zaman tatmininin yüksek seviyede olması serbest zaman katılım motivasyonunu arttırmaktadır (Losier ve diğ., 1993: 158). Böylelikle çalışmamızda yer alan pilotların havacılık etkinliklerine ilişkin serbest zamanlarını değerlendirme biçimleriyle sağladıkları tatmin arasında doğrudan bir ilişki kurulabilir. Bu açıdan bakıldığında, serbest zaman etkinliklerine katılım gösteren bireylerin, motivasyon düzeyleri ile birlikte kazanım sağladıkları tatmin düzeyinin de olumlu yönde artış gösterdiği söylenebilir. Serbest zaman tatmin seviyesinin etkinlik sonrasında ya da etkinliğe katılım ile birlikte artış göstermesinin, sahip olunan motivasyon seviyesi ile yakından ilişkili olduğu düşünülebilir. Ağduman (2014: 54-55), Atatürk Üniversitesi'nin farklı bölümlerinde öğrenim gören öğrenciler üzerine yaptığı çalışmada, serbest zaman motivasyonu ve serbest zaman tatmini kavramlarının birbiriyle pozitif yönde ilişkili olduğunu bulmuştur.

Ölçeklerin alt boyutlarına ilişkin yapılan korelasyon analizinde ise, alt boyutlar arasında pozitif ve negatif yönlü, düşük ve orta düzeyde istatistiksel olarak anlamlı ilişkiler görülmektedir (Tablo: 3.28). İlişki düzeyinin “bilmek”, “başarmak”, “uyarılmak”, “belirlemek” alt boyutları ile serbest zaman tatmin ölçeği alt boyutları arasında daha kuvvetli olduğu belirlenmiştir. Bu sonuçla, pilotların içsel motivasyon kaynaklarının yüksek seviyede olmasıyla tatmin düzeylerinin bu duruma paralellik göstermesi beklenebilir. İçten

motive olan birey, zihninde olan planı programlı bir şekilde uygulamaya koyar. Bunu yaparken amaç ve hedeflerini belirler. Bu amaçlar doğrultusunda harekete geçer ve hedeflere ulaşmak için gerekli olan yöntemleri kullanır (Shinn, 1996; Çev. Kaplan). Bu yönüyle içsel motivasyon kaynaklarının, “psikolojik” alt boyutunda ifadesi geçen özgürlük hissi ve meydan okuma; “eğitimsel” alt boyutunda yer alan kişisel gelişim ve bilgi edinme ihtiyacı; “sosyal” alt boyutunda yer alan sosyalleşme ihtiyacı; “rahatlama” alt boyutunda vurgulanan stresten ve gerginlikten kurtulma; “fizyolojik” alt boyutunu oluşturan formda kalma ve sağlıklı olma isteği; “estetik” alt boyutunda yer alan güzellik anlayışı ile ilişkili olduğu sonucuna varılabilir.

Serbest zaman tatmini ölçeği alt boyutlarının seviyesinde artış olurken serbest zaman motivasyonu ölçeğinin “motivasyonsuzluk” alt boyutu seviyesinde azalma olmaktadır. Benzer şekilde “motivasyonsuzluk” alt boyutunda görülen artışa ters olarak serbest zaman tatmin ölçeği alt boyutlarının seviyesinde azalma olmaktadır. “Motivasyonsuzluk” alt boyutu ile diğer alt boyutlar arasındaki ilişkinin negatif yönde ve anlamlı olması bu araştırmadan beklenen sonucu vermektedir. Bu sonuç araştırma problemine yönelik oluşturulan “Hipotez 5” i destekler niteliktedir. Literatüre bakıldığında, bu sonuçlarla benzerlik gösteren çalışmalara rastlamak mümkündür. Katılım motivasyonu serbest zaman tatminine olumlu yönde katkı sağlamaktadır (Ragheb ve Tate, 1993; Robinson, 2003: 57-58).

Araştırma problemine ilişkin oluşturulan “Hipotez 5”, yapılan analizler neticesinde elde edilen sonuçlarla paralellik gösterdiğinden kabul edilmektedir.

**Hipotez 6:** Pilotların heyecan arama ve serbest zaman motivasyon düzeylerinin serbest zaman tatmin düzeyleri üzerinde etkisi olacaktır.

Ölçekler arasındaki ilişkiyi yorumlamak için yapılan doğrusal regresyon analizi sonucunda, serbest zaman motivasyonunun, serbest zaman tatmini üzerinde istatistiksel olarak anlamlı etkisinin olduğu tespit edilmiştir ( $\beta=.41$ ,  $t=11.22$ ,  $p=.00$ ). Benzer biçimde, heyecan aramanın da serbest zaman tatmini üzerinde anlamlı etkisinin olduğu bulunmuştur ( $\beta=.12$ ,  $t=3.24$ ,  $p=.00$ ). Pilotların serbest zaman motivasyon ve heyecan arama düzeyleri, serbest zaman tatmininin %19’ unu açıklamaktadır (Tablo: 29). Bu sonuç, motivasyon ve heyecan arama kavramlarının bireylerin tatmin olmalarına yönelik etkisinin olduğunu fakat bu etkinin düşük düzeyde görüldüğünü ortaya çıkarmaktadır.

Serbest zaman tatminine ilişkin alan yazın incelendiğinde, dünyada ve Türkiye’de macera rekreasyonu, heyecan arayışı, serbest zaman motivasyonu ve serbest zaman tatmini

kavramları arasındaki ilişkiyi ortaya koyan çalışmaların sınırlı sayıda olduğu görülmektedir. Beggs ve Elkins'in (2010) 'da yapmış olduğu çalışmada, serbest zaman motivasyonunun serbest zaman tatminine etkisi incelenmiş ve katılımcıların yüksek seviyedeki motivasyonlarının serbest zaman tatminiyle ilişkili olduğu tespit edilmiştir. Bununla birlikte Chen, Li ve Chen'in (2013: 1187-1199) yapmış olduğu çalışmada ise, serbest zaman motivasyonunun serbest zaman katılımına önemli derecede etki ettiği aynı zamanda serbest zaman katılımının da serbest zaman tatminini pozitif yönde etkilediği bulunmuştur. Bir diğer çalışmada ise Kao (1992: 14), serbest zaman aktivitelerine katılım sıklığı, serbest zaman deneyimi ve motivasyon ile serbest zaman tatmini arasındaki ilişkiyi incelemiş ve aktiviteye katılım sıklığının serbest zaman deneyimini arttırdığını, bununla birlikte motivasyonun olumlu yönde etkilendiğini ve tatmin düzeyinin arttığını ifade etmiştir. Benzer bir çalışmada serbest zamana katılımın serbest zaman tatmin düzeyine etkisi (Huang ve Carleton, 2003: 129-132), incelenmiş ve bu değerler arasında önemli ölçüde etkileşim bulunmuştur.

Şimşek (2011: 141), ekstrem ve geleneksel spor katılımcıları arasındaki farklılaşmayı belirlemeye yönelik yapmış olduğu çalışmada, ekstrem spor katılımcılarının bu sporları seçmelerindeki nedenin rutin yaşam tarzından uzaklaşarak sıradışı etkinlikleri yapma isteğinden kaynaklandığını ifade etmektedir. Risk alma, başarıma isteği, sıradışılık, heyecan arama gibi özellikler ekstrem sporların doğasını oluştururken katılımcılara deneyim kazanma imkanı sunmaktadır. Deneyim kazanmak isteyen bireyler ekstrem sporlar yardımıyla heyecan arayışlarını tatmin etmektedirler. Macera rekreasyonuna yönelik yapılan doğa sporları etkinlikleri de ifadesi geçen bu özellikleri içerisinde barındırmaktadır. Bu bakımdan çalışmamızın merkezinde yer alan yamaç paraşütü ve yelken kanat gibi ÇHHA ile ilgilenen pilotların heyecan arayışlarının düzeyi yapılan etkinlikten elde edecekleri tatmini olumlu yönde etkilediğinden söz edilebilir.

Yukarıdaki ifadeler ışığında, gerek serbest zaman motivasyonu, gerekse heyecan arama davranışı serbest zaman tatminini olumlu yönde etkilemektedir diyebiliriz. Bu çalışmadan elde edilen sonuçlar doğrultusunda hava sporları etkinliklerine katılan pilotların yüksek motivasyona sahip olmaları ve bununla birlikte heyecan arama isteklerinin yoğun olması serbest zaman içerisinde dâhil olunan etkinlikten elde edecekleri tatminin yüksek düzeyde olduğuna işaret etmektedir.

Araştırma problemine ilişkin oluşturulan "Hipotez 6" yapılan analizler neticesinde elde edilen sonuçlarla paralellik gösterdiğinden kabul edilmektedir.



Çok hafif hava araçları pilotlarının heyecan arayışları, serbest zaman motivasyonları ve serbest zaman tatmin düzeyleri arasındaki ilişkinin macera rekreasyonu kapsamında değerlendirilmesine yönelik yapılan bu çalışmada araştırma problemine ilişkin sonuçlar elde edilmiştir. Oluşturulan hipotezlerle alt problemler desteklenmiştir. Yapılan tüm istatistiksel analizler neticesinde sadece bir hipotez red edilirken diğer hipotezler kabul edilmiştir. Kabul ve red edilen hipotezler Tablo 4.1’ de gösterilmektedir.

**Tablo 4.1: Alt Problemlere İlişkin Hipotezlerin Kabul ve Red Durumları**

|                      | <b>Araştırma Hipotezleri</b>  | <b>Kabul</b> | <b>Red</b> |
|----------------------|---|--------------|------------|
| <b>H<sub>1</sub></b> | Pilotların heyecan arama düzeyleri arasında demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır.                                | +            |            |
| <b>H<sub>2</sub></b> | Pilotların serbest zaman motivasyonları arasında demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır.                           | +            |            |
| <b>H<sub>3</sub></b> | Pilotların serbest zaman tatmin düzeyleri arasında demografik özelliklerine ilişkin fark olacaktır.                         | +            |            |
| <b>H<sub>4</sub></b> | Pilotların heyecan arama düzeyleri ile serbest zaman motivasyonları arasında ilişki olacaktır.                              |              | +          |
| <b>H<sub>5</sub></b> | Pilotların serbest zaman motivasyonları ile serbest zaman tatmin düzeyleri arasında ilişki olacaktır.                       | +            |            |
| <b>H<sub>6</sub></b> | Pilotların heyecan arama ve serbest zaman motivasyon düzeylerinin serbest zaman tatmin düzeyleri üzerinde etkisi olacaktır. | +            |            |

## 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu bölümde, araştırmada varılan sonuçlara ilişkin bilgilere, araştırmacının macera rekreasyonuna yönelik alan yazına olan katkılarına ve gelecek araştırmalarda uygulanabilecek önerilere yer verilmektedir.

### 5.1. Sonuçlar

Bu çalışmada, ÇHHA pilotlarının macera rekreasyonu kapsamında havacılık etkinliklerine yönelik serbest zaman motivasyonu, heyecan arayışı ve serbest zamanlarında dâhil olunan bu etkinliklerden elde ettikleri tatmine ilişkin etkilerin ve bu değerlerin birbirleriyle olan ilişkilerinin incelenmesi amaçlanmıştır.

Araştırmaya ilişkin sonuçlar genel olarak özetlendiğinde; kadın pilotların tüm ölçek ortalamalarında erkek pilotlardan önde olduğu bulunmuştur.

- Heyecan arama düzeyi yüksek pilotların, eğitim seviyesi yüksek, genç yaştaki, bekâr kadınlardan oluştuğu sonucuna varılmıştır.
- Serbest zaman motivasyonu yüksek olan pilotların, genç yaştaki, düşük gelire sahip, bekâr kadınlardan oluştuğu sonucuna varılmıştır.
- Serbest zaman tatmini yüksek olan pilotların ise, genç yaşta, eğitim düzeyi yüksek, bekâr kadınlardan oluştuğu sonucuna varılmıştır.

Bu sonuçlar neticesinde, cinsiyet, yaş, medeni durum, eğitim durumu ve gelir seviyesi gibi sosyo-demografik değişkenlerin ÇHHA pilotlarının motivasyonlarında, heyecan arayışlarında ve tatmin düzeylerinde önemli olduğu görülmektedir. Genç yaştaki kadın pilotların macera rekreasyonu kapsamında yapılan serbest zaman etkinliklerine yönelik yaklaşımlarının olumlu yönde olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Eğitim seviyelerinin yüksek olması ise etkinliğe yönelik oluşan algıda olumlu sonuçlar vermektedir.

- Pilotların heyecan arama düzeyleri ile serbest zaman motivasyonları arasında ilişkinin olmadığı sonucuna varılmıştır.
- Pilotların serbest zaman motivasyonları ile serbest zaman tatminleri arasında ilişkinin olduğu sonucuna varılmıştır.
- Serbest zaman motivasyonu ve heyecan arama davranışı serbest zaman tatminini olumlu yönde etkilediği sonucuna varılmıştır.

Bu sonuçlar doğrultusunda, ÇHHA pilotlarının, havacılık etkinliklerine ilişkin serbest zamanlarını değerlendirme biçimleriyle sağladıkları tatmin arasında doğrudan bir

ilişki kurulabilir. Bu açıdan bakıldığında, serbest zaman etkinliklerine katılım gösteren bireylerin, motivasyon düzeyleri ile birlikte kazanım sağladıkları tatmin düzeyi de olumlu yönde artış göstermektedir. Serbest zaman tatmin seviyesinin etkinlik sonrasında ya da etkinliğe katılımı ile birlikte artış göstermesinin, sahip olunan motivasyon seviyesi ile yakından ilişkili olduğu sonucuna varılmıştır. Macera rekreasyonu kapsamında incelediğimiz hava sporları etkinliklerine katılan pilotların yüksek motivasyona sahip olmaları ve bununla birlikte heyecan arama isteklerinin yoğun olması elde edilecekleri tatminin yüksek düzeyde olduğu görülmüştür.

Kavramsal açıdan bakıldığında bu çalışmanın, macera rekreasyonuna ve spesifik bir alan olan hava sporlarına katkı sağladığı düşünülmektedir. Ayrıca ÇHHA pilotlarının heyecan arayışlarının, motivasyonlarının ve tatminlerinin serbest zaman etkinliklerine yönelmelerindeki tutumlarını ortaya koymaktadır. Literatürde özellikle yamaç paraşütü branşı üzerine yapılan çalışmalar göze çarparken, serbest zaman çatısı altında motivasyona, heyecan aramaya ve tatmine yönelik çalışmaların da yapıldığı bilinmektedir. Bu çalışmada ise tüm bu kavramların birlikte ele alınarak incelenmesi çalışmanın orijinalliğini vurgulamaktadır. Araştırma, Türkiye'nin farklı bölgelerinde hava sporları ile ilgilenen ÇHHA pilotlarıyla yapılması kavramlar üzerinde uygulanabilirlik sağlamak ve ulusal yazına macera rekreasyonu noktasında katkıda bulunmaktadır.

## 5.2.Öneriler

- Yapılan her bilimsel çalışmada olduğu gibi bu çalışmanın da belirli sınırlılıkları olduğu düşünüldüğünde; çalışmanın örneklem bölümünün sınırlılığı önem arz etmektedir diyebiliriz. Bu doğrultuda çalışmanın belirli bölgelerde gerçekleştirilmiş olması bütün ülke açısından genelleme yapılamayacağı öngörüsünü ortaya koyabilir. Bu bakımdan daha genel sonuçlara ulaşılabilmesi açısından ülkemizin diğer bölgelerinde de hava sporları ile ilgilenen pilotları kapsayan çalışmaların yapılması macera rekreasyonu literatürüne ve maceraya yönelik yapılan hava sporlarına olumlu katkılar sağlayabilir.
- Bu çalışmanın, macera rekreasyonuna katılım boyutlarının incelenmesine ilişkin geliştirilecek ölçeğe yönelik bir ön çalışma niteliği taşıdığı söylenebilir.
- Araştırmaya dâhil edilen 3 farklı ölçek ile katılımcıların demografik bilgileri arasındaki ilişki incelenmiş, ayrıca katılımcıların serbest zaman motivasyonu ve heyecan arama düzeylerinin serbest zaman tatminine olan etkisine bakılmıştır.

Ancak burada unutulmaması gereken bilimsel çalışmalarda başka birtakım faktörlerin de sosyal bilimlerde etkili olabileceğini göz ardı etmemektir. Örneğin yaşam tatmini, serbest zaman katılımı ya da katılımı engelleyen faktörlerin ileriki çalışmalarda bu kavramlara dâhil edilmesiyle araştırma sonuçlarının farklılık göstereceğini öngörmek mümkündür.

- Bundan sonraki çalışmalarda farklı bir takım ölçeklerle katılımcıların serbest zaman motivasyonları ya da heyecan arama düzeyleri arasındaki ilişkiler incelenebilir.
- Hava sporlarına yönelik farklı branşlardaki (skydiving, serbest paraşüt, gökyüzü sörfü vb.) sporcuların heyecan arama düzeylerine yönelik karşılaştırmalı analizlerinin yapıldığı araştırmalar yapılabilir.
- Bundan sonra yapılacak çalışmalarda aynı ölçekler üzerinden daha farklı macera etkinliklerine (su sporları, karada yapılan sporlar vb.) katılan bireylere yönelik araştırmalar yapılabilir.
- Çalışmadaki veri seti, aktif olarak uçuş etkinliklerine katılan pilotlara uygulanan anket sonuçlarından elde edilmiştir. Gelecek araştırmalar etkinliğe katılmadan önce ve etkinliğin hemen sonrası iki farklı zamanda ölçümler gerçekleştirilerek sonuçlar değerlendirilebilir.

## KAYNAKÇA

- Adair, J. (2006). *Etkili Motivasyon*. (Çev. Salih Uyan). İstanbul: Babıali Kültür Yayıncılığı.
- Ağduman, F. (2014). *Üniversite Öğrencilerinin Boş Zaman Motivasyon ve Tatminlerinin İncelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.
- Alpar, R. (2010). *Spor, Sağlık ve Eğitim Bilimlerinden Örneklerle Uygulamalı İstatistik ve Geçerlik-Güvenirlilik*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Ardahan, F. ve Lapa Yerlisu, T. (2010). Üniversite Öğrencilerinin Serbest Zaman Tatmin Düzeylerinin Cinsiyete ve Gelire Göre İncelenmesi. *Hacettepe J. of Sport Sciences*. 21 (4), 129–136.
- Ardahan, F. ve Lapa Yerlisu, T. (2011). Açık Alan Rekreasyonu: Bisiklet Kullanıcıları ve Yürüyüşçülerin Doğa Sporunu Yapma Nedenleri ve Elde Ettikleri Faydalar. *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*. 8(1): 1328-1341.
- Ayazlar, R.A. (2015). *Akış Deneyiminin Yamaç Paraşütü Deneyim Doyumu ve Yaşam Doyumuna Etkileri*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Aydın: Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Bakır, M. (1990). *Rekreasyon ve Turizm İlişkisinin Turizm Politikalarının Oluşturulmasındaki Önemi*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ball, I.L., Farnhill, D. ve Wangeman, J.F. (1984). Sex and Age Differences in Sensation Seeking: Some National Comparisons. *British Journal of Psychology*. 75: 257-265.
- Başol, A.M. (2007). *Aerodynamic Analysis of A Paraglider Wing Using Domain Decomposition Techniques*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Makine Mühendisliği.

- Beard, J.G. ve Ragheb, M.G. (1980). Measuring Leisure Satisfaction. *Journal of Leisure Research*. 12(1): 20-33.
- Beard, J.G. ve Ragheb, M.G. (1983). Measuring Leisure Motivation. *Journal of Leisure Research*. 15: 219-228.
- Beggs, B.A. ve Elkins, D.J. (2010). The Influence of Leisure Motivation on Leisure Satisfaction. *The Cyber Journal of Applied Leisure and Recreation Research*. July pp. Unpaginated.
- Bell, S. (2008). *Design For Outdoor Recreation*. New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Bentley, T.A., Page, S.J. ve Laird, I.S. (2001). Accidents in the New Zealand Adventure Tourism Industry. *Safety Science*. 38: 31-48.
- Berlund, B. (1992). High Altitude Training: Aspects of Haematological Adaptation. *Sports Medicine*. 14(5): 289-303.
- Birkan, K.C. (2009). *Çalışanların Motivasyonel Öncelikleri ve Bir Motivasyon Faktörü Olarak Liderliğin Önemi*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Bonke, J., Dedding, M. ve Lausten, M. (2009). Time and Money: A Simultaneous Analysis of Men's and Women's Domain Satisfaction. *J Happiness Stud*. 10: 113–131.
- Breivik, G., Roth, W.T. ve Jorgensen, P.E. (1998). Personality, Psychological States, and Heart Rate in Novice and Expert Parachutists. *Personality and Individual Differences*. 25: 365-380.
- Brightbill, C. (1960). *The Challenge of Leisure*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Broadhurst, R. (2001). *Managing Environments For Leisure and Recreation*. London and New York: Routledge, Taylor & Francis Group.

Butler, G.D. (1940). *Introduction to Community Recreation*. New York and London: Mcgraw-Hill Book Company.

Büyüköztürk, Ş. (2015). *Veri Analizi El Kitabı*. Ankara: Pegem Akademi Yayınları.

Carroll B. ve Alexandris K. (1997). Perception of Constraints and Strength of Motivation: Their Relationship to Recreational Sport Participation in Greece. *Journal of Leisure Research*. 29(3): 279-299.

Chang, H.M. ve Huang, Y.T. (2012). Paragliding Adventure Recreation Consumers' Activity Motivation, Enduring Involvement and Their Involved Behavior. *The Journal of International Management Studies*. 7(2): 61-74.

Chen, C. (2005). *Personality traits and their relationship to leisure motivation and leisure satisfaction in Southern Taiwan University students*. (Doctoral Dissertation). San Antonio, Texas: University of the Incarnate Word.

Chen, Y.C., Li, R.H. ve Chen, S.H. (2013). Relationships Among Adolescents' Leisure Motivation, Leisure Involvement and Leisure Satisfaction: A Structural Equation Model. *Social Indicators Research*. 110(3): 1187-1199.

Chubb, M. ve Chubb, H. (1981). *For A Detailed History of Leisure. One Third of Our Time*. Wiley: Chichester.

Coleman, R. ve Barries, G. (2000). *Yöneticinin Kılavuzu*. (Çev. Mehmet Harmancı) İstanbul: Remzi Kitabevi.

Cordes, K. ve Ibrahim, H.M. (1999). *Aplication in Recreation and Leisure for Today and Future*. Second Edition, Boston: WCB / McGraw-Hill.

Cross, C.P., Cyrenne, D.M. ve Brown G.R. (2013). Sex Differences in Sensation-Seeking: A Meta-Analysis. *Scientific Reports*. 3: 2486.

- Çalık, F., Başer, A., Ekinci, N.E. ve Kara, T. (2013). Tabiat Parklarının Sportif Rekreasyon Potansiyeli Modellemesi (Ballıkayalar Tabiat Parkı Örneği). *Spor Yönetimi ve Bilgi Teknolojileri Dergisi*. 8(2): 35-51.
- Çelebi, M. (2002). *Doğa Etkinliklerinin, Liderlik Becerilerinin Ortaya Çıkarılmasındaki Rolü*. (Doktora Tezi). Bolu: Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Çetinkaya, G. (2014). Bir Macera Turizmi Etkinliği Olarak Kaya Tırmanış Sporuna ve Antalya-Geyikbayırı'nın Potansiyeli. *Doğu Coğrafya Dergisi*. 19(31): 83-100.
- Dağıstanlı, M.A. (Editör). (2008). *Spor Kitabı*. İstanbul: NTV Yayınları.
- Daştan, T. (2007). *Türkiye'deki Çevre Sorunlarına Karşı Biyoloji Öğretmenlerinin Bakış Açılarının Değerlendirilmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Gazi Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü.
- Deci, E.L. ve Ryan, R.M. (1985). *Intrinsic Motivation and Self-Determination in Human Behavior*. New York: Plenum Press.
- DeGrazia, S. (1962). *Of Time, Work, and Leisure*. Garden City, N.Y.: Doubleday.
- Demir, C. ve Demir, N. (2006). Bireylerin Boş Zaman Faaliyetlerine Katılmalarını Etkileyen Faktörler ile Cinsiyet Arasındaki İlişki: Lisans Öğrencilerine Yönelik Bir Uygulama. *Ege Academic Review*. 6(1): 36-48.
- Demirhan, G. (2003). Doğa Sporlarına İlişkin Riskin Algılanması. *Spor Bilimleri Dergisi*. 14 (1): 1-13.
- Dinç, S.C. (2006). *Doğa Sporları Etkinliklerine İlişkin Liderlik Ölçeğinin Geliştirilmesi*. (Doktora Tezi). Ankara: Hacettepe Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.
- Doğan, O. (2004). *Spor Psikolojisi*. Cumhuriyet Üniversitesi Yayınları.



- Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, (2010). *Marka Kent Stratejik Kalkınma Planı*. [www.marka.org.tr](http://www.marka.org.tr). (12.10.2015).
- Driver, B.L. ve Brown, P.J. (1975). *A Socio Psychological Definition of Recreation Demand, with Implications for Recreation Resource Planning. In Assessing Demand for Outdoor Recreation*. Washington, DC: National Academy of Science.
- Driver, B.L. ve Knopf, R.C. (1977). Personality, Outdoor Recreation and Expected Consequences. *Environment and Behavior*. 9(2): 169-193.
- Driver, B.L., Brown, P.J. ve Peterson, G.L. (1991). *Research on Leisure Benefits: An Introduction to This Volume*. Benefits of Leisure. State College, PA: Venture.
- Dumazedier, J. (1991). Aile ve Bos Zaman. (Çev. Eriman Topbaş). *Aile ve Toplum Dergisi*. 1:2 Ankara.
- Eachus, P. (2004). Using the Brief Sensation Seeking Scale (BSSS) to Predict Holiday Preferences. *Personality and Individual Differences*. 36: 141-153.
- Ekici, S. ve Çolakoğlu, T. (2005). Farklı Yaş Grubu Gençlerin Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü Gençlik Kamplarından Yararlanma Düzeylerinin Karşılaştırılması. *Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*. 25(2): 145-156.
- Erdemli, A. (2008). *Spor Yapan İnsan*. İstanbul: E yayınları.
- Ewert, A. (1994). Playing the Edge: Motivation and Risk Taking in a High-Altitude Wilderness Like Environment. *Environment and Behavior*. 26(1): 3-24.
- Ewert, A. ve Hollenhorst, S. (1989). Testing the Adventure Model: Empirical Support for a Model of Risk Recreation Participation. *Journal of Leisure Research*. 21(2): 124-139.
- Ewert, A. ve Hollenhorst, S. (1995). Adventure Recreation and Its Implications for Wilderness. *International Journal of Wilderness*. 3(2): 21-26.

- Ewert, A., Galloway, S. ve Estes, C.A. (2001). Adventure Recreation: What's New for Resource Management, Public Policy Analysts and Recreation Providers. *Parks & Recreation*. 36(2): 26-34.
- Federal Aviation Administration (FAA). (2007). *Powered Parachute Flying Handbook*. Oklahoma: U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, Airmen Testing Standards Branch.
- Finucane, M.L., Alhakami, A., Slovic, P. ve Johnson, S.M. (2000). The Affect Heuristic in Judgments of Risks and Benefits. *Journal of Behavioral Decision Making*. 13: 1-17.
- Fuchs, G. (2013). Low Versus High Sensation-Seeking Tourists: A Study of Backpackers' Experience Risk Perception. *International Journal of Tourism Research*, 15: 81-92.
- Garda, B. (2010). *Macera Turizmi Pazarlaması: Antalya Yöresine Gelen Turistlerin Macera Turizmine Yönelik Eğilimleri Üzerine Bir Araştırma*. (Doktora Tezi). Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Geray, C. (1997). *Çevre İçin Eğitim. İnsan, Çevre ve Toplum*. (İkinci Baskı). Keleş, R. (Ed.). Ankara: İmge Kitabevi.
- Goodale, T. ve Godbey, G. (1988). *The Evaluation of Leisure*. State College: Venture Publishing.
- Gökçe, H. (2008). *Serbest Zaman Doyumunun Yaşam Doyumu ve Sosyo-Demografik Değişkenlerle İlişkisinin İncelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). Denizli: Pamukkale Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.
- Gökçe, H. ve Orhan, K. (2011). Serbest Zaman Doyum Ölçeğinin Türkçe Geçerlilik Güvenirlik Çalışması. *Hacettepe Journal of Sport Sciences*. 22(4): 139-145.
- Guinn, B. (1999). Leisure Behavior Motivation and the Life Satisfaction of Retired Persons. *Activities, Adaptation & Aging*. 23(4): 13-20.

- Gundersheim, J. (1987). Sensation Seeking in Male and Female Athletes and Non Athletes. *International Journal of Sports and Psychology*. 18: 87-99.
- Guszkowska, M. ve Boldak, A. (2010). Sensation Seeking in Males Involved in Recreational High Risk Sports. *Biology of Sport*. 27(3): 157-162.
- Güney, S. (2000). *Davranış Bilimleri*. Ankara: Nobel Yayınları.
- Güngörmüş, H.A. (2007). *Özel Sağlık-Spor Merkezlerinden Hizmet Alan Bireyleri Rekreatif Egzersize Güdüleyen Faktörler*. (Doktora Tezi). Ankara: Gazi Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü.
- Güngörmüş, H.A. (2012). The Study of Validity and Reliability of Turkish Version of Leisure Motivation Scale. *Energy Education Science and Technology Part B: Social and Educational Studies*. 4(3): 1209-1216.
- Gürseler, G. (1992). *Dikkat Dünya Tektir*. Ankara: Ümit Yayıncılık.
- Hacıoğlu, N., Gökdeniz, A. ve Dinç, Y. (2003). Boş zaman ve Rekreatif Yönetimi Örnek Animasyon Uygulamaları. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Harden, M.D. (2008). The Five Factor Model of Personality and Leisure Experience. (Master's Thesis). Fullerton: California State University.
- Hass, G.E., Driver B.L. ve Brown, P.J. (1980). A Study of Ski Touring Experiences on the White River National Forest. *In Proceeding of the North American Symposium on Dispersed Winter Recreation*. (pp. 27-29). University of Minn, Office of Special Programs Educational Series 2-3, Agric. Ext. Ser., St. Paul, MN.
- Hava Sporları, (t.y.). *Planör*. <http://yigm.kulturturizm.gov.tr/TR,10169/planor.html>. (10.10.2015).

- Haynes, C.A., Miles, N.V. ve Clements, K. (2000). A Confirmatory Factor Analysis of The Two Models of Sensation Seeking. *Personality and Individual Differences*. 29(5): 823-839.
- Hittner, J.B. ve Swickert, R. (2006). Sensation Seeking and Alcohol Use: Meta Analitic Review. *Addictive behaviour*. 31(8): 1383-1401.
- Horasanlı, Ü. (2009). *Dünyanın En İlginç Sporları*. İstanbul: Safran Yayınları.
- Huang, C. ve Carleton, B. (2003). The Relationships Among Leisure Participation, Leisure Satisfaction, and Life Satisfaction of College Students in Taiwan. *Journal Of Exercise Science and Fitness*. 1(2): 129-132.
- Ibrahim, H. ve Cordes K.A. (1993). *Outdoor Recreation*. USA: McGraw-Hill
- Idyll Arbor, Inc. (1991). *Leisure Satisfaction Measure*. (Mounir G. Ragheb, Jacob G. Beard). [https://www.idyllarbor.com/agora.cgi?p\\_id=A146&xm=on](https://www.idyllarbor.com/agora.cgi?p_id=A146&xm=on). (10.09.2015).
- Jack, S.J. ve Ronan, K.R. (1998). Sensation Seeking Among High and Low Risk Sports Participants. *Personality and Individual Differences*. 25(6): 1063-1083.
- Janice, T.S. Ho. (1996). Stress, Health and Leisure Satisfaction: The Case of Teachers. *International Journal of Educational Management*. 10(1): 41-48.
- Jenkins, J.M. ve Pigram, J.J. (2003). *Encyclopedia of Leisure and Outdoor Recreation*. London and New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Jones, C.D., Hollenhorst, S.J. ve Perna, F. (2003). An Empirical Comparison of the Four Channel Flow Model and Adventure Experience Paradigm. *Leisure Sciences*, 25: 17-31.
- Kao, C. (1992). *A model of leisure satisfaction*. (Doctoral Dissertation). USA: Indiana University, School of Health, Physical Education and Recreation.

- Karaküçük, S. (1997). *Rekreasyon Boş Zamanları Değerlendirme Kapsam, Kavram ve Bir Araştırma*. Ankara: Seren Matbaacılık.
- Karaküçük, S. (2008). *Rekreasyon Boş Zamanları Değerlendirme*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Karaküçük, S. ve Gürbüz, B. (2007). *Rekreasyon ve Kent(li)leşme*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Karlı, Ü., Polat, E., Yılmaz, B. ve Koçak, S. (2008). Serbest Zaman Tatmin Ölçeğinin (SZTÖ-Uzun Versiyon) Geçerlilik ve Güvenilirlik Çalışması. *Hacettepe Spor Bilimleri Dergisi*. 19(2): 80-91.
- Kazmier, L.J. (1979). *İşletme Yönetim İlkeleri*. (Çev: C. Cem ve diğ.). TODAİE Yayınları.
- Kelly, J.R. (1982). *Leisure*. New Jersey: Prentice Hall.
- Kılbaş, Ş. (2010). *Rekreasyon Boş Zamanı Değerlendirme*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Kır, İ. (2007). Yüksek Öğretim Gençliğinin Boş Zaman Etkinlikleri: KSÜ Örneği. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 17(2): 307-328.
- Knopf, R.C., Driver, B.L. ve Bassett, J.R. (1973). Motivations for Fishing. *In Transactions of the 28th North American Wildlife and Natural Resources Conference*. 191-204.
- Knowles S.J. (2002). *Marital Satisfaction, Shared Leisure, and Leisure Satisfaction in Married Couples With Adolescents*. (Master's Thesis). UK: Oklahoma Christian University Bachelor of Science.
- Koç, Ş. (1994). *Spor Psikolojisine Giriş*. İzmir: Saray Medikal Yayıncılık.
- Koçak, F. ve Balcı, V. (2010). Doğada Yapılan Sportif Etkinliklerde Çevresel Sürdürülebilirlik. *Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi*. 2(2): 213-222.

- Kovacs, A. (2007). *The Leisure Personality: Relationships Between Personality, Leisure Satisfaction, and Life Satisfaction*. (Doctoral Dissertation). USA: Indiana University, School of Health, Physical Education and Recreation.
- Kraus, R.G. (1985). *Recreation Program Planning Today*. London: Scott, Foresman and Company.
- Krüger-Franke M., Siebert, C.H. ve Pörringer W. (1991). Paragliding Injuries. *British Journal of Sports Medicine*. 25(2): 98-101.
- Lapsekili, N., Uzun, Ö. ve Ak, M. (2010). Obsesif Kompulsif Bozukluk Olgularında Heyecan Arama Davranışı. *Klinik Psikiyatri*. 13: 170-176.
- Leitner, M.J. ve Leitner, S.F. (2004). *Leisure Enhancement*. (Third Edition) New York, London: The Haworth Press, Oxford.
- Lepp, A. ve Gibson, H. (2008). Sensation Seeking and Tourism: Tourist Role, Perception of Risk and Destination Choice. *Tourism Management*. 29: 740-750.
- Li, M.H. ve Ou, S.H. (2002). Relationships Between Participants, Characteristics of Paraglider and Preferences of Environmental Attributes. *In 4th Leisure, Recreation, and Tourism Processing: Leisure Theory and Recreation Behavior*. (263-270). Taipei: The Outdoor Recreation Association of R.O.C.
- Little, D.E. (2002). Women and Adventure Recreation. Reconstructing Leisure Constraints and Adventure Experiences to Negotiate Continuing Participation. *Journal of Leisure Research*. 34(2): 157-177.
- Losier, G.F., Bourque P.E. ve Vallerand R.J. (1993). A Motivational Model of Leisure Participation in The Elderly. *The Journal of Psychology*. 127(2): 153-170.
- Lysyk, M., Brown, G.T., Rodrigues, E., McNally, J. ve Loo, K. (2002). Translation of the Leisure Satisfaction Scale into French: A validation study. *Occupational Therapy International*. 9(1): 76-89.

- Manfredo M.J., Driver B.L. ve Brown, P.J. (1983). A test of Concepts Inherent in Experience Based Setting Management for Outdoor Recreation Areas. *Journal of Leisure Research*. 15: 263-283.
- Manfredo M.J. ve Driver B.L. (1996). Measuring Leisure Motivation: A Meta-Analysis of The Recreation Experience Preference Scales. *Journal of Leisure Research*. 28(3): 188-213.
- Mannell, R.C ve Kleiber, D.A. (1997). *A Social Psychology of Leisure*. State College: Venture Publishing.
- Mannell, R.C. (1999). *Leisure Experience and Satisfaction*. Leisure Studies: Prospects for The Twenty-First Century. State College: Venture Publishing.
- Mannell, R., Zuzanek, J. ve Larson, R. (1988). Leisure States and Flow Experiences: Testing Perceived Freedom and Intrinsic Motivation Hypotheses. *Journal of Leisure Research*. 20: 289-304.
- Mansuroğlu, S. (2002). Akdeniz Üniversitesi Öğrencilerinin Serbest Zaman Özellikleri ve Dış Mekân Rekreasyon Eğilimlerinin Belirlenmesi. *Akdeniz Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*. 15(2): 53-62.
- Mcilraith, A.M. (2000). *Effects of A Leisure Education Program on Adjustment to Disability of Persons with Spinal Cord Injury*. (Master's Thesis). Manitoba, Winnipeg: University of Manitoba Faculty of Physical Education and Recreation Studies.
- McIntyre, N. ve Pigram, J. (1992). Recreation specialization reexamined: The case of vehicle-based campers. *Leisure Sciences*. 14(1): 3-15.
- McLean, D.D. ve Hurd, A.M. (2012). *Recreation and Leisure in Modern Society*. Canada: Jones & Bartlett Learning.

- Mengütay, S. (2003). Boş Zamanları Değerlendirme Paneli, 1. *Gençlik Boş Zaman ve Doğa Sporları Sempozyumu Bildiri kitabı*. (246-272). Ankara.
- Meyer, H.D., Brightbill, C.K. ve Sessoms, H.D. (1970). *Community Recreation*, Virginia, USA: A Guide to Its Organization.
- Miles, J.C. (1987). Wilderness As a Learning Place. *The Journal Environmental Education*. 18(2): 33-40.
- Moseley, C. (2000). *Teaching for Environmental Literacy*. Clearing House.
- Mutlu, İ. (2008). *Egzersiz Yapan Kişilerin Boş Zamanlarına Yönelik Tutumları Üzerine bir Araştırma: Kayseri İli Örneği*. (Yüksek Lisans Tezi). Niğde: Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Mutlu, İ., Yılmaz, B., Güngörmüş, H.A., Sevindi, T. ve Gürbüz, B. (2011). Bireyleri Rekreatif Amaçlı Egzersize Motive Eden Faktörlerin Çeşitli Değişkenlere Göre Karşılaştırılması. *Selçuk Üniversitesi Beden Eğitimi ve Spor Bilim Dergisi*, 13(1):54-61.
- Müftügil, S. (1993). *Dinlence ve Turizm İlişkisi*, (Derleyen: Ş. Yarcın), *Seyahat Yönetimi*. İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayını.
- Nazlıoğlu, M.D. (1991). Çevre Duyarlılığı ve Eğitim. *Anatolia, Aylık Turizm, Çevre ve Kültür Dergisi*, 2(19-20): 6-7.
- Ocak, E. (2006). *İstanbul'daki Tarihi Parkların Günümüz Kullanım İşlevleri Açısından İrdelenmesi*. (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Öngen, D. (2007). The Relationship Between Sensation Seeking and Gender Role Orientation Among Turkish University Students. *Sex Roles*. 57: 111-118.



- Özdemir, E. (2007). *Antisosyal Kişilik Bozukluğunda Heyecan Arama Davranışı ile Serum Seks Steroidleri Düzeyleri Arasındaki İlişkinin İncelenmesi*, (Tıpta Uzmanlık Tezi). Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Gülhane Askeri Tıp Akademisi, Askeri Tıp Fakültesi.
- Özer, L. ve Gülpınar, S. (2005). Hizmet Sektöründe Tüketicilerin Algıladıkları Riskler: Hava Yolları Sektöründe Bir Araştırma. *Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi*. 2005(1): 49-63.
- Özgülbaş, O. (2004). *Yamaçparaşüt Sporuna*. Ankara: THK Basımevi.
- Özgülbaş, O. (2005). *Yamaçparaşüt Sporunun Gelişimi ve Yamaçparaşüt Kazaları*. Ankara: THK Basımevi İşletmesi.
- Özsoy, D. ve Yavaş, V. (2012). Türk Sıcak Hava Balonculuğu, Dünü, Bugünü ve Yarını. *I. Ulusal Havacılık Teknolojisi ve Uygulamaları Kongresi*. İzmir.
- Page, S.J., Bentley, T.A. ve Walker, L. (2005). Scoping The Nature and Extent of Adventure Tourism Operations in Scotland: How Safe Are They?. *Tourism Management*, 26: 381-397.
- Pagen, D. (2001). *Paragliding Instructor's Manual*. USA: Hang Gliding Assn. Inc., Spring Mills.
- Pagen, D. (2004). *The Art of Paragliding*. Canada: Sport Aviation Publications, Spring Mills.
- Parker, S. (1979). *The Sociology of Leisure*. London: George Allen and Unwin Ltd.
- Pelletier, L.G., Vallerand, R.J., Blais, M.R., Brikre, N.M. ve Green-Demers, I. (1991). Leisure and Mental Health: Relations Between Motivation for Lesiure Activities and Psychological Well-Being. *Canadian Journal of Behaviorial Sciences*. 27: 140-156.
- Pieper, J. (1952). *Leisure: The Basis Of Culture*. New York: New American Library.

- Pigram, J.J. ve Jenkins, J.M. (1999). *Outdoor Recreation Management*. London and New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Pizam, A., Reichel, A. ve Uriely, N. (2001). Sensation Seeking and Tourist Behavior. *Journal of Hospitality and Leisure Marketing*. 9(3-4): 17-33.
- Plotnik, R. ve Kouyoumdjian, H. (2011). *Introduction to Psychology, (9th Edition)*. USA: Wadsworth, Cengage Learning.
- Pomfret, G. (2006). Mountaineering Adventure Tourists: A Conceptual Framework For Research. *Tourism Management*. 27(1): 113-123.
- Potgieter, J. ve Bisschoff, F. (1990). Sensation Seeking Among Medium and Low Risk Sports. *Perceptual and Motor Skills*. 71: 1203-1206.
- Powell, C. (2007). The Perception of Risk and Risk Taking Behavior: Implications for Incident Prevention Strategies. *Wilderness and Environmental Medicine*, 18: 10-15.
- Priest, S. ve Gass, A.M. (1997). *Effective Leadership in Adventure Programming*, USA: Human Kinetics.
- Ragheb, M.G. ve Tate, R.L. (1993). A Behavioral Model of Leisure Participation Based on Leisure Attitude, Motivation and Satisfaction. *Leisure Studies*. 12(1): 61-70.
- Reiss, S. (2012). Intrinsic and Extrinsic Motivation. *Teaching Of Psychology*. 39(2): 152-156.
- Richard, C. (2002). Learning to Launch a Power Harness. *Issue of Hang Gliding Magazine*. 1-5.
- Robinson, D.W. (1992). A Descriptive Model of Enduring Risk Recreation Involvement. *Journal of Leisure Research*. 24(1): 52-63.

- Robinson, J.A. (2003). *Perceived Freedom and Leisure Satisfaction of Mothers with Preschool-Aged Children*. (Yüksek Lisans Tezi). Ohio University, The School of Recreation and Sport Sciences and College of Health and Human Services.
- Rojek, C. (2010). *The Labour of Leisure The Culture of Free Time*. London: SAGE Publications Ltd.
- Roth, M., Schumacher, J. ve Brahler, E. (2005). Sensation Seeking in The Community: Sex, Age and Sociodemographic Comparisons on A Representative German Population Sample. *Personality and Individual Differences*. 39: 1261–1271.
- Ryan, R.M. ve Deci, E.L. (2000). Intrinsic and Extrinsic Motivations: Classic Definitions and New Directions. *Contemporary Educational Psychology*. 25: 54-67.
- Sabuncuoğlu, Z. ve Tüz, M. (2005). *Örgütsel Psikoloji*. Bursa: Furkan Ofset.
- Sağcan, M. (1986). *Rekreasyon ve Turizm*. İzmir: Cumhuriyet Basımevi.
- Sato, M., Jordan J.S. ve Funk, D.C. (2014). The Role of Physically Active Leisure for Enhancing Quality of Life. *Leisure Sciences*. 36: 293-313.
- Schofield, J. (2014). *Elementary Pilot Training Guide*. Leicester: The British Hang Gliding and Paragliding Association's Flying and Safety Committee.
- Schott, C. (2007). Selling Adventure Tourism: A Distribution Channels Perspective. *International Journal of Tourism Research*. 9: 257-274.
- Sevil, T. (2015). *Terapatik Rekreasyonel Aktiviteler Katılımın Yaşlıların Algıladıkları Boş Zaman Tatmini, Yaşam Tatmini ve Yaşam Kalitesine Etkisi*. (Doktora Tezi). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.
- Shinn, G. (1996). *Motivasyonun Mucizesi* (1. Baskı, Çev. Ulaş Kaplan). İstanbul: Sistem Yayıncılık.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, (t.y.). *Çok Hafif Hava Araçları*.  
<http://web.shgm.gov.tr/tr/s/2224-cok-hafif-hava-araclari>, (12.09.2015).

Sönmezoğlu, U., Polat, E. ve Aycan, A. (2014). Gençlik Merkezi Üyeleri ve Bazı Değişkenlere Göre Serbest Zaman Tatmin Düzeyleri. *International Journal of Science Culture and Sport*. SI(1): 219-229.

Spor, (2012). *Yamaç paraşütü nedir? Nasıl yapılır?*  
<http://www.on5yirmi5.com/haber/spor/diger-dallar/90741/yamac-parasutu-nedir-nasil-yapilir.html>, (12.10.2015).

Stegman, S. (2010). *The Relation Between Sensation Seeking and Life Satisfaction*. (Master's Thesis). Kansas, USA: .A Thesis Presented to the Graduate Faculty of the Fort Hays State University.

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

Şimşek, K.Y. (2011). Ekstrem Spor Tüketim Güdülerinin Türkiye'deki Ekstrem Spor Katılımcılarının Algıladıkları Değere, Algıladıkları Tatmine ve Davranışsal Niyetlere Etkisi. (Doktora Tezi). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.

Şimşek, K.Y. (2011). Ekstrem ve Geleneksel Spor Katılımcıları Arasında Duygu Arama Farklılıklarının Karşılaştırılması. Niğde Üniversitesi Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi. 5(2): 133-143.

T.C Fethiye Kaymakamlığı (2014). *Fethiye Babadağ Yamaç Paraşütü Uçuş Yönergesi*. Muğla: Turizm Danışma Bürosu.

Taşkesen, G. (2006). *Türk Havacılık Tarihine Eleştirel Yaklaşım*. (Doktora Tezi). İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Tekin, A. (2009). *Rekreasyon*. Muğla: Ata Ofset.

Tezcan, M. (1982). *Sosyolojik Açıdan Boş Zamanların Değerlendirilmesi*. Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Yayınları. 116: 7.

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

The American Association for Leisure and Recreation (AALR), (2003). *Leisure Education in the Schools*. Editor: Lisa C. Pesavento- 11.

Torkildsen, G. (1990). *Leisure and Recreation Managements*. London: Cambridge University.

Torkildsen, G. (2002). *Leisure and Recreation Managements*. (Fourth Edition). London and New York: Taylor&Francis Group.

Torkildsen, G. (2005). *Leisure and Recreation Managements*. (Fifth Edition). EveFN Spon. USA,Canada: Routledge. Taylor&Francis Group.

Torkildsen, G. (2010). *Sport and Leisure Management*. (Sixth Edition). USA: Routledge, Taylor&Francis Group.

Trottier, A.N., Brown, G.T., Hobson, S.J.G. ve Miller, W. (2002). Reliability and Validity of The Leisure Satisfaction Scale (LSS-Short Form) and The Adolescent Leisure Interest Profile (ALIP). *Occupational Therapy International*. 9(2): 131-144.

Tsai, E.H. (2005). A Cross-Cultural Study of Influence of Perceived Positive Outcome on Participation in Regular Active Recreation: Hong Kong and Australian University Students. *Leisure Sciences*. 27(5): 385-404.

Türk Hava Kurumu (2011). *Sportif Havacılık Kulüpleri Yönergesi*. Ankara: Türk Hava Kurumu Matbaası.

Türk Hava Kurumu (2013). *ÇHHA Uçuş Eğitim Okulu Yamaç Paraşüt Uçuş Eğitimi Yönergesi*. Ankara: Türk Hava Kurumu Matbaası.

Türk Hava Kurumu (2013). *ÇHHA Uçuş Eğitim Okulu Yelken Kanat Uçuş Eğitimi Yönergesi*. Ankara: Türk Hava Kurumu Matbaası.

Türk Hava Kurumu (2015). *Planör Uçuş Eğitim Okulu Planör Uçuş ve Eğitim Yönergesi*. Ankara: Türk Hava Kurumu Matbaası.

Türk Hava Kurumu (2015). *Çok Hafif Hava Araçları Sertifika ve Sporcu Lisans Defteri*. Eskişehir: THK.

Türk Hava Kurumu (2015). *Yamaç Paraşütü Sertifika ve Sporcu Lisans Defteri*. Eskişehir: THK.

Türk Kuşu Genel Müdürlüğü ÇHHA Okulu. (1996). <http://yamacparasutu.thk.org.tr/>, (03.07.2015).

Ultralight Aviation, (2015). [https://en.wikipedia.org/wiki/Ultralight\\_aviation](https://en.wikipedia.org/wiki/Ultralight_aviation),(22.09.2015).

Üstün, Ü.D., Kalkavan, A. ve Demirel, M. (2013). Investigating Free Time Motivation Scores of Physical Education and Faculty of Education Students According to Different Variables. *The Online Journal of Recreation and Sport*. 2(1): 18-26.

Vallerand, R.J., Pelletier, L.G., Blais, M.R., Briere, N.M., Senecal, C. ve Vallieres, E.F. (1992). The Academic Motivation Scale: A Measure of Intrinsic, Extrinsic, and Amotivation in Education. *Educational and Psychological Measurement*. 52(4): 1003-1017.

Walker, G.J., Halpenny, E., Spiers, A. ve Deng, J. (2011). A Prospective Panel Study of Chinese-Canadian Immigrants' Leisure Participation and Leisure Satisfaction. *Leisure Sciences*. 33: 349-365.

Wang, W., Wu, Y., Peng, Z., Lu, SW., Yu, L., Wang, G.P., Fu, X.M. ve Wang, Y.H. (2000). Test of Sensation Seeking in a Chinese Sample. *Personality and Individual Differences*. 28: 169-179.

- Wang, E.S.T., Chen, L.S.L., Lin, J.Y.C., ve Wang, M.C.H. (2008). The Relationship Between Leisure Satisfaction and Life Satisfaction of Adolescents Concerning Online Games. *Adolescence*. 43(169): 177-184.
- Weber, K. (2001). Outdoor Adventure Tourism A Review of Research Approaches. *Annals of Tourism Research*. 28(2): 360-377.
- Willett, A.H. (1971). *The Economic Theory of Risk and Insurance*. Huebner Foundation Studies, New York.
- WSM, (2009). *Sensation Seeking Scale*. Washington State University: Washington State Magazine.
- Yalçın, O. (2012). Kuruluşundan Günümüze Türk Hava Kurumu. *Akademik Bakış*. 6(11): 267-291.
- Yan, W. (2013). Effects of Consumer Participation Motivation and Participation Intention Towards Festivals on Experiential Satisfaction - A Case Study of The Rainbow Bay Festival Kaohsiung City. *The International Journal of Organizational Innovation*. 5(3): 51-62.
- Yerlisu Lapa, T. (2013). Life Satisfaction, Leisure Satisfaction and Perceived Freedom of Park Recreation Participants. *Social and Behavioral Sciences*. 93: 1985-1993.
- Yerlisu Lapa, T., Ağyar, E. ve Bahadır Z. (2012). Yaşam Tatmini, Serbest Zaman Motivasyonu, Serbest Zaman Katılımı: Beden Eğitimi ve Spor Öğretmenleri Üzerine Bir İnceleme (Kayseri İli Örneği). *Spormetre Beden Eğitimi ve Spor Bilimleri Dergisi*. 10(2): 53-59.
- Yetim, G. (2014). *Boş Zaman İlgileniminin Boş Zaman Tatmini ve Sadakati Üzerine Etkisi: Eskişehir'deki Fitnes Merkezleri Üzerine Araştırma*. (Yüksek Lisans Tezi). Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü.

- Zuckerman, M., Eysenck, S.B. ve Eysenck, H.J. (1978). Sensation Seeking in England and America: Cross-Cultural, Age, and Sex Comparisons. *Journal of Consulting Clinical Psychology*. 46: 139-149.
- Zuckerman, M. (1979). *Sensation Seeking: Beyond The Optimal Level of Arousal*. Erlbaum: Hillsdale, NJ.
- Zuckerman, M. (1990). The Psychophysiology of Sensation Seeking. *Journal of Personality*. 58(1): 313-345.
- Zuckerman, M. (1991). *Psychobiology of personality*. (Second Edition). New York: Cambridge University Press.
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioral Expressions and Biosocial Bases of Sensation Seeking*. New York: Cambridge University Press.
- Zuckerman, M. (1996). The Psychobiological Model for Impulsive Unsocialized Sensation Seeking: A Comparative Approach. *Neuropsychobiology*. 34: 125-129.
- Zuckerman, M. (2007). *Sensation Seeking and Risky Behavior*. Washington, DC: American Psychological Association.
- Zuckerman, M. ve Neeb, M. (1980). Demographic Influences in Sensation Seeking and Expressions of Sensation Seeking in Religion, Smoking, and Driving Habits. *Personality and Individual Differences*. 1: 197-206.



# EKLER

## EK 1: Etik Kurul Onay Belgesi



T.C.  
CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Sayı : 27697707-044- 2799  
Konu : Araştırma Hk.

18./06/2015

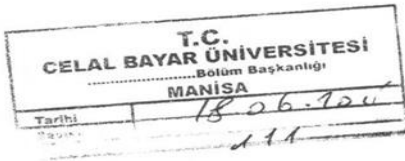
### REKREASYON ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA


- İlgi : a) 03.04.2015 tarih ve 20559679-74 sayılı yazınız.  
b) 18.05.2015 tarih ve 20559679-89 sayılı yazınız.  
c) 14.05.2015 tarih ve 20559679-88 sayılı yazınız.  
d) 04.06.2015 tarih ve 20559679-113 sayılı yazınız.  
e) Personel Daire Başkanlığının 11.06.2015 tarih ve 66325398-903.07.01-5728-7872 sayılı yazısı.

Anabilim Dalınız Yüksek Lisans programı öğrencilerinden Hande TAVAZAR, Özge GÖBEL, Devrim ZERENGÖK ve Tolga BEŞİKÇİ'nin araştırma başvuru dosyaları Etik Komisyonunca incelenmiş ve alınan kararlar ektedir.  
Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

  
Prof. Dr. Halit EV  
Enstitü Müdürü

Ek: Personel Daire Başkanlığının Yazısı (2 Sayfa)



  
22-06-2015

Adres Bilgisi: Bilgi Erişim Binası Giriş Kat, Muradiye Yerleşkesi, MANİSA  
Telefon: (0236) 201 27 59 Faks: (0236) 233 09 49  
e-posta: [sbc@cbu.edu.tr](mailto:sbc@cbu.edu.tr) Elektronik Ağ: <http://www.bayar.edu.tr/~sosyal/>

**Komisyon Karar Bilgisi**


**Araştırmacının Adı Sovadı-Başvuru Konusu:**

5-Rekreasyon Anabilim Yüksek Lisans öğrencisi Tolga Beşikçi'nin "Macera Rekreasyonunda "Heyecan Arayışı, Serbest Zaman Motivasyonu ve Serbest Zaman Tatmini Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: Çok Hafif Hava Araçları (ÇHHA) Pilot Örneği"başlıklı araştırma dosyası Etik Komisyonun 05.06.2015 tarihli toplantısında görüşülmüş olup, aynı toplantıda alınan 16 (onaltı) no'lu karar ile etik yönden uygunluğuna,

## EK 2: Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği (Leisure Motivation Scale) İzin Yazısı

NOTE: No copies of any of Idyll Arbor's testing tools may be made until Idyll Arbor, Inc. returns a signed contract that contains the signature of the student, the signature of the student's university supervisor, and the signature of one of Idyll Arbor's executive staff.

Date: 21.09.15

  
Student Signature

Talga BESİKCI  
Student printed name

Celal Bayar University  
School of Physical Education and Sports  
Student's Address: MANİSA / TÜRKİYE , 45040

Date: 21.09.15


  
Signature of University Advisor

Asst. Prof. Sirri Cem DINC  
Advisor printed name

Celal Bayar University  
Name of University

Celal Bayar University  
School of Physical Education and Sports  
Address of University MANİSA / TÜRKİYE , 45040

Date: 21.09.15


  
Thomas M. Blaschko, Idyll Arbor, Inc. President:  
39129 264<sup>th</sup> Ave. SE, Enumclaw, WA 98022 USA

Please print off a copy of this contract with the appropriate information filled in and mail back to Tom Blaschko, Idyll Arbor, Inc., 39129 264<sup>th</sup> Ave. SE, Enumclaw, WA 98022, USA.

### EK 3: Serbest Zaman Tatmin Ölçeği (Leisure Satisfaction Measure) İzin Yazısı

NOTE: No copies of any of Idyll Arbor's testing tools may be made until Idyll Arbor, Inc. returns a signed contract that contains the signature of the student, the signature of the student's university supervisor, and the signature of one of Idyll Arbor's executive staff.

Date: 21.09.15

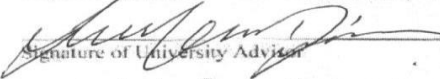
  
Student Signature

Tolga Beşikçi  
Student printed name

Celal Bayar University

School of Physical Education and Sports  
Student's Address: MANISA / TURKEY, 45040

Date: 21.09.15

  
Signature of University Advisor

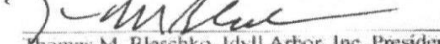
Asst. Prof. Sirel Cem Dinc  
Advisor printed name

Celal Bayar University  
Name of University

Celal Bayar University

School of Physical Education and Sports  
Address of University MANISA / TURKEY, 45040

Date: 21 Aug 15

  
Thomas M. Blaschko, Idyll Arbor, Inc. President:  
39129 264<sup>th</sup> Ave. SE, Enumclaw, WA 98022 USA

Please print off a copy of this contract with the appropriate information filled in and mail back to Tom Blaschko, Idyll Arbor, Inc., 39129 264<sup>th</sup> Ave. SE, Enumclaw, WA 98022, USA.

## EK 4: Eylem Öncesi Görüşme Formu

### KATILIMCI BİLGİLENDİRME FORMU

**Araştırma Sorusu:** Macera rekreasyonu kapsamında Çok Hafif Hava Araçları pilotlarının heyecan arayışları, serbest zaman motivasyonları ve serbest zaman tatmin düzeyleri arasında ilişki var mıdır?

#### GİRİŞ

Celal Bayar Üniversitesi, Beden Eğitimi ve Spor Yüksek Okulu, Rekreasyon Bölümü Araştırma Görevlisiyim. Aynı üniversitede akademisyen olarak görev yapan danışmanım ile birlikte “*Macera Rekreasyonunda, Heyecan Arayışı, Serbest Zaman Motivasyonu ve Serbest Zaman Tatmini Arasındaki İlişkinin İncelenmesi: Çok Hafif Hava Araçları (ÇHHA) Pilot Örneği*” konulu bir yüksek lisans tezi hazırlıyoruz. Çalışma ile ilgili bu anket formunu size sunma sebepimiz Türk Hava Kurumu bünyesinde yer alan Çok Hafif Hava Araçları ile ilgilenen kişiler olmanız ve aktif olarak uçuş etkinliklerine katılarak çalışma kapsamında bize bilgi verebilecek uygun kişilerden biri olmanızdır.

Bu çalışmada amacımız, Çok Hafif Hava Araçları (ÇHHA) pilotlarının heyecan arayışı, serbest zaman motivasyonu ve serbest zaman tatmini arasındaki ilişkinin macera rekreasyonu kapsamında saptanmasıdır. Elde edilecek sonuçların alana ilişkin literatüre olumlu katkılar sağlayacağı düşünülmektedir. Macera rekreasyonuna ilişkin çalışmalar özellikle ulusal literatürde son derece kısıtlı olduğu için çalışmamızda literatürdeki bu konudaki boşluğu doldurması beklenmektedir.

İzniniz dâhilinde doldurulacak olan bu anket formu ve vereceğiniz bilgiler bilimsel amaçlı kullanılacak olup, bilgilerin tamamı gizli kalacak ve araştırmacılar dışında herhangi bir kimsenin görmesi mümkün olmayacaktır. İstedığınız takdirde bu çalışmaya katılmaktan vazgeçebilirsiniz. Katkınız ve ilginiz için teşekkür ederiz.

Arş. Gör. Tolga BEŞİKÇİ  
tolga.besyo@hotmail.com

Yrd. Doç. Dr. Sırrı Cem DİNÇ  
scem.dinc@gmail.com

## EK 5: ÇHHA Pilotlarına Yönelik Hazırlanan Kişisel Bilgi Formu

Değerli Macera Sever,

Aşağıda sunulan anket soruları “ÇHHA” (Çok Hafif Hava Araçları) Pilotlarının, Heyecan Arayışı, Serbest Zaman Motivasyonu ve Serbest Zaman Tatminini ölçmeye yöneliktir. Sorulara vereceğiniz yanıtların doğruluğu çalışmanın bilimselliğine büyük katkı sağlayacaktır. Bu nedenle, lütfen soruları dikkatli bir biçimde okuyarak doldurunuz. İlginiz için sizlere teşekkür ederim.

**Arş. Gör. Tolga BEŞİKÇİ**

**1. Cinsiyet:** Kadın ( ) Erkek ( ) **2. Yaş:** .....

**3. Medeni Durum:** Evli ( ) Bekar ( )

**4. Eğitim Durumu:**

İlköğretim ( ) Ortaöğretim (lise) ( ) Lisans (Üniversite) ( ) Lisans Üstü ( )

**5. Gelir Seviyesi (Aylık):** ..... (TL)

**6. ÇHHA Branşınız:**

Yamaç Paraşütü ( ) Yelken Kanat ( ) Diğer(belirtiniz).....

**7. Uçuş Şekliniz:** Tek kişi ( ) İki Kişi (Tandem) ( ) Tek kişi + İki kişi (Tandem) ( )

**8. Kaç Yıldır Bu Branşla İlgileniyorsunuz:** .....

**9. Kaç Kez Kaza/Kırım Yaşadınız:** .....

**10. Bu Branşı Nasıl Öğrendiniz:**

THK Onaylı Kuruluşlarda ( ) Üniversite Kulüplerinde ( ) Kendi Kendime ( )

Özel Eğitim Veren Kuruluşlarda ( ) Diğer(belirtiniz).....

**11. Toplam Uçuş (Sorti) Sayınız:** .....

**12. Ne sıklıkla uçuş gerçekleştirirsiniz:**

İki günde en az 1 ( ) Haftada en az 1 ( ) Ayda en az 1 ( )

6 ayda en az 1 ( ) Her yıl en az 1 ( )

**13. Pilot Sertifika Sınıfınız:**

Lisans Yok ( )

“P2” Başlangıç Pilot (BP) ( )

“P3” Orta Seviye Pilot (OP) ( )

“P4” Pilot (P) ( )

“P5” Deneyimli Pilot (DP) ( )

Eğitmen Pilot (EP) ( )

Tandem Pilot (TP) ( )

**EK 6: LMS: Serbest Zaman Motivasyon Ölçeği (Leisure Motivation Scale)**

|    | <b>Havacılık etkinliklerine katılma nedeninizi düşünerek cevaplandırınız!</b>  | <b>Hiç Katılmıyorum</b> | <b>Katılmıyorum</b> | <b>Kararsızım</b> | <b>Katılıyorum</b> | <b>Tamamen Katılıyorum</b> |
|----|--|-------------------------|---------------------|-------------------|--------------------|----------------------------|
| 1  | Diğer işleri yapmaktan kurtulmak için.   | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 2  | Yeni şeyleri öğrenmekten çok keyif aldığım ve doyum hissettiğim için.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 3  | Daha sonraki yaşamımda kullanabileceğim sosyal, fiziksel veya zihinsel yetenekleri geliştirmenin iyi bir yolu olduğunu düşündüğüm için | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 4  | Heyecan verici deneyimler yaşadığımı düşünüyorum.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 5  | Serbest zaman aktivitelerini neden yaptığımı bilmiyorum.   | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 6  | Mücadele gerektiren ilginç şeylerin üstesinden gelmeye çalışmak doyum hissi veriyor.   | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 7  | Serbest zamanımı doldurmak benim için çok önemlidir.   | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 8  | Hiçbir iş yapmayan birisi gibi görünmek istemediğim için.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 9  | Bana çekici gelen konular hakkında daha fazla bilgi edinmenin beni memnun etmesi.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 10 | Kişisel düzeyde gelişim sağlamanın bir yolu olarak gördüğüm için.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 11 | Bu tür aktiviteleri yaparken kendimi özgür hissettiğim için.   | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 12 | Emin değilim ama serbest zaman aktivitelerinin bana uygun olmadığını düşünüyorum.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 13 | İlginç aktiviteler yaparak kendimi geçtiğimi (aştığımı) hissediyorum.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 14 | Hayatta mutlu olmak için serbest zaman aktivitelerine gerçekten ihtiyaç duyulduğu için.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 15 | Bazen diğerleri tarafından takdir edilmemi sağladığı için.   | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 16 | İlgimi çeken konuları derinliğine (daha iyi) anlamama imkân verdiği için.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 17 | Diğer alanlarda benim için önemli olan becerileri kazanmanın bir yolu olarak gördüğüm için.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 18 | Serbest zaman aktiviteleri beni gerçekten yüce/asil hissettirdiği için.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 19 | Emin değilim ama çok iyi yapabileceğim bir aktivitenin olmadığı gibi bir fikrim var.   | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 20 | Mücadele gerektiren aktiviteleri yaparken kendimi geçtiğimi (aştığımı) hissettiğim için.   | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 21 | Kendimi kesinlikle meşgul hissetmek istediğim için.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 22 | Diğerlerine kendimin dinamik bir insan olduğumu göstermek için.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 23 | İlginç alanları keşfetmeme izin verdiği için.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 24 | Kendimin diğer yönlerini keşfetmenin bir yolunun da serbest zaman aktivitelerine katılmaktan geçtiğini düşündüğüm için.                | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 25 | Tamamen rahatlama hissi verdiği için.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 26 | Bilmiyorum ama serbest zaman aktivitelerine katıldığım süreleri zamanımı boşa harcamış gibi düşünüyorum.                               | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 27 | Karışık aktiviteleri yapmaya çalışırken kendimi hoşnut hissediyorum.   | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |
| 28 | Serbest zamanlarımda kendimin kesinlikle iyi bir ruh halinde olmasını istediğim için.  | 1                       | 2                   | 3                 | 4                  | 5                          |

## EK 7: SSS Form-V: Heyecan Arama Ölçeği (Sensation Seeking Scale)

Aşağıda maddelerde yer alan iki farklı ifadeden sizin için en uygun olanını ('a' ya da 'b') mutlaka işaretleyiniz.

|    |   |
|----|---|
| 1  | (a) Sınırsız çılgınlıkların yaşandığı arkadaş toplantılarını severim.<br>(b) Sohbetin iyi olduğu sakin arkadaş toplantılarını tercih ederim.  |
| 2  | (a) İkinci, hatta üçüncü kez seyretmekten hoşlandığım sinema filmleri vardır.<br>(b) Daha önce gördüğüm bir filmi tekrar seyretmeye tahammül edemem.  |
| 3  | (a) Sık sık keşke bir dağcı olsam derim.<br>(b) Dağlara tırmanarak yaşamlarını riske atan insanları hiç anlamamışımdır.   |
| 4  | (a) Hiçbir vücut kokusunu sevmem.<br>(b) Bazı ten kokularından hoşlanırım.  |
| 5  | (a) Hep aynı yüzleri görmek beni sıkar.<br>(b) Her gün gördüğüm arkadaşlarımdan tanıdık yüzleri beni rahatlatır.  |
| 6  | (a) Kaybolacağımı da bilsem yeni bir şehri tek başıma keşfetmekten hoşlanırım.<br>(b) Bilmediğim bir şehirde rehberle dolaşmayı tercih ederim.  |
| 7  | (a) İnsanları sadece şaşırtmak veya üzme için bir şeyler yapan ve söyleyen kişilerden hoşlanmam.<br>(b) Ne yapabileceğini ya da söyleyebileceğini tam olarak bildiğiniz bir kişi bence sıkıcıdır.             |
| 8  | (a) Önceden olabilecekleri kestirebildiğim bir sinema filminden ya da tiyatro eserinden zevk almam.<br>(b) Önceden olabilecekleri kestirebildiğim bir sinema filmi ya da tiyatro eserini izlemekten sıkılmam. |
| 9  | (a) Esrar gibi uyuşturucu maddeleri denedim veya denemek isterim.<br>(b) Asla uyuşturucu bir madde kullanmam.   |
| 10 | (a) Üzerimde tuhaf veya tehlikeli bir etki bırakacak bir ilaç kullanmak istemem.<br>(b) Halusinasyon yaratacak yeni ilaçları denemek isterim.   |
| 11 | (a) Sağduyulu bir insan tehlikeli olabilecek etkinliklerden uzak durur.<br>(b) Bazen biraz tehlikeli olabilecek işler yapmaktan hoşlanırım.   |
| 12 | (a) Hiçbir sınırı olmayan ve cinsel açıdan özgür bir yaşam süren insanlardan hoşlanmam.<br>(b) Hiçbir sınır tanımayan insanların arkadaşlıklarından zevk alırım.  |
| 13 | (a) Uyarıcı madde kullanma fikri beni rahatsız eder.<br>(b) Bazen içki veya esrar gibi uyarıcı maddeler kullanırım.   |
| 14 | (a) Daha önce hiç tatmadığım yeni yiyecekleri denemekten zevk alırım.<br>(b) Hayal kırıklığına uğrama ya da hoşnut olmama olasılığı nedeniyle hep bildiğim yemekleri ısmarlarım.                              |
| 15 | (a) Başkalarının tatilde veya evde kaydettikleri kendi video çekimlerini seyretmekten hoşlanırım.<br>(b) Başkalarının tatilde veya evde kaydettikleri kendi video çekimleri beni çok sıkar.                   |
| 16 | (a) Bir gün su kayağı yapmak isterim.<br>(b) Su kayağı yapmak istemem.  |
| 17 | (a) Okyanusta surf yapmak isterdim.<br>(b) Okyanusta surf yapmak istemem.   |
| 18 | (a) Daha önceden planlanmamış, ne zaman nereye gidileceği belli olmayan bir geziye çıkmaktan hoşlanırım.<br>(b) Bir geziye çıkmadan önce nereye ne zaman gidileceğini çok iyi planlamaktan hoşlanırım.        |
| 19 | (a) Ayakları yere basan insanlarla arkadaşlık etmekten hoşlanırım.<br>(b) Farklı yaşam süren sanatçılar ve punkçılar gibi aykırı insanlarla arkadaşlık etmekten hoşlanırım.                                   |
| 20 | (a) Uçak kullanmayı öğrenmek istemem.<br>(b) Uçak kullanmayı öğrenmek isterim.  |
| 21 | (a) Denizin dibinde olmaktansa üstünde olmayı tercih ederim.<br>(b) Tüple denizin dibine dalmak isterim.  |



|    |  |
|----|--|
| 22 | (a) Eşcinsel bir insanla tanışmak isterim.<br>(b) Eşcinsel olduğundan şüphelendiğim bir insandan uzak dururum.   |
| 23 | (a) Paraşütle atlamak isterim.<br>(b) Bir uçaktan paraşütle veya paraşütsüz asla atlamak istemem.  |
| 24 | (a) Heyecan yaratacak şekilde önceden ne yapacağı belli olmayan insanlardan hoşlanırım.<br>(b) Güvenilir ve önceden ne yapacağı kestirilebilen insanlardan hoşlanırım.                                   |
| 25 | (a) Sadece macera olsun diye yeni bir etkinliğe girmem.<br>(b) Biraz korkutucu, yasa dışı veya gelenek dışı olsa bile yeni ve heyecan verici deneyimlerimin olmasından hoşlanırım.                       |
| 26 | (a) İyi bir resmin özü anlaşılabilir olmasında, formunun simetrisinde ve renklerinin uyumunda yatar.<br>(b) Modern resmin alışılmamış şekilleri ve doğaya aykırı renkleri bana güzel gelir.              |
| 27 | (a) Alıştığım ev ortamında zaman geçirmekten hoşlanırım.<br>(b) Evde belli bir süre zaman geçirmek zorunda kalırsam canım sıkılmaya başlar.  |
| 28 | (a) Trampleden suya atlamak zevklidir.<br>(b) Bir trampende ayakta durmaya bile dayanmam.  |
| 29 | (a) Karşı cinsten fiziksel çekiciliği yüksek kişilerle çıkmaktan hoşlanırım.<br>(b) Karşı cinsten benim değerlerimi paylaşan kişilerle çıkmaktan hoşlanırım.   |
| 30 | (a) Çok içen insanların çok gürültücü ve rahatsız edici davranabilmeleri nedeniyle bir partinin havası bozulabilir.<br>(b) Herkesin içki bardağının dolu olmasını sağlamak iyi bir partinin anahtarıdır. |
| 31 | (a) En kötü sosyal günah kaba davranmaktır.<br>(b) En kötü sosyal günah sıkıcı olmaktır.   |
| 32 | (a) İnsanlar evlenmeden önce yeterince cinsel deneyime sahip olmalıdır.<br>(b) İnsanların cinsel yaşama evlenerek başlamaları daha iyidir.   |
| 33 | (a) Çok param olsa bile jet sosyete yaşayan çılgın zenginlerle arkadaşlık etmezdim.<br>(b) Kendimi dünyada zevk peşinde koşan jet sosyeteden bir kişi olarak düşünebiliyorum.                            |
| 34 | (a) Bazen diğer insanları aşağılasalar bile şakacı kişilerden hoşlanırım.<br>(b) Diğer insanların duygularını incitme pahasına şaka yapan insanlardan hoşlanmam.   |
| 35 | (a) Sinema filmlerinde çok fazla cinsellik sergilendiğini düşünüyorum.<br>(b) Sinema filmlerinde cinselliğin sergilendiği sahnelerden hoşlanıyorum.  |
| 36 | (a) Birkaç bardak içkiden sonra kendimi daha rahat hissedirim.<br>(b) Kendini iyi hissetmek için içkiye gereksinim duyan bir insan sorunludur.   |
| 37 | (a) İnsanların bazı zevk, temizlik ve düzgünlük standartlarına göre giyinmeleri gerekir.<br>(b) Bazen bıraktığı etki acayip olsa da insanlar bireysel zevklerine göre giyinmelidir.                      |
| 38 | (a) Uzun bir deniz yolculuğuna ufak bir teknede çıkmak aptallıktır.<br>(b) Uzun bir deniz yolculuğuna ufak ama güvenli bir tekneyle çıkmak isterim.  |
| 39 | (a) Sıkıcı ve renksiz insanlara hiç tahammülüm edemem.<br>(b) Hemen hemen her konuştuğum insanda ilginç bir özellik bulabilirim.   |
| 40 | (a) Bir dağdan aşağıya kayarak inmek koltuk değnekleriyle dolaşmak için iyi bir başlangıçtır.<br>(b) Bir dağdan çok hızlı bir şekilde kayarak inmenin çok heyecanlı olacağını düşünüyorum.               |

## EK 8: LSS: Serbest Zaman Tatmin Ölçeği (Leisure Satisfaction Measure)

Aşağıdaki ifadeleri değerlendirirken genel olarak ne hissettiğinizi göz önünde bulundurarak “Neredeyse hiç doğru değil”, “Nadiren doğru”, “Bazen doğru”, “Çoğu kez doğru”, “Neredeyse her zaman doğru” olmak üzere derecelendirip size en uygun ifadeye (X) koyunuz.

|    |  | Neredeyse hiç doğru değil | Nadiren doğru | Bazen doğru | Çoğu kez doğru | Neredeyse her zaman doğru |
|----|--|---------------------------|---------------|-------------|----------------|---------------------------|
|    | <b>Lütfen uçuş deneyiminizi göz önüne alarak cevaplandırınız!</b>  |                           |               |             |                |                           |
| 1  | Serbest zaman aktivitelerim bana çok ilginç gelir.   |                           |               |             |                |                           |
| 2  | Serbest zaman aktivitelerim kendime güvenmemi sağlar.  |                           |               |             |                |                           |
| 3  | Serbest zaman aktivitelerim bana başarı hissi verir.   |                           |               |             |                |                           |
| 4  | Serbest zaman aktivitelerimde birçok farklı beceri ve yeteneğimi kullanırım.                                 |                           |               |             |                |                           |
| 5  | Serbest zaman aktivitelerim, etrafımdakiler hakkındaki bilgimi artırır.                                      |                           |               |             |                |                           |
| 6  | Serbest zaman aktivitelerim, yeni şeyler deneme fırsatı sunar.   |                           |               |             |                |                           |
| 7  | Serbest zaman aktivitelerim kendimi tanımama yardımcı olur.  |                           |               |             |                |                           |
| 8  | Serbest zaman aktivitelerim diğer insanlar hakkında bir şeyler öğrenmeme yardımcı olur.                      |                           |               |             |                |                           |
| 9  | Serbest zaman aktivitelerim sayesinde diğer insanlarla sosyal etkileşimde bulunurum.                         |                           |               |             |                |                           |
| 10 | Serbest zaman aktivitelerim diğer insanlarla yakın ilişkiler kurmama yardımcı olmaktadır.                    |                           |               |             |                |                           |
| 11 | Serbest zaman aktivitelerim sırasında tanıştığım insanlar arkadaş canlısıdır.                                |                           |               |             |                |                           |
| 12 | Serbest zamanlarda, serbest zaman aktiviteleri yapmaktan çok zevk alan (hoşlanan) insanlarla ilişki kurarım. |                           |               |             |                |                           |
| 13 | Serbest zaman aktivitelerim rahatlamama yardımcı olur.   |                           |               |             |                |                           |
| 14 | Serbest zaman aktivitelerim stresimi hafifletmeye yardımcı olur.   |                           |               |             |                |                           |
| 15 | Serbest zaman aktivitelerim, duygusal olarak iyi olmama katkıda bulunur.                                     |                           |               |             |                |                           |
| 16 | Serbest zaman aktiviteleriyle kolayca meşgul olurum, çünkü onları yapmayı severim.                           |                           |               |             |                |                           |
| 17 | Serbest zaman aktivitelerim fiziksel olarak zorlayıcıdır.  |                           |               |             |                |                           |
| 18 | Fiziksel formumu geliştiren serbest zaman aktiviteleri yaparım.  |                           |               |             |                |                           |
| 19 | Beni fiziksel olarak yenileyen serbest zaman aktiviteleri yaparım.   |                           |               |             |                |                           |
| 20 | Serbest zaman aktivitelerim sağlıklı kalmama yardımcı olur.  |                           |               |             |                |                           |
| 21 | Serbest zaman aktivitelerimle meşgul olduğum yerler ya da alanlar ferah ve temizdir.                         |                           |               |             |                |                           |
| 22 | Serbest zaman aktivitelerimle meşgul olduğum yerler ya da alanlar ilgi çekicidir.                            |                           |               |             |                |                           |
| 23 | Serbest zaman aktivitelerimle meşgul olduğum yerler ya da alanlar güzeldir.                                  |                           |               |             |                |                           |
| 24 | Serbest zaman aktivitelerimle meşgul olduğum yerler ya da alanlar iyi dizayn edilmiştir.                     |                           |               |             |                |                           |

**EK 9: Elektronik Ortam Üzerinden Anket Formu Gönderilen Havacılık Kulüpleri, Toplulukları ve Dernekleri, Forum ve Blogları**

|    | <b>Grup ismi</b>                             | <b>Erişim adresi</b>  |
|----|--|---|
| 1  | Türk Hava Kurumu                             | <a href="http://www.thk.org.tr/">http://www.thk.org.tr/</a>   |
| 2  | Türkiye Hava Sporları Federasyonu            | <a href="http://thsf.gen.tr/">http://thsf.gen.tr/</a>   |
| 3  | Flyinfante Yamaç Paraşütü Okulu              | <a href="http://www.flyinfante.com/index.php">http://www.flyinfante.com/index.php</a>   |
| 4  | Ikarus Sportif Havacılık                     | <a href="http://www.ikarus.com.tr/#">http://www.ikarus.com.tr/#</a>   |
| 5  | THK Manisa Sportif Havacılık Kulübü          | <a href="http://mashavk.org/">http://mashavk.org/</a>   |
| 6  | Garavity Tandem Paragliding                  | <a href="http://www.flygravity.com/">http://www.flygravity.com/</a>   |
| 7  | Yamaç Paraşütü Türkiye                       | <a href="http://yamacparasutu.net/">http://yamacparasutu.net/</a>   |
| 8  | Ordu Boztepe Yamaç Paraşütü Spor Kulübü      | <a href="http://www.orduyamacparasutu.com/">http://www.orduyamacparasutu.com/</a>   |
| 9  | Kayseri Havacılık Kulübü                     | <a href="http://www.kayserihavacilik.com/">http://www.kayserihavacilik.com/</a>   |
| 10 | Uçuş Kulübü                                  | <a href="http://www.ucuskulubu.com/">http://www.ucuskulubu.com/</a>   |
| 11 | Albatros Sportif Havacılık Kulübü            | <a href="http://www.albatros.org.tr/">http://www.albatros.org.tr/</a>   |
| 12 | Türkiye Sanal Havacılık Forumu               | <a href="http://forum.thyva.com/">http://forum.thyva.com/</a>   |
| 13 | Dragon Fly                                   | <a href="http://www.yamacparasutu.org/">http://www.yamacparasutu.org/</a>   |
| 14 | Skydive Efes                                 | <a href="http://www.skydiveefes.com/">http://www.skydiveefes.com/</a>   |
| 15 | Taurus Paragliding                           | <a href="http://www.turkey-paragliding.com/antalya.html">http://www.turkey-paragliding.com/antalya.html</a>   |
| 16 | dumlupınar üniversitesi havacılık kulübü     | <a href="http://www.dpu.edu.tr/havacilik">http://www.dpu.edu.tr/havacilik</a>   |
| 17 | Hacettepe Havacılık Kulübü                   | <a href="http://www.havacilik.hacettepe.edu.tr/">http://www.havacilik.hacettepe.edu.tr/</a>   |
| 18 | Üniversiteler Arası Yamaç Paraşütü Grubu     | <a href="https://www.facebook.com/groups/343402969124134/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/343402969124134/?fref=ts</a>                       |
| 19 | Pandül Sıradışı Sporlar Topluluğu            | <a href="http://pandul.org/">http://pandul.org/</a>   |
| 20 | Türkiye Yamaç Paraşütü Forumu                | <a href="https://www.yppforum.com/">https://www.yppforum.com/</a>   |
| 21 | Mersin Sportif Havacılık Kulübü Derneği      | <a href="http://thkmersinsportifhavacilikder.com">http://thkmersinsportifhavacilikder.com</a>   |
| 22 | Odtü Havacılık Topluluğu                     | <a href="http://www.metu.edu.tr/home/wwwhavat/turkce/index.htm">http://www.metu.edu.tr/home/wwwhavat/turkce/index.htm</a>                             |
| 23 | Manisa Havacılık Topluluğu                   | <a href="http://www.manhat.org/">http://www.manhat.org/</a>   |
| 24 | Gazi Üniversitesi Havacılık Kulübü           | <a href="http://www.gudak.gazi.edu.tr/havacilik/main.htm">http://www.gudak.gazi.edu.tr/havacilik/main.htm</a>   |
| 25 | Dumlupınar Üniversitesi Havacılık Kulübü     | <a href="http://www.dpu.edu.tr/havacilik">http://www.dpu.edu.tr/havacilik</a>   |
| 26 | Akdeniz Üniversitesi Havacılık Kulübü        | <a href="http://www.akdeniz.edu.tr/yeni1/hava/">http://www.akdeniz.edu.tr/yeni1/hava/</a>   |
| 27 | Adrenalin                                    | <a href="http://www.adrenalin.org.tr">http://www.adrenalin.org.tr</a>   |
| 28 | Yelken Kanat                                 | <a href="https://www.facebook.com/pages/Yelkenkanat/105583456141312?fref=ts#">https://www.facebook.com/pages/Yelkenkanat/105583456141312?fref=ts#</a> |
| 29 | Fun Flyers Club Turkey                       | <a href="https://www.facebook.com/groups/funflyers/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/funflyers/?fref=ts</a>                                   |
| 30 | Ordu Sportif Havacılık Kulübü                | <a href="https://www.facebook.com/groups/oshavk/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/oshavk/?fref=ts</a>   |
| 31 | Türk Askeri Havacılığı                       | <a href="https://www.facebook.com/TurkAskeriHavaciligi">https://www.facebook.com/TurkAskeriHavaciligi</a>   |
| 32 | DEHAVK                                       | <a href="https://www.facebook.com/groups/dehavk/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/dehavk/?fref=ts</a>   |
| 33 | Türkiye Multicopterçiler Platformu           | <a href="https://www.facebook.com/groups/multicoptertr/">https://www.facebook.com/groups/multicoptertr/</a>   |
| 34 | Airport Gündem                               | <a href="https://www.facebook.com/groups/1389850777906398/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/1389850777906398/?fref=ts</a>                     |
| 35 | Muğla Yamaç Paraşütü ve Dağcılık Grubu       | <a href="https://www.facebook.com/groups/183476798436421/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/183476798436421/?fref=ts</a>                       |
| 36 | Planörçülük Ayrıcalıktır                     | <a href="https://www.facebook.com/groups/331054421088/">https://www.facebook.com/groups/331054421088/</a>   |
| 37 | İzmir Yamaç Paraşütü Grubu                   | <a href="https://www.facebook.com/groups/izmiryp/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/izmiryp/?fref=ts</a>                                       |
| 38 | Apus Air Sports                              | <a href="https://www.facebook.com/groups/109339442474661/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/109339442474661/?fref=ts</a>                       |
| 39 | Tekirdağ Yamaç Paraşüt Kulübü                | <a href="https://www.facebook.com/tekirdagyamacparasutu?fref=ts">https://www.facebook.com/tekirdagyamacparasutu?fref=ts</a>                           |
| 40 | Denizli Yamaç Paraşütü                       | <a href="https://www.facebook.com/groups/295768450439467/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/295768450439467/?fref=ts</a>                       |
| 41 | Yamaç Paraşütü Türkiye-Paragliding Turkey    | <a href="https://www.facebook.com/groups/122239064503295/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/122239064503295/?fref=ts</a>                       |
| 42 | Havacılık Meraklıları (Aviation Enthusiasts) | <a href="https://www.facebook.com/groups/avienttr/">https://www.facebook.com/groups/avienttr/</a>   |
| 43 | Derin Yamaç Spor Kulübü                      | <a href="https://www.facebook.com/groups/163728963644722/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/163728963644722/?fref=ts</a>                       |
| 44 | Bafra Havacılık Kulübü                       | <a href="https://www.facebook.com/havasporlari">https://www.facebook.com/havasporlari</a>   |
| 45 | Türkiye Yamaç Paraşütü Pilotları             | <a href="https://www.facebook.com/groups/trypp/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/trypp/?fref=ts</a>   |
| 46 | Tire Yamaç Paraşütü Grubu                    | <a href="https://www.facebook.com/groups/tireyamacparasutu/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/tireyamacparasutu/?fref=ts</a>                   |
| 47 | Balıkesir Yamaç Paraşütü Grubu               | <a href="https://www.facebook.com/groups/230179943710619/">https://www.facebook.com/groups/230179943710619/</a>                                       |
| 48 | Samsun Yamaç Paraşütü                        | <a href="https://www.facebook.com/groups/152850341448951/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/152850341448951/?fref=ts</a>                       |
| 49 | Gedik Yamaç Paraşütü Kulübü                  | <a href="https://www.facebook.com/groups/401289696648473/">https://www.facebook.com/groups/401289696648473/</a>                                       |
| 50 | Yelkenkanat-Microlight Türkiye               | <a href="https://www.facebook.com/groups/7974156738/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/7974156738/?fref=ts</a>                                 |
| 51 | Bağımsız Havacılar                           | <a href="https://www.facebook.com/groups/411263342337784/?fref=ts">https://www.facebook.com/groups/411263342337784/?fref=ts</a>                       |
| 52 | Burdur Yelken Kanat ve Yp Grubu              | <a href="https://www.facebook.com/groups/312178166458/?ref=ts&amp;fref=ts">https://www.facebook.com/groups/312178166458/?ref=ts&amp;fref=ts</a>       |