



Uçak Kaygılarının Turistik Seyahatlere Etkisine Yönelik Bir Araştırma (A Study on the Effects of Airplane Concerns on Tourist Travels)

* Cevdet AVCIKURT^a, Mehmet SARIOĞLAN^b, Gencay SAATÇI^c, Yakup DİNÇ^d

^a Balıkesir University, Faculty of Tourism, Department of Tourism Management, Balıkesir/Turkey

^b Balıkesir University, Faculty of Tourism, Department of Gastronomy and Culinary Arts, Balıkesir/Turkey

^c Çanakkale Onsekiz Mart University, Faculty of Tourism, Department of Tourism Management, Çanakkale/Turkey

^d Balıkesir University, Ayvalık Vocational School, Department of Hotel, Restaurant and Catering, Balıkesir/Turkey

Makale Geçmişi

Gönderim Tarihi: 14.02.2021

Kabul Tarihi: 29.03.2021

Anahtar Kelimeler

Uçak kaygıları

Turistik seyahatler

Havayolu

Öz

Çalışma bireylerin seyahat kısıtlarına neden olan en önemli olgulardan birisi olan uçak kaygılarını belirlemek amacıyla gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmada nicel araştırma yöntemleri kullanılmış olup 498 katılımcı araştırmaya katkı sağlamıştır. Katılımcıların ağırlıklı olarak genç yaşta olduğu ve ortalama 5001-7000 TL arasında gelire sahip olduğu ortaya çıkmıştır. Yakınlarını ziyaret etme ve tatil amaçlı olarak bu ulaşım aracını tercih eden katılımcıların ağırlıklı olduğu ve 1-5 defa seyahat ettiği aynı zamanda seyahat süresinin kısa ve konforlu olması sebebiyle uçakla seyahati tercih ettikleri görülmektedir. Öte yandan uçak seyahatlerinde bireylerin kaygılanma sebeplerinin en çok geç kalma, uçağın kalkışını bekleme ve rötör gibi durumlarda meydana geldiği bu ve benzeri kaygıları aşabilmek için ise uçakta uyumaya çalıştıkları veya yazılı medya araçlarıyla vakit geçirmekle beraber sakinleştirici ilaç kullandıkları belirlenmiştir. Son olarak katılımcıların yaşadıkları kaygıdan ve stresten kaynaklı olarak uçakla seyahat sonrasında bel ağrısı, mide ağrısı ve tansiyon gibi rahatsızlıklar yaşadıkları saptanmıştır.

Keywords

Concerns

Tourist travels

Airlines

Abstract

The study was carried out to determine flight anxiety, which is one of the most important phenomena that cause travel restrictions of individuals. Quantitative research methods were used in this study and 498 participants contributed to the research. It has been revealed that the participants are predominantly young and have an average income of 5001-7000 TL. It is seen that the participants who prefer this means of transportation for visiting their relatives and for holiday purposes are predominant and they travel 1-5 times and also prefer to travel by plane due to the short and comfortable travel time. On the other hand, it has been determined that the reasons for anxiety of the individuals during plane travels mostly occur in situations such as being late, waiting for the departure of the plane and delayed, and they try to sleep on the plane or spend time with written media and use sedative drugs to overcome these and similar concerns. Finally, it was determined that the participants experienced discomfort such as low back pain, stomach pain and blood pressure after traveling by plane due to the anxiety and stress they experienced.

Makalenin Türü

Araştırma Makalesi

* Sorumlu Yazar

E-posta: avcikurt@balikesir.edu.tr (C. Avcıkurt)

DOI: 10.21325/jotags.2021.803

GİRİŞ

Çalışma bireylerin seyahat kısıtlarından olan uçak kaygılarının düzeylerinin tespit edilmesine yönelik bir çalışma olmakla birlikte literatürde daha önce böyle bir çalışmaya rastlanılamamış olması nedeniyle alan yazına kaydedeğer düzeylerde katkı sağlayacağı düşünölmektedir. Turizm, Latince “tornus” kelimesinden türemekte ve insanların bir eksen etrafında dönme hareketini temsil etmektedir. Buradan da İngilizce, Fransızca ve Almanca gibi yaygın dünya dillerine “tour” biçiminde geçmiştir ki bireylerin dairesel hareket içerisinde bazı görölmeye değer yerleri, iş veya eğlence sebebiyle gezip geri dönmelerini ifade etmektedir (Ağaoğlu, 1991, s. 24). Birleşmiş Milletlerin ve Dünya Turizm Örgütünün 1994 yılında ifade etmiş olduğu turizm tanımına göre ise kişilerin, eğlence, iş veya başka sebepler doğrultusunda yaşamış oldukları yerin dışında bir yere gitmesi ve seyahat başlangıç süresini takip eden zamanın bir yılı geçmemek üzere gittikleri yerlerde ikamet etmemeleri olarak tanımlamakla birlikte (Glaesser, 2006). Han ve Fang (1997, s. 357) turizmi milli gelire katkıda bulunan, istihdamı artıran ve olumlu yönde etkileyen bir sektör olarak ifade edilmiştir.

Turizm; dinamik, gelişen, tüketici odaklı bir hizmet alanı ve birbiriyle bağlantılı tüm bileşenleri (seyahat, konaklama, gastronomi, rekreasyon vb.) bir bütün olarak ele alınırsa dünyanın en büyük endüstrisidir (Walker, 2002, s. 40). Turizm olgusu, modern toplumu önemli şekilde etkileyen sosyal ve ekonomik bir olgudur (Crick, 1996, s. 15). Bireylerin şahsi yahut ticari sebepler için normal hayat döngülerinde bulunmadıkları yerlere geçici süreliğine seyahat etmeyi gerektiren sosyoekonomik ve kültürel bir fenomendir (UNWTO, 2021). Matheson ve Wall (1982) ise turizmi insanların çalışma ve ikamet yerleri dışındaki mesafelere yönelik geçici bir hareketi olarak tanımlamıştır. Bu destinasyonlarda kaldıkları sürece gerçekleştirdikleri faaliyetler ve gereksinimlerini karşılamak için oluşturulan tesislerdir. Seyahatin nedeni, tatil yapmak, dinlenmek, sağlık, din, spor, arkadaşlar veya aileleri ziyaret etmek, çalışma veya toplantı yapmak gibi sebepler olmalıdır (Sinclair, 1998).

Son yıllarda ulaşımış olduğu pazar büyüklüğü ve ölkelerin ekonomileri açısından sahip olduğu potansiyel sayesinde turizm, günümüzde küresel boyutta en büyük sektörlerden birisi olarak kabul edilmektedir. Bu sebeple dünyada birçok öлке, bölge ve turistik destinasyon turizm dinamiklerini analiz edip geliştirmek ve ekonomik yararlarını daha yükseğe çıkarmak arzusundadır (Akoğlan vd., 2013). Turizm sektörü, dünya genelinde yaratmış olduğu ekonomik sonuçlar sebebiyle önemli bir ekonomik olay niteliği taşımaktadır. Turizmin ortaya koyduğu ekonomik neticeler göz önüne alındığında, turizm birçok ölkenin bu sonuçlardan yararlanmak için çaba gösterdiği bir sektör konumundadır (İçöz, 2005). Bu sektör ölkelere önemli boyuta döviz kazancı sağlamakla birlikte istihdam ve öлке imajı üzerinde de fazlasıyla önemli etkilere sahiptir (Bozkurt & Çağlı, 1991). Bilindiği gibi İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra A.B.D. savaş sebebiyle tahrip olan Avrupa ölkelerine maddi desteklerde bulunmuştur. Bu sayede şehirleşme ve ekonomik anlamda toparlanan Avrupa ölkeleri günümüzde turizm faaliyetlerinde önemli bir konuma gelmiştir. Son dönemlerde ise teknolojik gelişmelerin de etkisiyle ulaşım ve konaklama imkânlarının gelişmesi ile insanların turizm faaliyetlerine katılımı artmıştır (Bahar & Kozak, 2005). Turizmin öлке ekonomileri üzerindeki en başta gelen olumlu etkilerinden birisi de gelir yaratma etkisidir. Bir öлкеyi ziyaret eden turistlerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere doğrudan veya dolaylı olarak yaptıkları konaklama, ulaştırma, yeme-içme, eğlence, kültür-sanat, hediyeelik eşya, sağlık, alışveriş vb. her türlü harcamalar, o ölkenin turizm gelirlerini oluşturmakta ve ihracat etkisi göstermektedir (Kozak vd., 2017). Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü (UNWTO) turizm gelirini, “bir öлкеye

gelen turistlerin, yabancı döviz kaynakları ile tüketim harcamaları olarak mal ve hizmetlere yaptıkları ödemeler ile elde edilen gelirler” biçiminde tanımlamıştır (Ünlüöner vd., 2018).

Küreselleşme, artan refah düzeyi, havayolu ulaşımının giderek daha güvenli, hızlı ve konforlu hale gelmesi, havayolu firması sayısının artması ve rekabetin etkisi ile fiyatların makul seviyelere gelmesi, bilişim teknolojilerinde meydana gelen hızlı gelişmeler gibi sebeplerle turizm sektörü dünyada hızla büyüyen ve en fazla gelir getiren sektörler arasında yer almaya başlamıştır. Her yıl milyonlarca insan dünyanın farklı yerlerine turist olarak seyahat edip milyarlarca dolar harcama yapmakta ve dünya genelinde büyük bir ekonomik hareketliliğe neden olmaktadır. Küresel turizm hareketleri incelendiğinde, 2005 yılında uluslararası turizm hareketlerine katılan kişi sayısı 807 milyon iken, 2019 yılına gelindiğinde bir önceki yıla göre % 3,8’lik artışla 1,5 milyar kişiye ulaşmıştır (UNWTO, 2020). Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi tarafından yayınlanan bir çalışmada; 2019 yılında turizm sektörünün, 8,9 trilyon dolar katkı ile küresel gayri safi hâsılanın % 10,3’ünü; tüm dünyada 330 milyon iş imkânı ile toplam istihdamın %10’unu sağladığı belirtilmiştir. Aynı çalışmada, turizm sektörünün istihdam sağlayacağı kişi sayısının 2030 yılında 425 milyona ulaşacağı, küresel gayri safi hâsılanın ise % 11,3’ünü oluşturacağı öngörülmektedir. Küresel turizm gelirlerine bakıldığında, 2019 yılında uluslararası turizm hareketlerinden elde edilen gelirler 1,7 trilyon dolar olarak gerçekleşmiş olup, bu rakam dünya genelindeki toplam ihracatın % 6,8’ini; küresel hizmetler sektörü ihracatının ise % 28,3’ünü oluşturmaktadır (WTTC, 2020). Ülkelerin 20. yüzyılda iktisadi ve sosyo-kültürel açıdan gelişmesinde turizm sektörü çok önemli bir katkı sağlamıştır (Karataş & Babür, 2013). Son yıllarda turizmin sadece kendisinden en çok pay alan gelişmiş ülkelerde değil gelişmekte olan ülkelerde de kendisinin etki ettiği ekonomik, sosyal, kültürel ve politik durumlar vesilesiyle çok önemli bir noktaya gelmiştir. Dünyada yaklaşık olarak 300 milyon insana istihdam etmesiyle küresel anlamda çok önemli istihdam olanakları yaratan önemli bir sektördür. Diğer bir ifadeyle dünyada yapılan yatırımlarının %7’si turizm sektörüne yapılmakta olup dünyada çalışan 16 kişiden biri turizm sektöründe çalışmaktadır. Bu nedenle turizme olan talep artmakta, yeni turizm türleri insanları cezbetmekte ve turizmin önemi dünyada ve ülkemizde artmaktadır (Emekli, 2005). Ülkemizde turizm sektörünün önemi 1960’lı yıllarda anlaşılrsa da sektörün gelişimi için önemli hamleler 1980’li yıllarda yapılmaya başlanmıştır. 1980’li yılların başında ülkemizin turizm sektöründen elde ettiği gelirin ülkemizin sahip olduğu tarihi, kültürel ve doğal güzellikler karşısında beklentilerin altında olduğu görülmüştür. Bundan dolayıdır ki 1980’li yılların başında turizm sektörüne olan yaklaşım değişmiş, turizm sektörü tüm yönleriyle bir bütün olarak ele alınmaya başlanmıştır (Avcıkurt & Karaman, 1995). Turizm sektörü Türkiye’de faaliyetler açısından son 25 yılda dünya ile aynı düzeyde gelişme göstermiştir. Günümüzde ülkemizde halen gelişim gösteren turizm sektörü 1980’li yıllarda yapılan yatırımlar ve izlenen politikalar nedeniyle gelişme sağlanmıştır. Türkiye’nin bu yıllarda sadece ekonomik olarak değil, sosyal ve kültürel olarak da dışı açık bir politika izlemesi sebebiyle turizmde önemli gelişimlerin yaşanmasının nedeni olunmuştur (Zengin, 2010). Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de turizm sektörü, meydana getirdiği doğrudan ve dolaylı ekonomik katkılar sayesinde yıllar içerisinde önem kazanmış ve Türkiye ekonomisinde önem arz eden sektörlerinden birisi konumuna gelmiştir. Turizmin olumlu ekonomik etkileri Türkiye açısından ele alındığında, gelir ve istihdam katkısının yanı sıra döviz getirici etkisi sayesinde ödemeler bilançosundaki açıkların azaltılmasında önemli etkisi olan bir sektör olduğu görülmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı istatistiklerine göre Türkiye’nin dış aktif turizm gelirleri 2019 yılında bir önceki yıla göre % 16,9 artış göstererek 34,522 milyar dolar seviyesine ulaşmıştır. Bu gelirin yüzde 83,2’si yabancı turistlerden, yüzde 16,5’i yurt dışında ikamet edip turist olarak ülkemize gelen vatandaşlardan ve geriye kalan % 0,4’lük kısmı ise GSM dolaşım ve marina hizmetleri harcamalarından elde

edilmiştir. GSM dolaşım hizmetleri ve marina hizmetlerinden sağlanan toplam gelir 127,1 Milyon Dolar olarak gerçekleşmiştir (KTB, 2019). Ülkemizde 2003 yılında yabancı turist, yabancı günübirlikçi ve yurt dışında ikamet eden vatandaşlarımızın toplamıyla 16,4 milyon kişiyi ağırlayan Türkiye 2004 yılında ziyaretçi sayısını % 26,06 oranında artırarak 20,7 milyon kişiyi ağırlamıştır. Yine 2005 yılında % 20,68'lik artışla ziyaretçi sayısını 25 milyon kişiye çıkartan Türkiye 2006 yılında bir önceki yıla göre % 4,48 oranında ziyaretçi kaybı yaşamıştır. 2006 yılından 2015 yılına kadar ziyaretçi sayısını sürekli artıran Türkiye 2015 yılında % 1,23 oranında ziyaretçi kaybı yaşayarak 41,1 milyon ziyaretçi ağırlamıştır. 2016 yılında ise bir önceki yıla göre önemli derecede ziyaretçi kaybı yaşayan Türkiye %24,83 oranında ziyaretçi sayısında düşüş yaşayarak 30,9 milyon kişiyi ağırlamıştır. 2017 yılında % 22,85 oranında olumlu yönde ziyaretçi sayısını artıran Türkiye, 2018 yılında % 21,45 oranında turist artışıyla 46,1 milyon kişiye ulaşmıştır (KTB, 2019). Bu çalışma ile birlikte uçak kaygılarının seyahatlere etkileri konusundaki düzeyleri ölçülmüş ve bununla birlikte literatürde ve uygulamada uçak kaygılarının etki düzeyleri tespit edilmeye çalışmıştır.

Uçakla Seyahat Etme Olgusu ve İstatistikleri

İnsanların, yer ve zaman faydası sağlayacak şekilde bir uçak ile havadan yer değiştirmesi olarak tanımlanan uçakla seyahat etme olgusu çeşitli hizmetlerden oluşan bir süreçtir. Bunlar; uçak bakım, tamir, onarım, yer hizmetleri, ikram ile ilgili hizmetler, güvenlik hizmetleri, rezervasyon gibi hizmetleri kapsamaktadır. Uçakla seyahat hizmetleri uçuş öncesi, uçuş sırası ve uçuş sonrası olmak üzere üç bölümden oluşmaktadır. Uçuş öncesi; müşterinin havayolu hizmetiyle ilgili bilgi talep etmesiyle başlamakta, satın alma kararını vermesi, ödemeyi yapması ve bileti satın almasıyla devam etmektedir. Daha sonra müşterinin havaalanına gelmesi, havaalanı işletmesinden hizmeti alması, bagaj ve bilet işlemlerini tamamlaması, güvenlik, pasaport ve gümrük işlemleri ve sonrasında uçağa binmesi ile sona erer. Uçuş sürecince kabin hizmeti alması, uçuş sonrasında ise; uçaktan ayrılıp, bagajlarını alması ve en sonunda havaalanından ayrılması ile hizmet tamamlanmaktadır (Gerede 2015).

Uçakla seyahat etmek bir dönem oldukça maliyetli olması nedeniyle lüks olarak görülmekte ve nispeten az sayıda insan tarafından tercih edilmekteydi. Son yıllarda bilet fiyatlarındaki düşüşle birlikte uçakla seyahate olan talepte önemli artışlar meydana gelmiştir. Uçakla seyahat ile ilgili olarak getirilen yeni düzenlemelerle birlikte hizmet sunan firma sayısı da artmıştır. Bu durum yeni havayolu seyahat şirketlerinin iç hatlarda hizmet sunmasına, mevcut firmaların yeni hatlar açmasına ve uçuş olan yerlere yönelik sefer sayılarını arttırmalarına sebep olmuştur (Yaylalı & Dilek, 2009). Turistik amaçlı tüketim harcamaları başta havacılık olmak üzere doğrudan turizm sektörüne dolaylı olarak istihdam olanağı sağlamaktadır. Bu nedenle turizmden kaynaklı istihdam etkisi ile ülke içindeki genel istihdamı da arttırmaktadır (Tutar vd., 2013, s. 16). Ekonomik etkileri büyük olan uçakla seyahat etme sektöründe her ne kadar son teknoloji harikası uçaklar, görkemli havalimanlarında, yüksek teknolojik donanımlarla yolculara hizmet götürülmekte olsa da alanında bilgi ve beceriye sahip bireylere olan ihtiyaç büyüktür. Sektör faaliyetlerini belirleyecek olan insan bilgi ve gücüne ihtiyaç duyan havacılık endüstrisi de ciddi bir istihdam ve gelir kaynağı olanağı sunmaktadır (Özdemir, 2016).

Güvenilir bir seyahat türü olmasından ve seyahat süresinin kısalığından dolayı ise en uzak mesafelere bile en kısa sürede ulaşımın sağlanması uçakla seyahatin tercih edilmesinin nedenleri arasındadır. Kültürel gelişmeye ve küreselleşmeye de önemli yararları bulunan bu sektörün piyasadaki hacmi ve çalışan personel sayısı gün geçtikçe artarak devam etmektedir (Hassu, 2004, s. 8). Günümüzde uçakla seyahatin, insanların, ürün ve hizmetlerin, sermayenin, teknolojinin ve fikirlerin akışları ile beraber ekonomik kalkınmada önemli bir artış sağlamaktadır. Bu

yararlardan faydalanabilmek için ölkeler, uçakla seyahat eden kullanıcılarına yönelik fiyatı, enflasyonların düzeltilmesiyle düşürmüşlerdir. Ayrıca 20 yıl öncesi ile kıyaslandığında, ulaşım maliyetleri yarı yarıya düşük durumdadır (IATA Annual Review, 2017, s. 12). Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) sunmuş olduğu verilere göre dünyada 2017 yılına kadar yaklaşık 3,2 milyar yolcu uçakla seyahat etmiştir. Bu veriler doğrultusunda dünyanın yarısının uçakla seyahat etmiş olduğu çıkarımı yapılabilir. Buna ek olarak uçakla yapılan seyahatler her yıl yaklaşık %5 artmakla birlikte önümüzdeki 20 yıl içerisinde yaklaşık 6,4 milyar insanın bu sektörden faydalanacağı beklenmektedir (MFA, 2017).

Günümüze kadar yaşanan gelişmelerin sonucunda dünyada uçakla seyahat eden yolcu sayısı devamlı olarak artış göstermiştir. Bu gelişmelerle beraber olarak uçakla seyahat, hızlı büyüyen ve gelişen sektörler arasında yer almıştır. Ulaştırma hizmetlerinde önemli bir paya sahip olan uçakla seyahat etmenin ulaştırma faaliyetlerindeki oranı gün geçtikçe artmaktadır. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından yayınlanan dünya yolcu trafik istatistiklerine göre 2017 yılında yaklaşık 4 milyar kişi tarifeli uçakla seyahat gerçekleştirmiştir. 2018 yılında bu sayının 4,3 milyar, 2019 yılında ise 5 milyar kişiye yaklaşacağı öngörülmektedir. TÜİK verilerine göre Türkiye'de 2015 yılında 181.074.531 yolcu ile uçakla seyahat gerçekleşmiştir. 2016 yılında toplam yolcu sayısı %4,1 azalışla 173.743.537 yolcu ile gerçekleşmiştir. 2017 yılında ise %11,1 oranında artışla 193.045.343 yolcu ile gerçekleşmiştir. Ayrıca DHMİ'nin sunduğu istatistiklere göre 2017 yılında toplam yolcu trafiğinin önemli bir kısmı İstanbul Sabiha Gökçen (%16), İstanbul Atatürk (%43), Ankara Esenboğa (%8) Havalimanlarında gerçekleşmiştir. 2018 yılsonu kesinleşmemiş verilerine göre yolcu sayısı Türkiye geneline göre İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanında %9'luk, İstanbul Atatürk Havalimanında %6'lık ve Ankara Esenboğa Havalimanında %6'lık bir artış göstermiştir (TÜİK, 2018).

Uçak Kaygıları ve Seyahatlere Etkileri

İngilizcede karşılığı "anxiety" olan ve Türkçe'ye "anksiyete" biçiminde çevrilen kaygı; olası başarısızlıklar, talihsizlikler veya tehlike ile ilgili bazı fiziksel ve bilişsel belirtiler ile birlikte ortaya çıkan huzursuzluk durumu olarak ifade edilmektedir (Kierkegaard, 2004). Bir başka tanıma göre kaygı bir olay veya durumun tehlikeli veya zararlı olduğuna dair algılamalardan kaynaklanan, tehdit içerikli düşünceler ve fiziksel belirtilerin eşlik ettiği yoğun duygusal durum olarak tanımlanıyor (Beck vd., 2011; Leahy, 1996). Kaygı, tanımlanamayan, uzak, belirsiz tehlikelere yönelik bir tepki şeklinde görülür ve bireyin tüm varlığını etkileyebilmektedir (Bourne, 2010). Birey şiddetli kaygı yaşadığında bilişsel, davranışsal, duygusal ve fiziksel boyutlarda etkilenir (Clark & Beck, 2012, s. 19). Kaygıyı ortaya çıkaran durum, bireylerin kişiliğinin içerisinde gelen bir tehlike veya tehdit işareti olarak tanımlanmaktadır. Kaygı, bireylerin geleceği olumsuz şekilde görmesi ve algılama şekli olarak açıklanmaktadır (Colman, 2015).

Seyahat etme konusundaki kaygılar ise yaygın bir biçimde karşımıza çıkmaktadır (McIntosh ve ark., 1996). Locke ve Feinsod, seyahat sürecinden zevk almanın çeşitli fiziksel ve psikolojik kaygılarla iyi baş etme eğilimine bağlı olduğunu öne sürmüşlerdir (Locke & Feinsod, 1982). Uçak yolculuğu, genelde insanlar tarafından en tehlikeli ve kaygı verici seyahat seçeneği olarak kabul edilmektedir (McIntosh, Swanson, Power, Fiona & Dempster, 2006). Olumlu yönlerine rağmen uçağın kalkış ve iniş esnasında ya da türbülans durumunda ortaya çıkan kaygı bazı kişilerde kaygı bozukluğu olarak bilinen anksiyete sorununa neden olabilmektedir.

Bireylerin zaman zaman maruz kaldığı anksiyete, bireylerde panik seviyelerinin artmasına sebep olmaktadır. Hem de anksiyete durumunda sanki çok kötü bir şey olacaktıymış hissine kapılarak içinde oldukları durumu tehlike verici görebilirler (Iain B. McIntosh vd., 1998). Havaalanlarında üst düzey güvenlik önlemleri, uzun bekleme süresi ve uçuş gecikmesi, mental kaygıya sebep olabilir. Ağır bavul taşınması, zamanında yetişmek sebebiyle yapılan koşturmaya, kısa sürede uzun mesafe yürümek zorunda kalınması gibi uçuş öncesi eylemler de aşırı gayret yapılmasına sebep olabilir (Wang vd., 2012). Bunlara uygun olarak yapılan bir çalışmada uçuş öncesinde stresin en yüksek seviyede olduğu gösterilmiştir. Aynı çalışmada ilk sefer uçacak bireylerde veya az uçuş tecrübesi olanlarda kaygı oranı daha fazla bulunmuştur (Demmons vd., 1995). Uçuş kaygısı, hem uçak yolcuları hem de havayolu şirketleri açısından istenilmeyen sonuçlara yol açabilir. Uçuş kaygısı, yolcuları strese bağlı ve kardiyak rahatsızlıklara, idrar sorunlarına ve iştme ile ilgili sorunların artmasına sebep olabilmekle birlikte ve bunun sonucunda uçuş halinde acil durumların ortaya çıkmasına yolaçabilmektedir (McIntosh, Swanson, Power, Raeside & Dempster, 1998). Uçak kaygısına sahip olan bireylerin, uçuş öncesi ve esnasında davranışlarını bozduğu tespit edilmiştir (Bor, 2007). Sağlığa zararlı etkileri dışında potansiyel olarak, uçuş kaygısının bireyin sosyal ve mesleki hayatı üzerinde de olumsuz bir etkisi olabilir (Van Gerwen, Spinhoven, Diekstra & Van Dyck, 1997; McIntosh, 2003). Uçuş kaygısı bulunan bireylerde, uçuş süreciyle alakalı şiddetli olarak utanma ve bunalma hissi görülür. Kaygının doğal bir neticesi olarak ortaya çıkan kaçınma davranışı, bireyler arası ilişkilerde anlaşmazlıklara sebep olabilmektedir (Bor & Oakes, 2010). Bunun yanında bireysel zorluklara ek olarak, iş sebebiyle dünyanın çok uzak yerlerine seyahat etmenin gereksinim haline geldiği günümüzde, uçak kaygısı iş kariyerinde de önemli olumsuz sonuçlara yol açabilir (Bor, 2007). Öte yandan uçak kaygısı olanların sayısı, erkeklere göre kadınlar tarafından daha fazla sayıda bildirilmiştir. (McIntosh, Power & Reed, 1996). Kaygıları olan yolcular daha talepkar, memnuniyetsiz ve uçak içi mürettebat veya diğer yolcular ile iletişimde kaygılı olabilmektedir. Bazı durumlarda kaygılı olan yolcular, mürettebata veya diğer yolculara yönelik sözlü saldırganlıktan ağır fiziksel saldırganlığa kadar yıkıcı davranışlar sergileyebilirler.

Uçuş kaygısı ile ilgili uçak yolcuları üzerinde yapılan araştırmalar, uçak yolcularının, kaygı ve korku gibi psikolojik, sosyal ve çevresel faktörlerin karmaşık bir etkileşiminden kaynaklanan olumsuz tepkiler yaşamaya yatkın olduklarını göstermiştir. Seyahat esnasında uçmaya bağlı psikiyatrik bir sorun, mürettebat veya diğer yolcularla yaşanan çatışmalar, yorgunluk, uyku yoksunluğu, jet lag, seyahat çevre koşulları (uçağın gürültülü ve uçağın titremesi vb.) gibi olumsuz tepkilere yatkın olabilmektedir (Bor, 2003; McIntosh, Swanson, Power & Dempster, 2006). Uçağın kalkış ve iniş anları kaygıya sebep veren en önemli kaynaklardandır. Uçağın rötat yapması, uçuştan önceki en stresli durumlardan biri olduğu da bildirilmiştir. Uçuş kaygısının farklı durumlarda olduğu da belirtilmektedir. Check-in, kapı kapatma ve kalkış programları, güvenlik kontrolleri ve pasaport kontrolleri, kalkış zamanlarındaki gecikmeler ve uçak personelinin duyarsız tutumu gibi durumlarda, uçuş öncesinde fazlasıyla karşılaşılan kaygı verici durumlardır. Uçuş kaygıları yükseklik korkuları, uçak kazaları, güvensizlik, teröristlerin saldırıları veya hava durumları gibi sebeplerle de bağlantılıdır (McIntosh, 2003). Yolcular, uçak yolculuğu süreçlerini kontrol edilemez olarak algıladıklarında buna bağlı olarak güç ve kontrol duygularını kaybettiklerinde uçuş kaygıları ortaya çıkmaktadır. Uçuş gecikmeleri veya havaalanına ulaşımda yaşanan sorunlar gibi kişisel kontrolün sınırlı olduğu yeni durumlar oluşturabileceğinden, yolcuların kaygı düzeyi artabilir ve uçak seyahati tecrübesinin kalitesi düşebilir (McIntosh, 2003). Psikososyal faktörler (kültür, yaşam tarzı, kişilik ve motivasyon), güvenlik risk faktörleri (terörizm, fiziksel risk, sosyo-kültürel risk) ve yolcuların kaygıları arasındaki ilişkilere odaklanan bir çalışmada, güvenlik risk faktörlerinin, psikososyal faktörler ile birlikte kaygının uçuş yolcu deneyimi düzeyini belirlemede

önemli bir rol oynadığı ortaya çıkmıştır (Abubakar & Mavondo, 2002). Uçak kaygısı üzerine yapılan araştırmalar, uçak yolcularının öznel ve psikolojik deneyimlerinin, uçak yolculuğu çoğu kişi için kaygı uyandıran bir durum olmasına rağmen, karmaşık bir dizi motivasyonel, kültürel, sosyal ve çevresel faktör tarafından yolcu üzerinde şekillendirdiğini göstermektedir. Uçak kaygı kaynakları birden fazla ve çeşitli ve olumsuz düşünceler ile bağlantılı, potansiyel tehlikelere odaklanan ve kişinin kaygıyı tolere tahammül kapasitesini engelleyen olumsuz bir duygu olduğunu vurgulamışlardır (Möller, Nortje & Helders, 1998; Van Gerwen, Spinhoven, Diekstra & Van Dyck, 1997). Bazı yazarlarda uçak kaygısıyla kontrol duyguları arasındaki bağlantıyı vurgulamıştır (McIntosh, 2003; Melrose, 2004).

Yöntem

Bu araştırmada kullanılan verilerin elde edilebilmesi için gerekli olan etik kurul izin belgesi Balıkesir Üniversitesi Sosyal ve Beşerî Bilimler Etik Kurulu 16.03.2020 tarihli toplantısında 2020/2 kararı ile onay alınmıştır. Alan araştırmasında kullanılan anket için alanında uzman üç akademisyen ve üç sektör temsilcisi yardımıyla ifadeler oluşturulmuştur. Alan çalışması turistik seyahatlerin oldukça yoğun olarak yaşandığı İstanbul Havalimanı, Sabiha Gökçen Havalimanı, Antalya Havalimanı, Muğla Dalaman Havalimanı ve İzmir Havalimanlarına uçuş amacıyla gelen yerli turistlerle gerçekleştirilmiştir. Araştırmada veri toplamak için anket tekniğinden yararlanılmış ve kolayda örnekleme yöntemi kullanılmıştır. Araştırma örneklemi 498 kişiden oluşmuştur. Elde edilen veriler değerlendirildiğinde; söz konusu katılımcıların tümünün çalışmayı destekleyecek niteliklerde rasyonel ve sağlıklı veriler verdiği saptanmıştır. Örnekleme hacminin belirlenmesinde geliştirilmiş çeşitli yöntemler incelendiğinde %95 güvenilirlik düzeyinde ve $\pm\%5$ tolerans gösterilebilir örnekleme hatasına göre örnekleme hacminin 498 olmasının yeterli olacağı görülmüştür (Bayram, 2009; Altunışık vd., 2012). Örneklemlerden elde edilen verilerin analizi %76 güven düzeyinde gerçekleştirilmiştir. Bu oran güvenilirliğin iyi düzeyde olduğunu ifade etmektedir (Alpar, 2011, s. 814-815; Kozak, 2014, s. 146). Verilerin analizine uygun olan testleri belirlemek amacıyla yapılan Kolmogorov-Smirnov ve Shapiro-Wilk testlerindeki çarpıklık ve basıklık değerleri (Skewness=-,360/Kurtosis=-,378); $\pm 1,5$ dağılım değerlerine göre değerlendirilmiş (Tabachnick & Fidell, 2013) ve verilerin normal dağılım gösterdiği tespit edilmiştir. Ölçekte yer alan ifadeler ilgili yazın taranması sonucunda araştırmacılar tarafından belirlenmiştir. Ölçeğin faktör analizine uygunluğunu da belirlemek için yapılan Kaiser Mayer Olkin (KMO) ve Bartlett'in küresellik testleri ile KMO değerinin 0,492 olduğu görülmüş ve bu sonuç ile ölçeğin faktör analizine uygun olmadığı belirlenerek yapılacak olan testler için ortalama değerleri alınmıştır (Alpar, 2011, s. 286; Çilingirtürk, 2011, s. 165). Araştırma verilerinin analizlerinde; frekans ve yüzde dağılımları, aritmetik ortalamaları ve hipotezleri test etmek amacıyla parametrik karşılaştırma testleri uygulanmıştır. Farklılıkların analizi için iki kategorili nominal değerlikenlerde t-testi, ikiden fazla kategoriye sahip nominal değerlikenlerde ise One Way ANOVA testi kullanılmıştır.

Araştırmada veri toplamak için kullanılan anket formu iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde katılımcılarla ilgili tanımlayıcı bilgileri (cinsiyet, medeni durum, yaş, eğitim durumu, gelir ve uçak seyahatleri ile ilgili bilgiler) edinmek için bazı kategorik sorular yer almaktadır. İkinci bölümde ise uçak yolculuğundaki kaygı düzeyini belirlemeye yönelik 5'li Likert (1: Hiç Katılmıyorum...5: Tamamen Katılıyorum) derecelendirmesine göre hazırlanan 3 madde yer almaktadır. Veriler Mayıs 2020 ile Kasım 2020 tarihleri arasında toplanmıştır. İlgili yazın taraması sonucunda araştırma hipotezleri aşağıdaki şekilde belirlenmiştir.

H1: Uçak yolculuğundaki kaygı düzeyi cinsiyete göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H2: Uçak yolculuğundaki kaygı düzeyi medeni duruma göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H3: Uçak yolculuğundaki kaygı düzeyi yaşa göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H4: Uçak yolculuğundaki kaygı düzeyi eğitim durumuna göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H5: Uçak yolculuğundaki kaygı düzeyi gelire göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

H6: Uçak yolculuğundaki kaygı düzeyi uçakla seyahat etme sıklığına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

Bulgular

Bu bölümde katılımcıların demografik özellikleri, uçak seyahatlerine ilişkin özellikleri ile farklılık analizi sonuçları bulunmaktadır. Aşağıdaki Tablo 1’de katılımcılara ait demografik özellikler yer almaktadır.

Tablo 1: Katılımcıların Demografik Özellikleri

<i>Değişkenler</i>	<i>N</i>	<i>%</i>	<i>Değişkenler</i>	<i>N</i>	<i>%</i>
<i>Cinsiyet</i>			<i>Medeni Durum</i>		
Kadın	246	49,4	Evli	259	52,0
Erkek	252	50,6	Bekâr	239	48,0
Toplam	498	100	Toplam	498	100
<i>Yaş</i>			<i>Eğitim Durumu</i>		
21-30 arası	150	30,1	Ortaokul	42	8,4
31-40 arası	69	13,9	Lise	85	17,1
41-50 arası	98	19,7	Ön Lisans	174	34,9
51-60 arası	76	15,3	Lisans	151	30,3
61 yaş ve üstü	105	21,1	Lisansüstü	46	9,2
Toplam	498	100	Toplam	498	100
<i>Aylık Ortalama Gelir</i>			<i>Uçakla Yapılan Seyahatler</i>		
2400 ₺-5000 ₺	27	5,4	Seyahat Etmedim	25	5,0
5001 ₺-7500 ₺	157	31,5	1-5 arası	186	37,3
7501 ₺-10000 ₺	125	25,1	6-10 arası	130	26,1
10001 ₺-12500 ₺	125	25,1	11-20 arası	111	22,3
12501 ₺ üzeri	64	12,9	21 ve daha fazla	46	9,2
Toplam	498	100	Toplam	498	100

Katılımcıların 246’sı (%49,4) kadın, 252’si (%50,6) erkek; 259’u (%52) evli, 239’u (%48) bekârdır. Katılımcıların yaş dağılımları incelendiğinde 21-30 yaş arasında 150 (%30,1) kişi mevcuttur. Eğitim durumlarına göre ise 174 (%34,9) kişi ön lisans, 151 (%30,3) kişi de lisans mezunudur. Aylık ortalama gelir durumları; 5001,00 ₺-7500,00 ₺ arasında olan 157 (%31,5) kişi, 7501,00 ₺-10000,00 ₺ ile 10001,00 ₺-12500,00 ₺ arasında olan 125’er (%25,1) kişi bulunmaktadır. Katılımcıların 25’i (%5) hiç uçakla seyahat etmemişken, 186 (%37,3) kişi 1-5 kez, 130 (%26,1) kişi 6-10 kez, 111 (%22,3) kişi de 11-20 kez uçakla seyahat etmişlerdir. Aşağıdaki Tablo 2’de katılımcıların uçak seyahatlerine ilişkin özellikleri yer almaktadır.

Tablo 2: Katılımcıların Uçak Seyahatlerine İlişkin Özellikleri

<i>Uçak Tercih Etme Nedeni</i>	%	<i>Seyahat Etme Nedeni</i>	%
Seyahat süresinin kısa olması	29,6	Eş, Dost, Akraba Ziyaretleri	33,6
Daha konforlu olması	28,2	Tatil amaçlı	25,9
Daha güvenli olması	19,5	Kongre, Fuar, Sempozyum	12,1
Daha heyecanlı olması	11,8	İş amaçlı	10,9
Daha ucuz olması	10,9	Sportif faaliyetler	9,1
Diğer	-	Sağlık amaçlı	8,5
<i>Uçak Seyahatinde Kaygı Duyulan Aşamalar</i>	%	<i>Kaygıyı Yenebilmek ya da Düzeyini Düşürmek İçin Yapılanlar</i>	%
Uçak iniş geçince	11,5	Uyumaya çalışırım	12,6
Uçak rötör yaptığında	11,4	Derin nefes alırım	12,5
Uçağa binerken	11,4	Bulmaca çözerim	12,1
Uçak hareketlenince	11,4	Kitap, dergi, gazete okurum	11,9
Uçak havalanırken	11,1	Sakinleştirici ilaç alırım	11,8
Uçak havadayken	11	Aperatif yiyecekler yerim	11,6
Havalimanına giderken	10,8	Müzik dinlerim	11,3
Kalkış saatini beklerken	10,3	Alkol alırım	3,4
Uçak yere indiğinde	2,9	Sigara içerim	3,4
Bilet alırken	2,8	Çiklet çiğnerim	3,3
Valizi beklerken	2,8	Sohbet etmeye çalışırım	3,2
Valizi hazırlarken	2,5	Dua ederim	2,9
<i>Uçak Seyahatleri Sonrasında Yaşanan Sağlık Problemleri</i>			
Bel ağrısı	9,1	Tansiyon yükselmesi	8,9
İshal	8,5	Kalbin hızlı atması	7,9
Mide ağrısı	7,8	Kulak problemi	7,7
Baş dönmesi	7,5	Baş ağrısı	7
Boğaz ağrısı	5,5	Bayılma	4,9
Tansiyon düşmesi	4,6	Kas ağrısı	4,5
Göz kuruluğu	4,4	Nefes alımında zorluk	4,4
Burun tıkanıklığı	4,3	Halsizlik	2,9

Katılımcıların diğer ulaşım araçları yerine uçağı tercih etme nedenleri sırasıyla şu şekildedir; seyahat süresinin kısa olması (%29,6), daha konforlu olması (%28,2), daha güvenli olması (%19,5), daha heyecanlı olması (%11,8) ve daha ucuz olmasıdır (%10,9). Katılımcıların seyahat etme nedenleri incelendiğinde ise eş, dost, akraba ziyaretleri (%33,6) ile tatil amaçlı seyahatler (%25,9) üst sıralarda yer almaktadır. Seyahat etme nedenlerini kongre, fuar, sempozyum (%12,1), iş amaçlı seyahatler (%10,9), sportif faaliyetler (%9,1) ve sağlık amaçlı (%8,5) seyahatler izlemektedir. Katılımcıların uçak seyahatinde kaygı duydukları aşamalar ise şu şekilde sıralanmaktadır; uçak iniş geçince, uçak rötör yaptığında, uçağa binerken, uçak hareketlenince, uçak havalanırken, uçak havadayken, havalimanına giderken, kalkış saatini beklerken, uçak yere indiğinde, bilet alırken, valizi beklerken ve valizi hazırlarken. Bununla birlikte katılımcılar, kaygıyı yenebilmek ya da kaygı düzeylerini düşürmek için yaptıklarını şöyle sıralamışlardır; uyumaya çalışmak (%12,6), derin nefes almak (%12,5), bulmaca çözmek (%12,1), kitap, dergi ya da gazete okumak (%11,9), sakinleştirici ilaç almak (%11,8), aperatif yiyecekler yemek (%11,6), müzik dinlemek

(%11,3), alkol almak (%3,4), sigara içmek (%3,4), çiklet çiğnemek (%3,3), sohbet etmeye çalışmak (%3,2) ve dua etmek (%2,9). Son olarak uçak seyahatleri sonrasında katılımcılar yaşamış oldukları sağlık problemlerini şöyle ifade etmişlerdir; bel ağrısı (%9,1), tansiyon yükselmesi (%8,9), ishal (%8,5), kalbin hızlı atması (%7,9), mide ağrısı (%7,8), kulak problemi (%7,7), baş dönmesi (%7,5), baş ağrısı (%7), boğaz ağrısı (%5,5), bayılma (%4,9), tansiyon düşmesi (%4,6), kas ağrısı (%4,5), göz kuruluğu (%4,4), nefes alımında zorluk (%4,4), burun tıkanıklığı (%4,3) ve halsizlik (%2,9).

Katılımcıların ifadelerine verdikleri yanıtlar incelendiğinde ise “Uçak yolculuğunda kaygı düzeyi, havayolu firmasının imajı ile doğru orantılı olarak değişmektedir. Örneğin yakın zamanda bir uçağı düşmüş olan firma kaygı düzeyimi arttırır.” ifadesi en yüksek katılım düzeyine ($\bar{x}=3,92$) sahip ifade olarak ortaya çıkmıştır. Bu ifadeyi de sırasıyla “Uçak yolculuğunda kaygı düzeyi, uçağın uçuş güzergâhındaki yerlerin güvenilirliğine göre değişmektedir. Örneğin uçuş güzergâhında bir savaşın olması kaygı düzeyimi arttırır.” ifadesi ($\bar{x}=3,73$) ile “Uçak yolculuğunda kaygı düzeyi, uçak mürettebatının tutum ve davranışları ile doğru orantılı olarak değişmektedir. Örneğin asık yüzlü ve gergin bir mürettebat kaygı düzeyimi arttırır.” ifadesi ($\bar{x}=3,68$) takip etmektedir. Aşağıdaki Tablo 3’te araştırma hipotezlerini test etmek amacıyla yapılan farklılık analizi sonuçları yer almaktadır.

Tablo 3: T-testi Sonuçları

Değişkenler		Uçak Yolculuğundaki Kaygı Düzeyleri				
		n	\bar{x}	t değeri	p	Hipotez
Cinsiyet	Kadın	246	3,78	-,254	,799	H1 Ret
	Erkek	252	3,77			
Medeni Durum	Evli	259	3,92	-4,901	,000	H2 Kabul
	Bekâr	239	3,63			

Tablo 3’te yer alan araştırma hipotezlerinin sınanmasına ilişkin bulgularda; katılımcıların cinsiyetlerine göre uçak yolculuklarındaki kaygı düzeylerinin karşılaştırılması amacıyla yapılan test sonucunda anlamlı bir fark ($p=0,799$) tespit edilmemiştir. Bu durumda H1 hipotezi reddedilmiştir. Katılımcıların medeni durumlarına göre uçak yolculuklarındaki kaygı düzeylerinin karşılaştırılmasında istatistiksel açıdan anlamlı bir fark ($p<0,005$) tespit edilmiştir. Evli katılımcıların ($\bar{x}=3,92$), uçak yolculuklarındaki kaygı düzeyleri, bekâr katılımcılara ($\bar{x}=3,63$) göre daha yüksek seviyede olduğundan dolayı H2 hipotezi kabul edilmiştir. Aşağıdaki Tablo 4’te One Way ANOVA testine ait sonuçlar yer almaktadır.

Tablo 4: One Way ANOVA Testi Sonuçları

Değişkenler		Uçak Yolculuğundaki Kaygı Düzeyleri				
		n	\bar{x}	s.s.	p	Hipotez
Yaş	21-30	150	3,48	0,72	,000	H3 Kabul
	31-40	69	3,64	0,62		
	41-50	98	3,89	0,55		
	51-60	76	4,3	0,45		
	61 ve üstü	105	3,81	0,63		
Eğitim	Ortaokul	42	2,83	0,51	,000	H4 Kabul
	Lise	85	3,38	0,54		
	Ön Lisans	174	3,85	0,51		
	Lisans	151	4,27	0,49		
	Lisansüstü	46	3,5	0,63		

Tablo 4: One Way ANOVA Testi Sonuçları (Devamı)

Gelir	2400 ₺-5000 ₺	27	3,85	0,75	,608	H5 Ret
	5001 ₺-7500 ₺	157	3,8	0,66		
	7501 ₺-10000 ₺	125	3,7	0,68		
	10001 ₺-12500 ₺	125	3,82	0,66		
	12501 ₺ üzeri	64	3,73	0,71		
Seyahat Etme Sıklığı	Hiç	25	3,69	0,68	,924	H6 Ret
	1-5 arası	186	3,81	0,67		
	6-10 arası	130	3,75	0,72		
	11-20 arası	111	3,75	0,62		
	21 ve üzeri	46	3,85	0,68		

Tablo 4'te yer alan araştırma hipotezlerinin sınanmasına ilişkin bulgularda; katılımcıların yaşlarına göre uçak yolculuklarındaki kaygı düzeylerinin karşılaştırılmasında da istatistiksel açıdan anlamlı bir fark ($p<0,005$) tespit edilmiştir. 51-60 yaş aralığındaki katılımcıların ($\bar{x}=4,3$), kaygı düzeylerinin diğer yaş gurubundaki katılımcılara göre daha yüksek seviyede olduğu ortaya çıkmıştır. Bu durumda H3 hipotezi kabul edilmiştir. Katılımcıların eğitim durumları ile uçak yolculuklarındaki kaygı düzeylerinin karşılaştırılmasında da istatistiksel açıdan anlamlı bir fark ($p<0,005$) tespit edilmiştir. Gruplar arasındaki farklılığı tespit etmek için yapılan test sonucunda; lisans mezunu olan katılımcıların ($\bar{x}=4,27$), kaygı düzeylerinin diğer eğitim seviyesindeki katılımcılara göre daha yüksek olduğu ortaya çıkmıştır. Bu durumda H4 hipotezi kabul edilmiştir. Katılımcıların gelir durumlarına göre uçak yolculuklarındaki kaygı düzeylerinin karşılaştırılması amacıyla yapılan test sonucunda anlamlı bir fark ($p=0,608$) tespit edilmemiştir. Bu durumda H5 hipotezi reddedilmiştir. Son olarak katılımcıların seyahat etme sıklıklarına göre uçak yolculuklarındaki kaygı düzeylerinin karşılaştırılması amacıyla yapılan test sonucunda da anlamlı bir fark ($p=0,924$) tespit edilmemiştir. Bu durumda da H6 hipotezi reddedilmiştir.

Sonuç ve Öneriler

Bu araştırmanın temel amacını bireylerin uçak kaygılarının turistik seyahatlerindeki etkisinin incelenmesi oluşturmaktadır. Bu kapsamda, araştırmaya ilişkin alan yazın taraması yapılarak nicel araştırma yöntemlerinden faydalanılmış ve kolayda örnekleme yöntemiyle anket tekniğinden yararlanılarak çalışmanın verileri toplanmıştır. Toplanan bu verilere göre n=498 katılımcının çalışmaya dâhil olduğu görülmüştür. Bu kapsamda katılımcıların verdikleri yanıtlar incelendiğinde kadın ve erkek bireylerin sayısının birbirine yakın olduğu ve medeni durumlarının da neredeyse eş değer bir orana sahip olduğu dikkat çekmektedir. Diğer demografik özellikler incelendiğindeyse genç katılımcıların daha yoğun olduğu ve eğitim seviyelerinin de orta öğretim ve ön lisans düzeyinde ağırlık gösterdiği görülmüştür. Bireylerin gelir seviyelerine verdikleri yanıtta göre orta düzey bir gelire sahip oldukları aynı zamanda uçakla seyahat oranlarının düşük olduğu göze çarpan sonuçlar arasında yerini almıştır. Öte yandan katılımcıların verdikleri yanıtlar arasında uçakla seyahat etme nedenlerinde seyahat sürelerinin kısa olması, konforlu ve güvenli olması gibi yaklaşımların ağırlıklı olduğu ve bu bireylerin çoğunlukla yakınlarını ziyaret etme ve tatil amaçlı tercihleri olduğu görülmüştür. Çalışmanın temel konusu içerisinde yer alan uçak seyahatlerinde kaygı duyulan hususlara bakıldığında da uçak inişe geçerken, rötör yapınca, uçağa binerken ve uçağa yetişememe gibi olguların öne çıktığı görülmektedir. Katılımcıların uçakla seyahat etme konusunda oluşan kaygılarından uzaklaşabilmek için uyumaya çalıştıklarını, derin nefes aldıklarını, yazılı medya araçlarıyla vakit geçirdikleri ya da sakinleştirici ilaç kullandıklarını görmekteyiz. Katılımcıların uçak seyahatleri sonrasında yaşadıkları sağlık problemlerine ilişkin yanıtlarında bel ağrısı, tansiyon yükselmesi, mide ağrısı gibi sonuçların oluştuğunu belirttikleri

görülmüştür. Araştırma kapsamında yapılan farklılık analizi sonuçlarında uçak yolculuğunda katılımcıların cinsiyetleri, gelir durumları ve seyahat etme sıklıkları ile kaygı düzeyleri arasında anlamlı bir farklılık oluşmadığı. Ayrıca katılımcıların medeni durumları, yaşları, eğitim durumları ile kaygı durumları arasında anlamlı farklılık gösterdikleri sonuçlarına varılmıştır.

Özetle araştırmanın sonuçları değerlendirildiğinde katılımcıların turistik seyahatlerinde çeşitli kaygılar taşıdıkları ve buna bağlı olarak bu kaygıları aşabilmek adına farklı yaklaşımlarla durumu kontrol altına almaya çalıştıkları görülmektedir. Burada katılımcıların verdikleri yanıtlardan anlaşılacak olduğu üzere yakın bir zamana kadar lüks olarak ifade edilen uçak ile seyahat etme olgusunun bugün bu algıdan uzaklaştığı ve daha çok gençler tarafından konfor, zaman ve ulaşılabilirlik gibi sebeplerle tercih ettikleri görülmektedir. Özellikle son zamanlarda şehirleşmenin ve yoğun iş temposu gibi çeşitli durumlardan kaynaklı olarak kısıtlı tatil zamanlarını daha etkili bir şekilde değerlendirebilmek adına bireylerin uçakla seyahat ettiği ancak farklı kaygılar yaşadıkları görülmektedir. Bu kapsamda özellikle havayolları firmaları ve havalimanındaki yöneticiler tarafından bireylerin uçakla seyahatlerinde oluşan ve oluşması muhtemel kaygılarının tespitlerin yapılarak çözümler üretmesi gerekmektedir. Örneğin havaalanlarına ulaşımında daha hızlı ve konforlu ulaşım araçlarının bağlantılarının yapılması, havalimanlarında güvenlik kontrollerinin daha hızlı gerçekleştirilebilmesi için daha çok arama noktalarının oluşturulması, uçağın kalkış yapacak olduğu kapılara kolay ulaşılabilir bir sistemin kurulması öte yandan ilk defa uçağa binecek ya da nadir deneyim yaşayan bireylerin bilet alırken ya da check-in işlemleri esnasında kaygılarını engelleyebilecek uygulamaların önceden öğrenilerek bireylere yardımlarının sağlanması gibi hususlar önerilmektedir. Bu sayede bireylerin hızlı ve konforlu bir seyahat aracı olarak gördükleri uçakla seyahat etmeyi daha çok tercih ederek turistik alanları ziyaret etme olanaklarının da artmasına fayda sağlanabilir. Bu çalışma ile birlikte uçak kaygılarının seyahatlere etkileri konusundaki düzeyleri ölçülmüş ve bununla birlikte literatürde ve uygulamada uçak kaygılarının etki düzeyleri tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda turistlere, uçak şirketlerine ve akademisyenlere yönelik önerilerde bulunulmuştur.

Turistlere Yönelik Öneriler;

Seyahatler sırasında uçak kaygılarını azaltabilecek uyuma, kitap okuma, müzik dinleme, film izleme faaliyetlere odaklanılmalıdır.

Seyahat kısıtlayıcı etken olarak algılanan uçak kaygılarına odaklanmak yerine seyahatlerde yapılabilecek planlara odaklanılması gerekmektedir.

Seyahatler sırasında kaygı düzeylerini azaltabilecek gıda ve ilaç takviyeleri alınabilir.

Uçak Şirketlerine Yönelik Öneriler;

Uçak şirketleri tarafından misafirlere uçak kaygılarını azaltabilecek faaliyetlere sağlamaları uçuş düzeylerini arttırabilecektir.

Uçak şirketleri uçuş kaygılarını azaltabilmek amacıyla uçakların en güvenli seyahat araçları olduklarına ilişkin reklam ve halkla ilişkiler faaliyetleri gerçekleştirmeleri önerilmektedir.

Akademisyenlere Yönelik Öneriler;

Çalışma nicel yöntemler kullanılarak gerçekleştirilmiştir olması nedeniyle nicel verilerden oluşmaktadır. Bundan sonra gerçekleştirilecek olan çalışmalarda nitel çalışmalarla ilgili bulgular desteklenebilir.

Çalışma uçak kaygılarının seyahatlere etkisine yönelik bir çalışma olarak literatüre katkı sağlamakla birlikte bundan sonraki çalışmalarda turizm çeşitlerine göre ayrıştırılmak suretiyle de gerçekleştirilebilir.

Çalışmada kullanılan veriler sadece çalışmanın örnekleme dâhil olan bireylerden alınmıştır. Farklı örneklem gruplarından alınan verilerin de eklenmesi gelecekte yapılacak olan çalışmaların genellemesine katkı sağlayacaktır. Bir başka önemli husus ise, araştırmada sadece seyahat esnasında ve sonrasındaki uçuş kaygılarına ilişkin veriler kullanılmıştır. Daha farklı kaygı noktalarında ve farklı dönemlerde yapılacak çalışmalar da uçak kaygılarının turistik seyahatlere etkisinin bilinmesine katkı sağlayacaktır.

Beyan

Makalenin tüm yazarlarının makale sürecine verdikleri katkı eşittir. Yazarların bildirmesi gereken herhangi bir çıkar çatışması yoktur. Bu araştırmada kullanılan verilerin elde edilebilmesi için gerekli olan etik kurul izin belgesi Balıkesir Üniversitesi Sosyal ve Beşerî Bilimler Etik Kurulu 16.03.2020 tarihli toplantısında 2020/2 kararı ile onay alınmıştır.

KAYNAKÇA

- Abubakar, B., & Mavondo, F. (2002). The determinants of anxiety in air travel: An exploratory study. *ANZMAC Conference Proceedings*, 2741-2747.
- Ağaoğlu, O. K. (1991), *Türkiye’de turizm eğitimi ve etkinliği*, Ankara : MPM Yay.
- Akoğlan, M., Evren, S., & Çakır, O. (2013). Tarihsel süreç içinde turizm paradigması, *Anatolia Turizm Araştırmaları Dergisi*, 24(1), 7-22.
- Alpar, R. (2011). *Uygulamalı çok değişkenli istatistiksel yöntemler*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S., & Yıldırım, E. (2012). *Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri: SPSS uygulamalı*. İstanbul: Avcı Ofset.
- Avcıkurt, C., & Karaman S., (1995). *Global ve bölgesel düzeyde uluslararası turizm hareketleri ve Türkiye*, Turizmde Seçme Makaleler, 22, İstanbul: Tugev Yayın No:34, 12.
- Bahar, O., & Kozak, M. (2005). Türkiye turizminin Akdeniz ülkeleri ile rekabet gücü açısından karşılaştırılması, *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 16(2), 139-152.
- Bayram, N. (2009). *Sosyal bilimlerde SPSS ile veri analizi*. Bursa: Ezgi Kitabevi.
- Beck, A. T., Emery, G., & Greenberg, R. L. (2005). *Anxiety disorders and phobias: A cognitive perspective*. Basic Books.
- Bor, R. (2003). *Introduction*. In Bor, R. (Ed.), *Passenger Behaviour* (pp. 1-10). Ashgate Publishing: Hampshire.

- Bor, R. (2007). Psychological factors in airline passenger and crew behaviour: A clinical overview. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 5 (4), 207–216
- Bourne, Edmund, J. (2010). *The anxiety and phobia workbook*, (5th ed.). Oakland: Harbinger Publications.
- Bozkurt, Y., & Çağlı, U. (1991). Uluslararası turizm piyasasında ÷lkelerin pazarlanması: Çok boyutlu ölçekleme yöntemi ile ÷lke imajı saptanmasına dayalı bir yaklaşım, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 18, 143-164.
- Çilingirtürk, A. M. (2011). *İstatistiksel karar almada veri analizi*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Clark, David, A., & Aaron T. Beck. (2011). *The anxiety & worry workbook: The cognitive behavioral solution*, 19, New York: The Guilford Press.
- Colman, A. M. (2015). *A dictionary of psychology*. Oxford Quick Reference.
- Crick, M. (1996). *Representations of international tourism in the social sciences: Sun, sex, sights, savings, and servility*. In Y.Apostolopoulos, S. Leivadi & A. Yiannakis (Eds.), *The sociology of tourism: Theoretical and empirical investigations* (pp. 15–50). London: Routledge
- Demmons L., & Cook E. (1997). Anxiety in adult fixed-wing air transport patients. *Air Med J*. 16, 77–80.
- Deveci, B. (2020). Service quality measurement of higher education institution in TR21 thrace region: A study on tourism students, *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*.
- Emekli, G. (2005). Avrupa Birliği'nde turizm politikaları ve Türkiye'de kültürel turizm. *Ege Coğrafya Dergisi*.
- Gerede, E. (2015). *Havayolu taşımacılığı ve ekonomik düzenlemeler teori ve Türkiye uygulaması*. Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Glaesser, D. (2006). *Crisis management in the tourism industry*. Routledge.
- Han, X., & Fang, B. (1997). Measuring the size of tourism and its impact in an economy. *Statistical Journal of The United Nations Economic Commission For Europe*, 14(4), 357-379
- Hassu, M. (2004). *Rekabet hukuku ve hava taşımacılığı sektörü*. Ankara: Rekabet Kurumu Yayınları.
- IATA Annual Review* (2017), <https://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2017.pdf>, (Erişim tarihi:10.03.2021).
- İçöz, O. (2005). *Turizm ekonomisi*, Ankara, Turhan Kitabevi.
- Karataş, M., & Babür, S. (2013). Gelişen Dünya'da turizm sektörünün yeri. *Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal Ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*. <https://doi.org/10.18493/kmusekad.08109>.
- Kierkegaard, S., & Anderson, A. (1980). *Kierkegaard's writings, VIII, Volume 8: Concept of anxiety: A simple psychologically orienting deliberation on the dogmatic issue of hereditary sin* (Thomte R., Ed.). New Jersey: Princeton University Press.
- Kozak, N., Kozak, M., & Kozak, M. (2017). *Genel turizm: İlkeler, kavramlar*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Kozak, M. (2014). *Bilimsel araştırma: Tasarım, yazım ve yayım teknikleri*. Ankara: Detay Yayıncılık.

- Kültür ve Turizm Bakanlığı (2019). *Turizm İstatistikleri-Genel değerlendirme*. [URL:<https://yigm.ktb.gov.tr/Eklenti/81096,turizmistatistikleri2020-4patara02032021pdf.pdf?0>] (Erişim tarihi:10.03.2021).
- Leahy, R. L. (1996). *Cognitive therapy: Basic principles and applications*. Jason Aronson, Incorporated.
- Locke S.A., & Feinsod F.M. (1982). Psychological preparation for young travellers traveling abroad. *Adolescence*, 17, 815-819
- Martens E.J., de Jonge P., & Na B., et al., (2010). Scared to death? Generalized anxiety disorder and cardio-vascular events in patients with stable coronary heart disease: The heart and soul study. *Arch Gen Psychiatry*, 67,750-8.
- McIntosh I.B., Power K.G., & Reed J.M. (1996). Prevalence, intensity and sex differences in travel related stressors. *J Travel Med*, 3,2, 96-102
- McIntosh, I. B. (2003). *Flying-related stress*. In Bor, R. (Ed.), *Passenger behaviour* (pp. 17-31). Ashgate Publishing: Hampshire.
- McIntosh, I. B., Power, K. G., & Reed, J. M. (1996). Prevalence, intensity, and sex differences in travel related stressors, *Journal of Travel Medicine*, 3 (2), 96-102.
- McIntosh, I. B., Swanson, V., Power, K. G., Raeside, F., & Dempster, C. (1998). Anxiety and health problems related to air travel, *Journal of Travel Medicine*, 5 (4), 198-204
- Melrose, A. (2004). Psychological aspects of international air transit, *British Travel Health Association Journal*, 5(5), 15-17.
- MFA (2017). *Uluslararası sivil havacılık örgütü*. www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-_icao_.tr.mfa, Son Erişim Tarihi: 10.03.2021
- Möller, A. T., Nortje, C., & Helders, S. B. (1998). Irrational cognitions and the fear of flying, *Journal of Rational-Emotive and Cognitive-behaviour Therapy*, 16(2), 135-148.
- Oakes, M., & Robert B. (2010). The psychology of fear of flying (part I): A critical evaluation of current perspectives on the nature, prevalence and etiology of fear of flying. *Travel medicine and infectious disease* 8(6), 327-338
- Özdemir İ. (2016), *Havacılık sektörüne bakış*, <http://www.airlinehaber.com/2016-havacilik-sektorune-bakis/>, Erişim tarihi:10.03.2021.
- Sarıoğlan, M., & Bostan Sarıoğlan, A. (2012). The effect of underwater fauna diversity in the aegan sea on Ayvalık region culinary culture and gastronomy tourism, *Underwater Values and Tourism*.
- Sezen, T. S. (2018). *Gastronomi müzeleri*. İçinde: A. Akbaba ve N. Çetinkaya (Ed.), Ankara: Detay Yayıncılık, 265-277.
- Sinclair, M (1998) Tourism and economic development: A survey. *The Journal of Development Studies*, 34(5), pp 1-51.

- Swanson, V., & McIntosh, I.B. (2006). *Psychological stress and air travel: an overview of psychological stress affecting airline passengers*. In Bor, R. & Hubbard, T (Eds.). *Aviation Mental Health: Psychological Implications for Air Transportation* (pp. 13-26). Ashgate Publishing: Hampshire.
- Tabachnick, B., & Fidell, L. (2013). *Using multivariate statistics*. Boston: Pearson.
- TUIK (2018) http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051. Erişim Tarihi:10.03.2021
- Tutar, F., Alpaslan, C., Tutar, E., & Erkan, Ç. (2013), Turizm sektörünün istihdam üzerine etkileri, *Global Journal of Economics and Business Studies*, 2(4), 14- 27.
- UNWTO (2021). *Glossary of tourism terms*. <https://www.unwto.org/glossary-tourism-terms> (Erişim tarihi:10.03.2021).
- UNWTO-World Tourism Organization (2020a). *World Tourism Barometer*, January, 18(1). [URL: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/wtobarometereng.2020.18.1.1>] (Erişim tarihi:10.03.2021).
- Ünlüönen, K., Tayfun, A., & Kılıçlar, A. (2018). *Turizm ekonomisi* (Gözden Geçirilmiş ve Güncelleştirilmiş 6. Basım). Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Van Gerwen, L. J., Spinhoven, P., Diekstra, R. F. W., & Van Dyck, R. (1997). People who seek help for fear of flying: Typology of flying phobics, *Behaviour Therapy*, 28 (2), 237-251.
- Walker, J. (2002). *Introduction to hospitality*. San Diego: Prentice Hall,.
- Wang W., Brady W.J., O'Connor R.E., et al. (2012). Non-urgent commercial air travel after acute myo-cardial infarction: A review of the literature and commentary on the recommendations. *Air Med J*, 31, 231-7.
- World Travel and Tourism Council (2020). *Travel, & Tourism Economic Impact Report*. [URL:<https://wttc.org/en-gb/Research/Economic-Impact>] (Erişim tarihi:10.03.2021).
- Yaylalı, M., & Dilek, Ö. (2009). Erzurum'da yolcuların havayolu ulaşım tercihlerini etkileyen faktörlerin tespiti. *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 26(1), 1-21.
- Zengin, B. (2010). Turizm sektörünün türkiye ekonomisine reel ve moneter etkileri. *Akademik İncelemeler Dergisi (AID)*. <https://doi.org/10.17550/aid.35400>.

A Study on the Effects of Airplane Concerns on Tourist Travels

Cevdet AVCIKURT

Balıkesir University, Faculty of Tourism, Balıkesir/Turkey

Mehmet SARIOĞLAN

Balıkesir University, Faculty of Tourism, Balıkesir/Turkey

Gencay SAATÇI

Çanakkale Onsekiz Mart University, Faculty of Tourism, Çanakkale/Turkey

Yakup DİNÇ

Balıkesir University, Ayvalık Vocational School, Balıkesir/Turkey

Extensive Summary

In the recent developing and changing world order, changes have begun to take place in individuals' demands for travel and tourism. This change also increases the desire of individuals to travel from their location to tourism destinations faster, more comfortably and at an affordable price. This situation affects the phenomenon of traveling by plane and facilitates the participation of individuals in tourism activities. As it is known, tourism is the largest industry in the world if it is considered as a dynamic, developing, consumer-oriented service area and all interconnected components (travel, accommodation, gastronomy, recreation, etc.) as a whole (Walker, 2002, p. 40). Tourism phenomenon is a social and economic phenomenon that significantly affects modern society (Crick, 1996, p. 15). It is a socioeconomic and cultural phenomenon that requires individuals to travel temporarily to places where they are not in their normal life cycle for personal or commercial reasons (UNWTO, 2021). In this direction, one of the foremost positive effects of tourism on the national economies is the income generation effect. Such that, in order to meet the needs of tourists visiting a country, accommodation, transportation, food and beverage, entertainment, culture and arts, souvenirs, health, shopping, etc. All kinds of expenditures constitute the tourism revenues of that country and have an export effect (Kozak et al., 2017). The United Nations World Tourism Organization (UNWTO) defined tourism income as "the income obtained by the tourists coming to a country from the payments they make for goods and services as consumption expenditures with foreign foreign currency resources" (Ünlüönen et al., 2018). To sum up; The tourism sector is the fastest growing and most revenue generating sectors in the world due to reasons such as globalization, increasing welfare level, increasing the number of airline companies, increasing the number of airline companies and reaching reasonable levels with the effect of competition, rapid developments in information technologies. It is seen that it started to take place between. This situation causes millions of people to travel to different parts of the world as tourists and spend billions of dollars and cause a great economic activity around the world.

The phenomenon of traveling by plane, which is defined as the movement of people from the air with an airplane in a way that benefits space and time, is a process consisting of various services. These; Aircraft maintenance, repair, ground handling, catering services, security services, and reservations. Travel services by plane consist of three parts: pre-flight, flight sequence and post-flight. Before the flight; It starts with the customer requesting information about the airline service, and continues with the decision to purchase, make the payment and purchase the ticket. Then, it

ends with the arrival of the customer at the airport, getting the service from the airport operator, completing the baggage and ticket transactions, security, passport and customs procedures and then boarding the plane. Receiving cabin service during the flight, after the flight; The service is completed by leaving the plane, taking their luggage and finally leaving the airport (Gerede 2015). However, due to the high cost of traveling by plane, it was seen as a luxury and preferred by relatively few people. In recent years, with the decrease in ticket prices, there has been a significant increase in the demand for air travel. The number of companies that provide services has also increased with the new regulations on air travel. This situation caused new airline travel companies to offer services in domestic flights, existing companies to open new routes and increase the number of flights to destinations (Yaylalı & Dilek, 2009). As a result of the developments experienced until today, the number of passengers traveling by plane has continuously increased in the world. With these developments, air travel has become one of the fastest growing and developing sectors. The rate of traveling by plane, which has an important share in transportation services, in transportation activities is increasing day by day.

Anxiety, which means "anxiety" in English and translated into Turkish as "anxiety"; It is defined as a state of restlessness that occurs with some physical and cognitive symptoms about possible failures, misfortunes or danger (Kierkegaard, 2004). According to another definition, anxiety is defined as an intense emotional state that is caused by perceptions that an event or situation is dangerous or harmful, accompanied by threatening thoughts and physical symptoms (Beck et al., 2011; Leahy, 1996). Anxiety is seen as a reaction to unidentified, distant, uncertain dangers and can affect an individual's entire existence (Bourne, 2010). When an individual experiences severe anxiety, it is affected in cognitive, behavioral, emotional and physical dimensions (Clark & Beck, 2012, p. 19). The situation that causes anxiety is defined as a danger or threat sign coming from within the personality of the individuals. Anxiety is explained as the way individuals see and perceive the future negatively (Colman, 2015). Flight anxiety can lead to undesirable consequences for both airline passengers and airline companies. Because flight anxiety can lead to stress-related and cardiology-related illnesses, urinary and ear-related problems in passengers and, as a result, cause emergency situations in flight (McIntosh, Swanson, Power, Raeside, & Dempster, 1998). As a matter of fact, when examining the studies conducted on flight anxiety on airline passengers, it has been observed that airplane passengers are prone to experience negative reactions resulting from a complex interaction of psychological, social and environmental factors such as anxiety and fear. It may be prone to adverse reactions such as a psychiatric problem related to flying during travel, conflicts with crew or other passengers, fatigue, sleep deprivation, jet lag, travel environmental conditions (the noise of the plane and the shaking of the plane, etc.) (Bor, 2003; McIntosh, Swanson, Power & Dempster, 2006). The take-off and landing moments of the aircraft are one of the most important sources of concern. Aircraft delay has also been reported to be one of the most stressful situations before flight. It is also stated that flight anxiety occurs in different situations. Check-in, door closing and departure schedules, security checks and passport checks, delays in departure times and insensitive attitude of the aircraft personnel are extremely worrying situations before the flight. Flight anxieties are also linked to reasons such as height fears, plane crashes, insecurity, terrorist attacks or weather conditions (McIntosh, 2003).

Questionnaire technique was used to collect data in the research and convenience sampling method was used. The questionnaire form used to collect data in the study consists of two parts. In the first part, there are some categorical questions to obtain descriptive information about the participants (gender, marital status, age, education level, income and air travel information). In the second part, there are 3 items prepared according to the 5-Likert (1: I do not agree

at all... 5: I totally agree) to determine the level of anxiety in air travel. Data were collected between May 2020 and November 2020. As a result of the relevant literature review, the research hypotheses were determined as follows.

H1: The level of anxiety in air travel shows a significant difference according to gender.

H2: The level of anxiety in air travel shows a significant difference according to marital status.

H3: The anxiety level in air travel shows a significant difference according to age.

H4: The anxiety level in airplane travel shows a significant difference according to the education level.

H5: The level of anxiety in air travel shows a significant difference according to income.

H6: The level of anxiety in air travel shows a significant difference according to the frequency of air travel.

The main purpose of this research is to examine the effects of individuals' airplane concerns on touristic travels. In this context, the literature of the research was reviewed, quantitative research methods were used, and the data of the study were collected using the survey technique with convenience sampling method. According to these collected data, it was seen that $n = 498$ participants were included in the study. In this context, when the answers given by the participants are examined, it is noteworthy that the number of male and female individuals is close to each other and their marital status is almost equal. When other demographic characteristics were examined, it was observed that young participants were more intense and their education levels were predominant at the secondary education and associate degree levels. It is among the striking results that individuals have a medium income level according to their responses to their income levels, and that they have low rates of air travel. On the other hand, among the responses of the participants, it was seen that the reasons for traveling by plane were short travel times, comfortable and safe, and these individuals mostly preferred to visit their relatives and for holiday purposes. Considering the issues of concern in plane travel, which are the main subject of the study, it is seen that the cases such as when the plane is landing, delaying, getting on the plane and not catching the plane come to the fore. We see that the participants try to sleep, breathe deeply, spend time with written media or use sedative drugs in order to get away from their concerns about traveling by plane. It was observed that the participants stated that in their responses to the health problems they experienced after air travel, there were results such as low back pain, increased blood pressure, and stomach pain. According to the results of the difference analysis conducted within the scope of the study, there was no significant difference between the gender, income levels, travel frequency and anxiety levels of the participants in air travel. In addition, it was concluded that the participants differ significantly between their marital status, age, educational status and anxiety status.

In summary, when the results of the study are evaluated, it is seen that the participants have various concerns in their touristic travels and, accordingly, they try to control the situation with different approaches in order to overcome these concerns. As it can be understood from the answers given by the participants, it is seen that the phenomenon of traveling by plane, which was described as a luxury until recently, has moved away from this perception and preferred by young people for reasons such as comfort, time and accessibility. Especially in recent times, it is seen that individuals travel by plane in order to be able to evaluate the limited vacation times more effectively due to various situations such as urbanization and intense work pace, but they have different concerns. And it is seen that they try to eliminate these concerns by producing their own solutions. In this context, especially by airline companies and airport managers, it is necessary to find solutions to the concerns of individuals during their travel by plane and

to create solutions. For example, the connection of faster and more comfortable means of transportation to the airports, the creation of more search points for faster security checks at the airports, the establishment of an easily accessible system to the gates where the plane will take off, on the other hand, when individuals who will board the plane for the first time or who have rare experience, they can either Also, it is recommended to learn the practices that can prevent their anxiety during the check-in process in advance and to provide assistance to the individuals. In this way, individuals prefer to travel by plane, which they see as a fast and comfortable travel tool, and it can be beneficial to increase the opportunities to visit touristic areas.