

**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
EĞİTİM YÖNETİMİ VE DENETİMİ BİLİM DALI**

**ÖĞRETMEN PİLOTLARIN VE ÖĞRETMEN PİLOT
ADAYLARININ ÖĞRETMENLİĞE YÖNELİK TUTUMLARININ
İNCELENMESİ
“Kara Havacılık Sınıfında Yapılan Bir Uygulama”**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Oğuzhan ÇUHACI**

ANKARA - 2009

**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
EĞİTİM YÖNETİMİ VE DENETİMİ BİLİM DALI**

**ÖĞRETMEN PİLOTLARIN VE ÖĞRETMEN PİLOT
ADAYLARININ ÖĞRETMENLİĞE YÖNELİK TUTUMLARININ
İNCELENMESİ**

“Kara Havacılık Sınıfında Yapılan Bir Uygulama”

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Oğuzhan ÇUHACI**

**Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Sabri ÇELİK**

ANKARA – 2009

Eğitim Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğü'ne

Oğuzhan ÇUHACI' nın “Öğretmen Pilotların Ve Öğretmen Pilot Adaylarının Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının İncelenmesi” başlıklı tezi 24.09.2009 tarihinde jürimiz tarafından Eğitim Yönetimi ve Denetimi Bilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Adı Soyadı

İmza

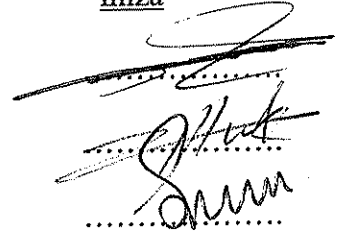
Üye (Tez Danışmanı):... Yrd. Doç. Dr. Sabri ÇELİK

Üye : Doç. Dr. Mehmet KORKMAZ

Üye : Yrd. Doç. Dr. Erdoğdu SAMAN

Üye :

Üye :



ÖN SÖZ

Öğretmen olabilmek, birçok insanın hayatına yön verebilmeyi sağlayacak birikimi gerektirmektedir. Bu yeterliliğin içinde bilişsel yeterlilik kadar duyuşsal yeterlilik de büyük öneme sahiptir. Eğitici ve öğretmen yetiştiren kurumlarda genellikle ve yoğunlukla bilişsel alan üzerinde durulurken duyuşsal alandaki gereksinimler çoğu zaman göz ardı edilebilmektedir. Bunun sonucunda öğretmenliğin ve rol model olmanın gerekliliklerini tam olarak kavrayamayan bazı öğretmenler genç yaşta tükenmişlik ve isteksizlikle eğitim camiasının saflarına katılmaktadır. Bu açıdan eğitimin lokomotif unsuru olan öğretmenler üzerinde çok iyi durmak gerekmektedir. Öğretmen yetiştirme, çok iyi politikaların izlenmesi gereken çok önemli bir konudur. Öğretmen yetiştiren kurumlar, başarıyla yetinmemeli, çağın gerekliliklerine uyum sağlamalı, her zaman daha iyiyi hedeflemelidir.

Öğretmen pilotluk da diğer öğretmenlik alanları gibi büyük özveri, beceri, gayret ve sabır gerektirmektedir. Bununla birlikte insan yaşamı göz önünde bulundurulduğunda öğretmen pilotluğun sorumluluğu hayatidir. Yetiştirilen öğrenciler, yapması gerekenleri öğretmenlerinden öğrendikleri düzeyde uygulayabilir ve öğretmenlerini; davranışları, tarzları ile taklit ederler. Öğretmen pilotluk bütün zorluklarının yanında büyük manevi hazların yaşanabileceği bir alandır. Öğretmen pilotun görevini etkin ve başarılı bir şekilde yapabilmesi, kendisinden beklenen davranışları sergileyebilmesi için öğretmenliğin önemini kavramış olmalı, yaptığı işe sevgi ve saygı ile bağlı olması gerekmektedir. Bu durumda karşımıza isteklilik çıkmaktadır. Öğretmen pilot olarak görev yapacak ve bu eğitimi alacak bireyler her şeyden önce istekli olmalı ve öğretmen pilotluğa karşı olumlu tutumlar içerisinde olmalıdır. Öğretmen pilotlar, başarılarını devamlı sürdürebilmek için kendilerini sürekli geliştirmeli, motive etmeli ve şevklerini taze tutmalıdır.

Bu araştırmada; havacılık eğitiminde çok önemli yere sahip olan öğretmen pilotların ve adaylarının öğretmenliğe yönelik tutumları incelenmiştir. Çalışma,

başarıları ve eğitim seviyeleri ile emsalleri arasında göz dolduran Kara Havacı sınıfına mensup öğretmen pilotlar ve öğretmen pilot adayları ile yapılmıştır. Araştırma ülkemizde bu alanda yapılan çalışmalar arasında örneğinin olmaması dolayısıyla ayrıca önem arz etmektedir. Bu araştırmanın, pilot ve havacılık eğitimi veren kurumların bünyesindeki öğretmen pilotların seçimine ve yetiştirilmesine katkı sağlamasını dilerim.

Araştırmanın yapılmasında çok değerli ilgi ve desteğinin ötesinde güvenini esirgemeyen, hoşgörüsü ile örnek aldığım danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Sabri ÇELİK'e sonsuz teşekkürler sunarım.

Ayrıca, değerli görüşleri ile araştırmaya katkı sağlayan hocalarım; özellikle Prof. Dr. Halil İbrahim YALIN, Prof. Dr. Servet ÖZDEMİR, Prof. Dr. Ahmet MAHİROĞLU ve Doç. Dr. Necati CEMALOĞLU'na çok teşekkür ederim.

Bu araştırmanın gerçekleşmesinde desteklerini esirgemeyen Kara Havacılık Okulu personeli ile Sayın Mehmet BÜYÜKTUNCEL, Aydın LAFÇI, ve Kemal AYYILDIZ'a; araştırmanın anketlerini içtenlikle cevaplayan mensubu olmakla her zaman gurur duyduğum Kara Havacılık sınıfının, değerli öğretmen pilotlarına ve öğretmen pilot adayı pilotlarına teşekkür ederim.

Diğer yandan, beni sürekli teşvik eden, hoşgörü ve anlayışlarını esirgemeyen eşim Güzide ÇUHACI, çalışmalarımın her aşamasında özveri ile yardımlarını esirgemeyen ve desteğini hissettiğim babam Dr.M. Naci ÇUHACI ve annem Bahriye ÇUHACI'ya teşekkür ederim.

Oğuzhan ÇUHACI

ÖZET

ÖĞRETMEN PİLOTLARIN VE ÖĞRETMEN PİLOT ADAYLARININ ÖĞRETMENLİĞE YÖNELİK TUTUMLARININ İNCELENMESİ “Kara Havacılık Sınıfında Yapılan Bir Uygulama”

ÇUHACI, Oğuzhan

Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı

Yüksek Lisans, Eğitim Yönetimi Ve Denetimi Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Sabri ÇELİK

Nisan 2009, 66 Sayfa

Bu araştırmanın amacı, öğretmen pilotların ve öğretmen pilot adaylarının öğretmenliğe yönelik tutumlarının ne düzeyde olduğunu incelemek ve değişkenler açısından değerlendirmektir. Araştırma grubu, Kara Kuvvetleri Komutanlığı’nda görev yapan 70 öğretmen pilot ve 70 öğretmen pilot adayı olmak üzere 140 pilottan oluşmaktadır. Pilotlara “Öğretmen Pilotluğa Yönelik Tutun Ölçeği” ve araştırmacı tarafından geliştirilen “Kişisel Bilgi Formu” uygulanmıştır. Sonuçlar SPSS programı ile değerlendirilmiştir.

Yapılan istatistiksel analizlerde, öğretmen pilotların öğretmen pilot adaylarına göre öğretmenliğe yönelik tutumlarının daha olumlu olduğu görülmüş ve öğretmen pilotlar lehine anlamlı farklılık gösterdiği sonucuna varılmıştır. Öğretmen pilotların öğretmenliğe ilişkin tutumları “tamamen katılıyorum” derecesinde, öğretmen pilot adaylarının ise “çoğunlukla katılıyorum” derecesinde olduğu gözlemlenmiştir.

Öğretmen pilotlar arasında pedagojik formasyon eğitimi almış olanların, henüz bu eğitimi alamamış olanlara göre öğretmenliğe yönelik tutumlarının daha olumlu olduğu ve formasyon eğitimi alanlar lehine $p < 0.05$ düzeyinde anlamlı farklılık gösterdiği sonucuna varılmıştır.

Öğretmen pilotların ve adaylarının öğretmenliğe yönelik tutumları üzerinde uçuş saatlerinin önemli bir etkisi olduğu, pilotların uçuş saatleri arttıkça öğretmenliğe yönelik tutumlarının olumlu yönde geliştiği görülmüştür.

Öğretmen pilotlarının ve adaylarının genel olarak mesleki kıdemleri arttıkça öğretmenliğe yönelik tutumlarının arttığı görülmüş, fakat gruplar arasında $p < 0.05$ düzeyinde anlamlı farklılık tespit edilememiştir.

ABSTRACT

INVESTIGATION OF INSTRUCTOR PILOTS' AND INSTRUCTOR PILOT CANDIDATES' ATTITUDES TOWARDS TEACHING PROFESSION

“ An Implementation in Army Aviation”

ÇUHACI, Oğuzhan

Gazi University Department of Post-Graduate Training of Educational

Master Degree, Management, Inspection, Budgeting and Planning

Thesis Consultant: Yrd.Doç.Dr. Sabri ÇELİK

April 2009, 65 pages

The purpose of this study is to investigate instructor pilots' and instructor pilot candidates' attitudes towards the teaching profession by considering different variables. The research group included 140 pilots – 70 instructor pilots and 70 instructor pilot candidates- who are serving in Turkish Land Forces. The pilots were given “ Attitude Scale Related to Teaching Profession” and “Personal Information Form” developed by the researcher. The results have been evaluated by Social Sciences Statistical Program (SPSS).

According to the results of the research, it is seen that instructor pilots have generally had more positive attitudes towards teaching preofession than instructor pilot candidates and attitudes between candidates and instructors, showed meaningful difference in favor of instructor pilots. Instructor pilots' attitudes connected with teaching profession were observed at level ' I totally agree.' but instructor pilot candidates' were observed at level ' I mostly agree.'.

Instructor pilots' attitudes who had instructor pilots who had pedagogic formation more positive than other instructor pilots who didn't have pedagogic formation. Thus, a significant difference in the level of .05 in favor of instructor pilots who had pedagogic formation has been detected in comparison between the instructor pilots who had pedagogic formation and who didn't have concerning their attitudes towards the teaching profession.

Findings revealed that 'flying hours of pilots' has an important effect on attitudes towards teaching. Pilots who had more flying hours had more positive attitudes towards teaching.

And also seniority has an important effect on attitudes towards teaching. Pilots who had more serving years, had more positive attitudes towards teaching. But, there has no significant difference in the level of .05 been detected between the groups.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
JÜRİ ÜYELERİNİN İMZA SAYFASI.....	i
ÖNSÖZ.....	ii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	vi
İÇİNDEKİLER.....	viii
TABLolar LİSTESİ.....	xi

BÖLÜM I

GİRİŞ

1.1. Problem Durumu	1
1.2. Araştırmanın Amacı	6
1.3. Araştırmanın Önemi	7
1.4. Varsayımlar	9
1.5. Sınırlılıklar	10
1.6. Tanımlar	10
1.7. Kısaltmalar	11

BÖLÜM II

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Havacılık ve Pilot eğitimi.....	12
2.2. Pilot Eğitimi.....	14
2.3. Öğretmen Pilot.....	18
2.4. Öğretmen Pilotun Görevleri.....	22
2.4.1. Uçuş Öncesi Safha.....	22
2.4.2. Uçuş Safhası	23
2.4.3. Uçuş Sonrası Safha	25
2.5. Öğretmen Pilot Becerileri.....	26
2.5.1. İletişim Becerileri	27
2.5.2. Bilgi İşleme Becerileri	27

2.5.3. Öğretmen-Öğrenci İlişkilerindeki Beceriler	27
2.5.4. Liderlik Becerileri	28
2.5.5. Öğretim Becerileri	28
2.6. Öğretmen Pilottan Beklenen Davranışlar.....	29
2.6.1. Profesyonellik ve Profesyonel Davranış.....	30
2.7. İlgili Araştırmalar	32

BÖLÜM III

YÖNTEM

3.1. Araştırmanın Modeli.....	35
3.2. Evren ve Örneklem.....	35
3.3. Veri Toplama Aracı	36
3.4. Verilerin Toplanması	37
3.4. Verilerin Analizi	37

BÖLÜM IV

BULGULAR VE YORUMLAR

4.1. Kişisel Özellikler	38
4.1.1. Katılımcıların Statüsü.....	38
4.1.2. Katılımcıların Cinsiyeti.....	38
4.1.3. Katılımcıların Yaşı.....	39
4.1.4. Katılımcıların Öğretmen Olarak Hizmet Yılı.....	40
4.1.5. Katılımcıların TSK'ndeki Görev Süresi.....	40
4.1.6. Katılımcıların Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı.....	41
4.1.7. Öğretmen Pilotların Pedagojik Formasyon Durumu.....	42
4.1.8. Katılımcıların Uçuş Yıllarına Göre Dağılımı	42
4.2. Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumları	43
4.2.1. Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumların Statüye Göre Durumu...	43
4.2.2. Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK'ndeki Görev Süresine Göre Dağılımı	44
4.2.3. Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı	46
4.3. Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumları	48

4.3.1. Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarında Pedagojik Formasyon Durumu.....	48
4.3.2. Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK’ndeki Görev Süresine Göre Dağılımı	49
4.3.3. Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı	50
4.4. Öğretmen Pilot Adaylarının Öğretmenliğe Yönelik Tutumları	52
4.4.1. Öğretmen Pilot Adaylarının Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK’ndeki Görev Süresine Göre Dağılımı	52
4.4.2. Öğretmen Pilot Adaylarının Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı	53

BÖLÜM V

SONUÇLAR VE ÖNERİLER	56
5.1. Sonuçlar	56
5.2. Öneriler.....	58
KAYNAKÇA	60
EKLER	64

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo No:		Sayfa No:
1	Puanlara Göre Sınıflama	37
2	Katılımcıların Pilot Statüsü	38
3	Katılımcıların Cinsiyete Göre Dağılımı	39
4	Katılımcıların Yaşa Göre Dağılımı	39
5	Katılımcıların Öğretmen Olarak Hizmet Yılı	40
6	Katılımcıların TSK’ndeki Görev Süreleri	41
7	Katılımcıların Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı	41
8	Öğretmen Pilotların Pedagojik Formasyon Durumu.....	42
9	Katılımcıların Uçuş Yıllarına Göre Dağılımı	42
10	Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Statüye Göre Değerlendirilmesi.....	43
11	Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK’ndeki Görev Süresine Göre Dağılımı.....	45
11.1	Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK’ndeki Görev Süresine Göre Değişip Değişmediği.....	45
12	Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı.....	46

12.1	Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Uçuş Saatlerine Göre Değişip Değişmediği.....	47
13	Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarında Pedagojik Formasyon Durumu.....	48
14	Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK’ndeki Görev Süresine Göre Dağılımı.....	49
14.1	Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK’ndeki Görev Süresine Göre Değişip Değişmediği.....	50
15	Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı.....	51
15.1	Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Uçuş Saatlerine Göre Değişip Değişmediği.....	51
16	Öğretmen Pilot Adaylarının Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK’ndeki Görev Süresine Göre Dağılımı.....	52
16.1	Öğretmen Pilot Adayların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK’ndeki Görev Süresine Göre Değişip Değişmediği.....	53
17	Öğretmen Pilot Adaylarının Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı.....	54
17.1	Öğretmen Pilot Adaylarının Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Uçuş Saatlerine Göre Değişip Değişmediği.....	55

BÖLÜM I

1. GİRİŞ

Bu bölümde problem durumu, araştırmanın amacı, önem, varsayımlar, sınırlılıklar, kullanılan terimler ve kısaltmalar yer almaktadır.

1.1. Problem Durumu

Üçüncü bin yılda dünya, tarihinin önemli bir evresini yaşamaktadır. Küreselleşmenin doğal sonucu olarak coğrafi ve siyasi sınırlar hızla ticari sınırlarla yer değiştirmekte, çok hızlı bir şekilde değişimler yaşanmaktadır. Küresel işgücü, küresel sermaye ile küresel mal ya da hizmet serbestçe dolaşmaktadır. Böylesine uluslar arası acımasız rekabet ortamında ayakta kalabilmek için kamu ve özel sektör kurum ve kuruluşları yeniden yapılanmanın rotasında tüm süreçlerini gözden geçirmeye ve iyileştirmeye başlamıştır. Bu süreçte niteliklere uygun insan kaynağı en büyük rekabet unsuru olarak görülmektedir. Çünkü giderek artan rekabet ortamında, katma değer yaratabilmek, endüstri standartlarını belirleyebilmek, etkin örgütsel yapıya ulaşmak, küresel rekabet gücünü arttırmak, uygarlığa katkıda bulunabilen bir örgüte dönüşmek gibi amaçları başarabilmek için klâsik eğitim ve yönetim uygulamaları yetersiz kalmakta, daha ileri düzeyde bir anlayışa ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kapsamda da, öncelikler, özellikle kendilerini sürekli yenileyen, eleştirebilen, sorgulayan yaratıcı insanlara verilmektedir. Hatta bazı yönetim bilimcilere göre de, üçüncü bin yılda ayakta kalabilecek kurum ve kuruluşların rakiplerinden daha hızlı ve daha etkin öğrenen örgüt olacağı ileri sürülmektedir.

2000'li yıllar bilim toplumunu gündeme getirdiği yeni oluşumlar, yaşamın her alanında olduğu gibi eğitimde de gelişme ve değişmeyi zorunlu kılmış bulunmaktadır. Bu nedenle bugün birçok ülkede eğitimde yeni arayışlara girilmiştir. Eğitim alanında başarı ve verimi etkileyen çeşitli etmenler söz konusu olmakla

beraber bunların en önemlilerinden biri de eğitici personel olarak adlandırılan insan gücüdür (Alkan, 2000, s.191).

Birinci sınıf kalitede eğitim sistemi olmayan bir ülkede mükemmelliğin olamayacağı gibi, nitelikli öğretmenlerin olmadığı eğitimde de mükemmellik olamayacağı ileri sürülebilir. Programlar değiştirilebilir, daha fazla araç-gereç alınabilir, fiziksel çevre yenilenebilir, ders saatleri uzatılabilir, fakat nitelikli öğretmenler olmadan değişiklikler istenilen etkiyi yaratamayabilir (Özdemir ve Yalın, 2000, s.55). Öğretmen, eğitim sisteminin vazgeçilmez bir unsurudur. Bu kapsamda öğretmenin eğitim sistemi içinde kritik ve önemli bir işlevi yerine getirdiği hususunda hemen hemen herkes hemfikir olsa da etkili öğretmenin kim olduğu ve özelliklerinin belirlenebilirliği araştırmacılar arasında sürekli tartışma konusu olmuştur. Burada önemli olan öğrencinin öğretmenden ne beklediği ve öğretmenin öğrencilerine, 21.yüzyıl toplumunun gerektirdiği insan kaynağının özelliklerine uygun yeterlilikleri kazandırıp kazandıramadığıdır.

İyi bir öğretmen olabilmek için, altyapıyı oluşturacak kültür birikimiyle birlikte; çok iyi bir alan bilgisine ve disiplinine gerek vardır. Bununla birlikte öğretmene sadece bilmek yetmemektedir. Öğretmenin esas görevi öğretmektir. Bu yüzden öğretmenlerin bilgiyi nasıl etkili şekilde aktarabileceğini bilmesi gerekir. “Öğretmenlik Meslek Bilgisi” (Pedagojik Formasyon), bundan dolayı öğretmenliğin gerekliliklerinden sayılmaktadır. Öğretmenler, öğrencilerinin davranışlarında istenen yönde değişiklikleri sağlayabilmeleri için; pedagojik bilgi ve becerilerle donatılmalı, öğretim yöntem ve tekniklerine de hâkim olmalıdır. Yalnız, etkili bir öğretmene bu da yetmemektedir. Öğretmen, sadece bilgi aktaran kişi olmaktan öteye geçebilmelidir. Öğretmen güvenilir olmalı, öğrencilerine rehber ve örnek olmalıdır.

Konuya bu açıdan bakıldığında, öğretmen niteliklerinin artırılması konusundaki hizmet öncesi ve hizmet içi eğitim çalışmalarının önemi ortaya çıkmaktadır. Öğretmen eğitimi, genelde bilgi ve beceri temellidir. Aynı şekilde öğretmen yetiştiren kurumlara öğrenci yetiştirilirken de öğrencilerin sadece bilişsel alan yeterliliği dikkate alınmaktadır. Hem öğretmen yetiştiren programlara öğrenci

yetiştirilirken hem de öğretmen adayı yetiştirme sürecinde duyuşsal alan özellikleri göz ardı edilmektedir. Oysa Bloom, duyuşsal özelliklerle başarı arasında anlamlı bir ilişki bulunduğunu gösteren kanıtlar olduğunu, duyuşsal özelliklerin başarının belirlenmesi ve etkilenmesinde önemli bir yeri olduğunu belirtmektedir. Duyuşsal özellikler bağlamında ele alınan özelliklerden biri de tutumlardır. Öğretmenlerin mesleklerinde başarılı olabilmesi için bilgi ve becerilerin yanında tutumların da önemli bir yeri olduğu söylenebilir (Oral, 2004, s.89).

Diğer yandan, öğretmenlerin kişilik özelliklerini oluşturan davranışların her biri, öğrenciler üzerinde etkili olmaktadır. Değişik kişilik özelliklerine sahip öğretmenlerin, öğrencilerini değişik biçimde etkiledikleri bilinen bir gerçektir. Öğretmenlerin kişilik özelliklerinin olumlu bir sınıf ortamı yaratılmasında ve öğretim çalışmalarının verimli olmasında en önemli değişkenlerden biri olduğu iyice anlaşıldıktan sonra, bu konuda yapılan araştırmalar artmaya başlamıştır. Özellikle tutumlar kişilik için de önemli bir özelliktir ve etkilidir. Bu nedenle, tutum kavramı üzerinde durmak gerekir (Tufan ve Güdek 2008 s.28). Bu araştırmanın temel konusu olan tutum, “Bireylerin belirli bir kişiyi, grubu, kurumu veya bir düşünceyi kabul ya da reddetme şeklinde gözlenen, duygusal bir hazır oluş hali veya eğilimidir”. Tutumlar, tutumun konusu olan objeye yönelik inançlardan kaynaklanır. Tutumlarla inançlar daima birlikte bulunurlar. Bir tutuma eşlik eden inanca “kanı” adı verilmektedir. İnsanlar duygu ve kanılarına uygun olarak hareket etme eğilimindedirler (Özgüven, 2007,s.353).

Ülgen (1995)’e göre de, tutum öğrenmeyle kazanılan bireyin davranışlarına yön veren karar verme sürecinde yanlılığa neden olan bir olgudur. Bir obje ya da bir olaya karşı gösterilen tutum, eğer olumlu ise onunla ilgili kararımızın olumlu olma; eğer tutumumuz olumsuz ise onunla ilgili kararlarımızın olumsuz olma olasılığı vardır. (Ülgen, 1995, s.97). Tutum, diğer bir tanımla “Herhangi bir kişi, yer, olay hakkında olumlu veya olumsuz davranış gösterme eğilimidir.” İnsanlar genelde kendileri için psikolojik anlam ifade eden şeye karşı tutum sahibi olurlar. Tutumlar sosyalleşme süreci içerisinde gelişirler.

Tutumlar, aynı zamanda davranış bilimlerinde ölçmeye ve araştırmalara konu olan önemli değişkenlerden biridir. Tutumların ölçülebilmesi tanımlanabilmesine bağlıdır. Tutum, belirli nesne, durum, kurum ya da diğer insanlara karşı öğrenilmiş, olumlu ya da olumsuz tepkide bulunma eğilimidir. Bu açıdan bakıldığında ilgilerle tutumlar birbirine benzer. Fakat ilgiler bir bireyin kendi etkinliklerine ilişkin duygu ve tercihleriyle sınırlıdır. Tutumlar ise, örneğin bir ahlaki değer yargısını onaylama ya da onaylamama gibisinden bir davranış eğilimine sahip olmadır (Tezbaşaran,1997,s.1).

Her tutumu oluşturan bazı temel ögeler bulunmaktadır. Tutumların duygusal, zihinsel ve davranışsal olmak üzere üç ögesi vardır. Duygusal öge, aynı zamanda bireyin değerler sistemi ile de yakından ilişkilidir. Bireyin bir nesne, bir kişi ile ilişkiye geçerken sahip olduğu ya da içinde yer aldığı değer sistemi, onun ilişki biçiminin oluşmasına önemli ölçüde etki eder. Tutumun konusunu oluşturan kişi, durum, olay veya nesneye ilişkin olarak sahip olunan her türlü bilgi, deneyim, inanç ve düşüncüyü içeren zihinsel ya da bilişsel öge tutumun önemli bir kesitini oluşturmaktadır. Tutumun zihinsel ögesi, bireyin genellikle çevresindeki uyarıcılara ilişkin olarak yaşadığı deneyimlerden kaynağını alan bilgi birikimine dayanır. Davranışsal öge ise bireyin belli bir uyarıcı grubundaki tutum konusuna karşı davranış eğilimini yansıtır. Bu davranış eğilimleri sözlerden ya da hareketlerden yola çıkılarak gözlenebilir. Duygusal davranış, tutum konusunun hoşı giden ya da gitmeyen bir durumla ilişkilendirilmesi sonucu ortaya çıkar. Tutumun bu üç ögesi karşılıklı etkileşim içindedir ve bunlar arasında bir uyum ve örgütlenme olmadığı sürece tutumun oluşması da mümkün olmamaktadır (Temizkan, 2008,s.463).

Öğretmenlerin mesleklerine yönelik tutumları genel olarak onların, mesleklerini sevmeleri, mesleklerine bağlı olmaları, toplumsal olarak mesleklerinin gerekli ve önemli olduğunun bilincine ulaşmaları ve meslekleri dolayısıyla kendilerini sürekli geliştirmek durumunda olduklarına inanmaları ile ilgilidir. Bu konulardaki olumlu ya da olumsuz tutumlar öğretmen adaylarının mesleki davranışlarını yönlendirmede oldukça etkili olmaktadır. Bu nedenle öğrencilerin

öğrenme yaşantıları öğretmenlik mesleğine yönelik olumlu tutumlar oluşturacak biçimde düzenlenmelidir (Temizkan, 2008, s.464).

Öğretmenlik; bilgi ve becerilerin yanı sıra tutum ve düzenli alışkanlıkları da gerektiren bir meslektir. “Bu nedenle okullarda öğrenim gören öğretmen adaylarının meslekle ilgili değer ve tutum kazanmaları da, en az bilgi kadar gereklidir” (Çeliköz ve Çetin, 2004). Diğer taraftan, Gökçe (1995) ve Jeans (1995) öğretmenlerin tutum ve davranışlarının öğrenciler üzerinde çok önemli bir etkiye sahip olduğunu vurgulamaktadırlar. Küçükahmet’e göre (2003,s.68) tutumlar, “öğretmenlerin öğrencileri etkileyen en önemli kişilik özelliklerinden birisidir ve özellikle mesleğe, öğrenciye ve okul çalışmalarına yönelik tutumlar, öğrencilerin öğrenmesine ve kişiliğine geniş ölçüde etki etmektedir” (Temizkan, 2008,s.464).

Öğretmen adayları mesleklerine yönelik olumlu tutumlara sahip olarak yetiştirilebilirlerse, öğretmen olduklarında; görevlerini eksiksiz yerine getirirler. Öğrencilere karşı daha olumlu davranışlar sergilerler, araştırmacı olurlar, yaratıcı düşünür ve yenilikleri öğrenme ortamına kolayca aktarırlar. Olumlu tutumları el-yüz hareketlerine yansır ve öğrencileri daha kolay motive ederler, öğrencilere içten ve samimi davranırlar, katı kuralcı olmazlar, zamanlarını etkili kullanırlar, kısacası mesleklerini severek yaparlar, zevk alırlar ve dolayısıyla öğretmenin görev, sorumluluk ve rollerini daha iyi bir şekilde üstlenebilirler (Çeliköz ve Çetin, 2004).

Öğretmenlerin mesleklerine yönelik tutumları, meslekî davranışlarının en güçlü belirleyicilerinden birisi olacaktır. Bir öğretmenin, öğretmenliğe yönelik tutumu olumlu ise; öğretmenliği sevdiği, isteyerek öğretmenliği seçtiği, öğretmenliği yaparken mesleki tatminini de gerçekleştireceği söylenebilir. Öğretmenliği seçmiş kişilerin ve öğretmenliğe hazırlanmakta olan bireylerin öncelikle öğretmenliğe karşı olumlu tutumlar beslemesi gerekmektedir. Tutumları doğrudan gözleyemeyiz, bireyin davranışlarına bakarak bireyin tutumları hakkında bir takım kanaatlerde bulunabiliriz. Ancak tutumlar, gözlenememekle beraber bireyin sevgi, nefret ve dolayısıyla davranışlarını önemli ölçüde etkileyebilecek bir role sahiptir.

Sonuç olarak tutumlar, bireylerin duygularına ve tercihlerine göre gelişir. Tutumlar nihayetinde davranışa dönüşür. Bireyden rolüne uygun davranışın beklenmesi için o role karşı tutumunun yüksek olması gerekir.

1.2. Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın amacı, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Kara Havacılık Komutanlığı'nda görev yapan öğretmen pilotların ve öğretmen pilot adaylarının öğretmenliğe yönelik tutumlarının nasıl olduğunu belirlemektir. Bu amaçla aşağıdaki sorulara cevap aranmıştır.

1. Pilotların öğretmenliğe yönelik tutumları pilot statüsüne göre değişmekte midir?
2. Pilotların öğretmenliğe yönelik tutumları TSK'ndeki görev süresine göre değişmekte midir?
3. Pilotların öğretmenliğe yönelik tutumları uçuş saatlerine göre değişmekte midir?
4. Öğretmen pilotların öğretmenliğe yönelik tutumları pedagojik formasyon eğitim durumlarına göre değişmekte midir?
5. Öğretmen pilotların öğretmenlik mesleğine yönelik tutumları TSK'ndeki görev süresine göre değişmekte midir?
6. Öğretmen pilotların öğretmenliğe yönelik tutumları uçuş saatlerine göre değişmekte midir?
7. Öğretmen pilot adaylarının öğretmenliğe yönelik tutumları TSK'ndeki görev süresine göre değişmekte midir?
8. Öğretmen pilot adaylarının öğretmenliğe yönelik tutumları uçuş saatlerine göre değişmekte midir?

1.3. Araştırmanın Önemi

Bir hava aracını emniyetle uçurabilmek, başlı başına yetenek, bilgi ve yeterlilik gerektiren bir iştir. Aynı zamanda öğretmen olabilmek de aynı şekilde gerekli bilgilerle donatılmış olmayı, birçok kabiliyete ve özelliklere sahip olmayı gerektirir. Yetenekli ve başarılı bir pilot olmak; iyi bir öğretmen pilot olmanın garantisini vermemektedir. Verilecek eğitimin kalitesi ve öğrenci pilotların başarısı uçuş eğitiminin en önemli unsurunu oluşturmaktadır. Bu amacı gerçekleştirebilmek ise ancak buna muktedir öğretmen pilotlarla mümkün olacaktır. Uçmak ve pilot olabilmek için gerekli istek ve hırs başarıyı büyük ölçüde etkiler ve perçinler. Öğretmen pilot olmak için de duyulan istek ve olumlu tutumlar da öğretmen pilotların başarısını dolayısıyla da öğrenci pilotların ve pilot adaylarının başarısını oldukça etkileyecektir. Bu gerçeklik üzerine yola çıkılarak öğretmen pilotların ve adaylarının öğretmenliğe yönelik tutumunu incelemek bu araştırmanın temelini teşkil etmektedir.

Küresel dünyada insan kaynakları yönetiminin temel amacı, “iyi seçilmiş, motive edilmiş, eğitilmiş, yüksek performansla çalışan” bir insan gücü yaratmaktır. Başka bir deyişle “*Konusunu çok iyi bilen, kendisi ve çevresi ile barışık, kendisini sürekli geliştiren, güler yüzlü, çabuk ve kusursuz hizmet veren yaratıcı özelliği olan bir personel profilinin*” yaratılması temel araç olarak seçilmiştir. (Şanat, Ç.; “Eğitim Yatırımdır”; Milliyet Gazetesi; İş Yaşamı ve İnsan Kaynakları Eki; 25.05.1997; s.1.).

Gelişmiş ülkelerdeki vizyoner, ufuk ötesini görebilen bu ufuk ötesinde oluşabilecek gelişmeleri önceden tahmin eden ve kurumunu ileriye taşımanın gayreti içerisinde olan “Lider Yönetici”ler ve “Öğrenen İnsan”lar; kendi kurumlarını “Öğrenen Organizasyon” haline dönüştürmek için yoğun emek, para ve zaman harcamaktadırlar. Nitekim Türk Silahları Kuvvetleri insan kaynağına yatırım yaparak uluslar arası arenada gücünü duyurmaktadır.

Ancak, öğretmenliği severek ve benimseyerek yapan bir öğretmen öğrencilerine faydalı olabilir. Bu şekilde öğrencilerine etkin olarak zaman ayırır,

değer verir ve onlara örnek olmak için çabalar. Havacılığa ilk adım atan pilot adayları; yaşları ne olursa olsun çocuk gibidir. Öğretmen pilotlar onları havacılık dünyasıyla tanıştırır. Birçok konuya karşı tutumlarının oluşmasını sağlar. Öğrenciler üzerindeki etki büyük ölçüde bütün uçuş hayatı boyunca kendini gösterir. Öğrencisi üzerinde iyi bir etkiye sahip olabilmesi için; öğretmenin kendisiyle ve mesleği ile barışık olması gerekmektedir.

Bu durumda; yaptığı işi seven her meslek grubundaki bireylerin işlerinde daha başarılı olduğu gerçeğini göz önünde bulundurursak, öğretmen pilotların bütün zorluklarına ve ağır sorumluluklarına rağmen öğretmenliği kanıksaması, sevmesi ve en iyi şekilde yapmaya çalışması direk olarak öğretmen pilotların performansını ve öğrencilerinin başarılarını etkileyecektir. Sonuç olarak; beklenti “Öğretmenliğe yönelik tutum puanları yüksek olan öğretmen pilotlar ve öğretmen pilot adayları görevlerinde daha başarılı olacaktır.” şeklindedir.

Özellikle Kara Havacılık Komutanlığı üstlendiği görev itibarıyla Silahlı Kuvvetler içerisinde çok kritik görev yapmaktadır. Kara Havacılık birliklerinde görevli subay, astsubay, uzman erbaş ve erleriyle bir bütünlük gösteren Türk Kara Havacılığı eğitim seviyesi, imkân ve kabiliyetleri açısından dünyadaki emsalleri arasında ilk üç içinde yer almaktadır. Bu üstün başarıyı sürdürebilmesi için özellikle, bu araştırmanın da konusu olan öğretmen pilotlar ve öğretmenliğe aday pilotların çok iyi seçilmesi ve yetiştirilmesi ile mümkün olmaktadır. Diğer yandan, öğretmen pilotların ve öğretmen pilot aday pilotların kişilik özellikleri ve öğretmenlik mesleğine yönelik tutumları, yetiştirdikleri pilot aday ve pilotların performansında olumlu ya da olumsuz etkileri olduğu düşünülmektedir.

Kara Kuvvetleri Komutanlığı’nın en önemli unsurlarından biri olan “Kara Havacılık Sınıfı”nda görev yapan ve Kara Kuvvetleri birliklerinin, havacılık destek görevlerini yapmak üzere özel surette imal ve teçhiz edilmiş, sabit ve döner kanatlı hava aracını kullanan pilotları yetiştiren öğretmen pilotların gerek seçilmeleri gerekse yetiştirilmeleri bahsedilen çerçevede üzerinde durulması gereken hayati bir konudur.

Bu çalışmada öğretmen pilotların ve öğretmen pilot aday pilotların öğretmenlik mesleğine yönelik tutumlarının ne düzeyde olduğu araştırılacak ve çözüm önerileri geliştirilecektir. Çalışmadan çıkan sonuçların gerek öğretmen pilotların ve gerekse öğretmen pilot aday pilotların seçimleri ve eğitimleri için yararlı olacağı düşünülmektedir. Ayrıca, bu çalışma konu ile ilgili ileri seviyede yapılacak araştırmalar için de bir durum tespiti niteliği taşımaktadır.

1.4. Varsayımlar

Bu araştırmada aşağıdaki varsayımlardan hareket edilecektir.

1. Veri toplama aracı olarak kullanılan tutum ölçeğinin, öğretmen pilotların ve öğretmen pilot aday pilotların öğretmenlik mesleğine yönelik tutumları için, ortaya koyduğu önerilerin yeterli olduğu,
2. Araştırmada görüşlerine başvurulacak öğretmen pilotların ve öğretmen pilot aday pilotların tutum ölçeğine verdikleri cevapların gerçekleri yansıttığı,
3. Araştırmanın her safhasında kendilerine başvurulacak uzman görüşlerinin yeterli olduğu varsayılmıştır.

1.5. Sınırlılıklar

Araştırmanın sınırlılıkları aşağıdaki şekilde belirlenmiştir.

1. Bu araştırma Kara Kuvvetleri Komutanlığı Kara Havacılık Komutanlığı bünyesinde halen görev yapan öğretmen pilotlar ve öğretmen pilot adayı pilotlar ile sınırlıdır.
2. Araştırmada elde edilen veriler, tutum ölçeği bulgularıyla sınırlıdır.

1.6. Tanımlar

Pilot/Pilot Adayı: TSK uçuş eğitim teşkilllerinden veya yabancı bir devlet uçuş okulu veya kurslarından pilotluk diploması alan ve diploması usulüne göre onaylanan kimseye pilot; pilot olmak için sayılan yerlerde fiilen uçuşa başlayanlara pilot adayı denir.

Öğretmen Pilot: Yurt içi veya yurt dışında uçuş öğretmen kursunu başarı ile bitirdikten sonra görevlendirildiği hava aracında, pilot adaylarının ve diğer uçucuların eğitim ve değerlendirmelerini yapan kişidir.

Öğretmen Pilot Adayı: Pilot temel eğitimlerini başarıyla tamamlayarak ilgili kurum tarafından belirlenen ders ve uçuş not ortalamalarına sahip ve öğretmenler kurulu üyelerinin 2/3 oy çokluğuyla “Öğretmenlik yapabilir” kaydı almış pilotlardır. Ayrıca “Öğretmenlik yapabilir” kaydı, temel eğitim sonucunda belirlenen standartlara bağlı olarak alamayan, fakat birliklerindeki başarılarıyla örnek seviyede olan pilotlara sıralı amirleri tarafından da verilebilmektedir.

Hava Aracı: Kara Kuvvetleri birliklerinin, havacılık destek görevlerini yapmak üzere özel surette imal ve teçhiz edilmiş bulunan sabit ve döner kanatlı hava vasıtasıdır. Bu yönergede kullanılan uçak terimi teçhizatı ile beraber komple sabit kanatlı hava aracını, helikopter terimi de döner kanatlı hava aracını ifade eder.

1.7. Kısaltmalar

FAA (Federal Aviation Administration) : ABD Federal Havacılık Kurulu

MFD (Multi-Functional Display) : Çok İşlevli Gösterge

NASA (National Aeronautics and Space Administration) : Ulusal [Havacılık](#) ve [Uzay](#) Dairesi

RAF (Royal Air Force) : İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri

TSK : Türk Silahlı Kuvvetleri

UT (University of Texas) : Texas Üniversitesi

BÖLÜM II

Bu bölümde kavramsal çerçeveye ve ilgili araştırmalara yer verilmiştir.

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Havacılık ve Pilot Eğitimi

Havacılık, insanoğlunun uçuş tutkusuyla, yerçekimine meydan okuma hırsı ile yoğrularak ortaya çıkmıştır. Günden güne insan ve makinenin mükemmel uyumunun sonucu günümüzdeki halini almıştır. Gelecekte meydana gelebilecek gelişmeler ise insanoğlunun hayal gücü ve gökyüzünün sınırları ile çizilebilir.

Havacı olmak ve havacılığın gerekliliklerini yerine getirmek katı kurallara bağlıdır. Havacılıkta hataların bedelleri ne yazık ki kimi zaman can kayıplarına kimi zaman da büyük maddi kayıplara yol açabilmektedir. Bu çemberi daraltarak askeri havacılığı göz önünde bulundurduğumuzda alınan sorumlulukların ve icra edilen görevlerin sonucunda insan hayatı her zaman ön plana çıkmaktadır. Bunun yanında ülke menfaatleri bazı durumlarda her türlü değer ve varlığın önünde yer almaktadır. Geleceğin havacılarını yetiştirmek ve eğitmek de bu nedenle aynı hayati öneme sahiptir.

Pilotluğun son derece riskli, hata ve eksiklik kabul etmeyen bir meslek olduğu, en ufak hatanın dahi can kaybına ve maddi değerlerin yitirilmesine sebebiyet vereceği dikkate alındığında pilotaj eğitimi gören adayların titiz bir eğitimden geçirilmeleri, adayların belirli ölçütlere ulaşmalarının hedeflenmesi gerekliliği kabul edilen bir gerçektir.

Gelişen teknoloji ve silah sistemleri yetişmiş insan faktörünün gereğini arttırmıştır. Bu sistemlerin başarı ile yürütülmesi bunları öğrenmek, çalıştırmak,

kullanmak ve bakımını yapmakla yerine getirilir. İnsanla makine arasındaki ilişkinin boyutlarını modern uçuculuk kadar hiçbir görev daha iyi açıklayamaz. Hava aracını iyi bir şekilde kullanmanın yanında, sistemin fonksiyonel bir parçası olan “pilot hatası” uçuşun aksayan yönü olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tüm havacılık kazalarının %70-80’ni, en azından kaza nedenlerinin bir kısmı insan hatalarına dayandırılabilir. Fakat, dikkat çekici olarak, geçen yarım yüzyıl boyunca kaza oranı düştükçe, insan hatası kaynaklı kazalardaki azalma mekanik ve çevresel faktörlerle ilişkili kazalardaki azalmaya ayak uyduramamıştır. Teknolojideki gelişmeler mekanik ve çevresel sebeplerden kaynaklanan kazaların büyük ölçüdeki azalmasını sağlarken, insan faktöründe bu kadar büyük rol oynayamamıştır. Şimdiki havacılık güvenlik sistemi, hava araçlarının en zayıf halka oldukları 50 yıl öncesinin havacılığında karşılaşılan önemli noktaların üstüne inşa edilmiştir. Fakat bugünlerde, hava araçlarının ciddi yetersizliklerinden dolayı meydana gelen kazalar çok nadirdir. 2003 yılında rapor edilen 1677 havacılık kazasının %91’inde insan hatası birincil sebeptir (Baber, 2007, s.10). Havacılıktaki insan gücü kapsamında yer ekibi, bakım personeli, kule personeli gibi pilotların haricindeki diğer havacılar da yer almaktadır. Bu araştırma kapsamındaki ilgi konusu ise pilotlar olacaktır.

Bu duruma başka bir örnek vermek gerekirse; ABD’de 1946 yılında yapılan her 100.000 saatlik uçuşta ortalama 78 hava aracı kazası meydana gelirken bu sayı 1985 yılında 8’ e düşmüştür. 1985 yılında 2741 kaza meydana gelmiş, bunların %84 ‘ünde pilot hatası saptanmıştır. Bu kazalarda, pilot hatası kapsamında teknik yetersizliğin yanı sıra zayıf muhakeme, yetersiz uçuş öncesi planlama, yetersiz briefing, mürettebat koordinasyonu ve karar vermedeki yetersizlikler dikkati çekmiştir (Trollip ve Jensen, 1991, s.1-13).

Pilot hataları kapsamında muhakeme, kullanım tekniği, dikkatsizlik, disiplinsizlik, bilgisizlik, psiko-sosyal sebepler, davranışsal sebepler gibi birçok faktör incelenebilir. Eğitim sürecinde hata olmasına karşın kazanılmış alışkanlıklar ve tutumlar bir pilotun bütün havacılık hayatında kendini gösterir. Hataları minimum seviyeye düşürmenin en etkin yolu ise iyi bir eğitim sürecinden geçmektedir. Pilot

eğitimi, üzerinde önemle durulması gereken, iyi teşkilatlanmış ve iyi planlanmış bir eğitim sistemini gerektirir.

2.2. Pilot Eğitimi

Pilot eğitimi, diğer eğitimler gibi üç eğitim alanını içermektedir. Bu alanlar; bilişsel, duyuşsal ve psikomotor alanlardan oluşmaktadır. Bilişsel ve duyuşsal alanların yanında psikomotor alanının pilot eğitiminde daha baskın olduğu bir gerçektir.

Psikomotor alana ilişkin hedefler kas ve devinsel becerilerin gelişimi ile ilgili olup başlangıç seviyesinden ustalaşmaya doğru değişim gösterir. ğrenme bir devinsel becerinin kazanılmasından, karmaşık becerilerde ustalaşmasına doğru çeşitlilik gösterir. Psikomotor ğrenmenin  düzeyi şu şekilde açıklanabilir (Moore, 2003,s. 62).

Kontrollü Tekrar Düzeyi: Kontrollü tekrar basit bir temel becerinin talimatlar doğrultusunda ve denetim altında icra edilmesidir. Bu düzeyde eylem tam olarak oluşmaz, süre ve koordinasyon aranmaz.

Bağımsız Tekrar Düzeyi: Bir becerinin ğrenci tarafından denetimsiz ve kendi kendine icra edilmesini kapsar. Tüm beceri, zincirleme olarak gerçekleşebilir.

Uсталık Düzeyi: Uсталık düzeyi, bir eylemin doğru, yeterli ve ahenkli olarak icra edilmesini kapsar. Becerinin tam bir koordine içinde gerçekleşmesi gerekir. Beceri, öğrenciyle bütünleşmiş olup kendiliğinden gerçekleşir.

Bütün pilotlar alanına göre görevini yerine getirirken, diğer yandan da emniyetle hava aracını uçurmak, kokpitte bulunan göstergeleri kontrol etmek, etrafi gözlemek, yer istasyonları ile irtibatı sağlamak, uçuş mürettebatı ile etkin bir koordine kurmak zorundadır. Bu esnada istenmeyen bir durumun ortaya çıkması, hesapta olmayan zorluklarla karşılaşılması da muhtemeldir. Pilot; yeteneği, dikkati ve bilgisi sayesinde karmaşıklıkla baş ederek en doğru kararı vermelidir. Uçuş

esnasında gereğinden fazla uyarıların bulunduğu ortamla baş edebilmek için, pilotun çok iyi eğitilmiş olması, psikolojik ve fizyolojik açıdan yeterli olması gerekmektedir.

Özellikle hava aracı ile belirli bir görevi değişik stresler altında icra etmenin gerektiği askerî havacılıkta, pilot yetiştirmek, yetişmiş pilotların performanslarını üst düzeyde tutmak, son derece kısıtlı imkânlar içerisinde çok iyi düşünülmesi gereken bir konudur (Dağlı, 2006,s.36).

Havacılık her şeyden önce gönüllük gerektiren bir yaşam tarzıdır. Pilotaj eğitiminde de başarıyı tetikleyen en büyük unsur motivasyon ve isteklilik olacaktır. Askerî, ticari ve sivil havacılıkta da istekli olmak, pilot olabilmenin ilk şartıdır. Bundan sonraki safha ise havacılığın kullanıldığı alanlara göre farklılık göstermekte, yeterlilik şartları ve eğitimlerin zorluk derecesi değişmektedir. Araştırmanın ilgi alanını oluşturan askerî havacılık, standartların en yüksek düzeyde tutulduğu alandır. Pilot adayları uçuş okullarına gelmeden detaylı bir sağlık muayenesinden başarı ile geçmiş olmalıdır. Bunu takiben; psiko-motor yeteneklerinin pilotaj eğitimi için uygunluğunun değerlendirildiği, simülatörlerin de kullanıldığı bir takım testlere tabi tutulurlar. Yeterli şartları sağlayanlar uçuş eğitimlerine başlamak için uçuş okullarına gelirler. Her pilot adayı havacılıkla tanışmanın heyecanı ile hayatında bir yol ayrımı olarak değerlendirdiği uçuş okulunda, kendisini uzun ve yorucu bir eğitim sürecinin beklediğini bilmektedir.

Pilotaj eğitimi; yoğun ders programıyla birlikte, yorucu uçuş eğitimini içeren uzun bir süreçtir. Bu süreç içerisinde adaylar devamlı olarak bilgilendirilirken aynı zamanda havacılık kültürü ve disiplinini de kazanmaya başlarlar. Fiziksel ve zihinsel dayanıklılık gerektiren eğitimin temposu yaklaşık 12 ay boyunca değişmemektedir. Eğitim boyunca adaylarla birlikte öğretmenlerin de motivasyonunu ve sabrını muhafaza etmesi gerekmektedir. Daha önce de bahsedildiği üzere; havacılıkta hataların telafisi çok zor olmakta, disiplinin ihmali acı sonuçlar doğurmaktadır.

Ülkemizin pilot kaynağını, sivil havacılık okullarının yanı sıra, büyük ölçüde Hava Kuvvetleri ve Kara Kuvvetleri'nde yetişmiş pilotlar oluşturmaktadır. Kara Kuvvetleri'nin sabit ve döner kanatlı hava aracı pilotları Kara Havacılık Okulu tarafından yetiştirilmektedir. Kara Havacılık Komutanlığı bünyesinde Kara Havacılık Okulu tarafından verilen eğitimler, dünyadaki emsalleri arasında iyi bir konuma ve haklı bir gurura sahiptir.

Kara Havacılık okulunda uçuş eğitiminin hedefi; kara havacılık envanterindeki hava araçlarını performanslarına uygun olan meteorolojik koşullarda kullanabilecek, uluslararası standartlarda pilot yetiştirmek, bu eğitimi verecek olan eğitici personelin eğitimini yapmak, uluslararası yenilikleri takip ederek, birliklerin ihtiyaçlarına göre eğitim programlarının ve uçuş eğitiminin sürekli gelişimine katkı sağlamaktır. Havacılık okulunun kendi bünyesinde yetiştirilen pilotlar, aldıkları eğitimle Türk ve uluslar arası hava sahalarında verilen görevleri standardında ve emniyetle başarabilecek seviyededir. Ancak gelişen havacılık teknolojisi, uçuş emniyetini de artırmak maksadıyla sürekli gelişimi zorunlu kılmaktadır.

Kara Havacılık sınıfının pilot adayı kaynağını Kara Harp Okulu'ndan mezun olan Kara Havacı Subaylar oluşturmaktadır. Kara Havacılık Okul Komutanlığına pilot kursuna katılmak amacıyla gelen Kara Havacı Subaylar, Kara Harp Okulu öğrenimi içinde 3'üncü sınıfın sonunda isteklilik, akademik başarı ve genel sağlık kriterleri göz önünde bulundurularak seçilmekte, mezun olmalarını müteakiben Kara Havacılık Okulu'na pilot adayı olarak katılmaktadırlar. Diğer kuvvetlere mensup subaylarda kendi kuvvetleri seçim kriterleri sonucu pilot adayı olarak belirlenmektedir.

Kara Havacılık Okulu'nda pilot eğitimi, sabit kanat ve döner kanat pilot temel kursu adı altında iki farklı eğitim ve öğretim programı altında icra edilmektedir. Yaklaşık 12 ay süresince, pilot adayları uluslar arası standartlarda eğitim ve öğrenim görmektedir. Eğitim süresince, öğretmen pilotlar tarafından öğrencilere akademik dersler ve yer aldıkları kursa göre uygun hava araçları ile uçuş eğitimleri verilmektedir. Eğitimin herhangi bir safhasında başarısız olan öğrencinin uçuş

eğitimi sona ermektedir. Bu aşamadan sonra; yeniden sınıflandırılarak Kara Kuvvetleri'nin diğer saflarında subay olarak görevine devam etmektedir.

Kara Havacılık Okul Komutanlığı'nda son on yılda açılan sabit/döner kanatlı hava aracı pilot temel kurslarındaki başarı oranı incelendiğinde ortalama kayıpların % 40 civarında olduğu görölmektedir (Dağlı, 2006,s.36).

Pilotaj eğitimin başarıya ulaşabilmesi için uygun adayların seçilmesi kabul gören ve inkâr edilemeyecek bir gerçektir. Başarıda büyük rol oynayan pilot adayının uygunluğu ve eğitim sürecinde göstereceği performans, öğretmen pilotların ve eğitimin başarısını büyük ölçüde etkilemektedir. Bununla birlikte, pilotaj eğitiminin başarısını tamamen adayların omuzlarına yüklemek haksızlık olacaktır. Başarı için; pilotaja uygun adayın seçiminin yanı sıra birçok önemli faktör vardır. Bunların başında yeterli öğretmen pilotlar, çok iyi hazırlanmış bir eğitim programı, fiziksel ve duyuşsal açıdan iyi hazırlanmış bir eğitim ortamı gelmektedir.

Kara Harp Okulu'ndan başarı ile mezun olan ve gerekli yeterlilikleri sağlamış Kara Havacı subaylar, mezuniyetten kısa bir süre sonra Kara Havacılık Okulu'na tekrar öğrenci olarak katılırlar. Dört senelik akademik ve askeri eğitim ve öğretimini bitiren pilot adayları kendilerini tekrar zor bir eğitimin beklediğinin bilincindedirler. Eğitim ve öğretim sürecinin başlamasıyla öğrenci-öğretmen pilot ilişkisi de başlamış olur. İlk şaşkınlığını üzerinden atan öğrenci pilot kendine bir rol model aramaya başlar. Belirleyeceği rol model ise genellikle kendi öğretmen pilotu olacaktır. Bundan sonraki havacılık yaşantısında uçuş öğretmenin bu bakımdan önemi büyük olacaktır. Öğrencilerin ilk modeli olan öğretmen pilotlar, onları havacılık kavramıyla ilk tanıştıran kişilerdir.

Öğretmen pilot, eğitimin ve öğrenimin her safhasından sorumludur. Bu nedenle de hedeflerini açıkça belirlemek zorundadır. Hedeflerini belirledikten sonra, faaliyetleri planlamalı, öğretim metodunu belirlemelidir. En iyiyi başarmak için, eğitim planını oluşturmalı, olumlu öğrenci-öğretmen ilişkileri yaratmalı, bilgileri etkili olarak aktarabilmeli, rehberlik yapabilmeli, öğrenme esnasında öğrenciye

sorumluluk yöneltmeli ve öğrencinin öğrenme, kendinin de öğretme yeterliliğinin değerlendirebilmelidir (Aviation Instructor's Handbook,1999,s. 8-2).

Uçuş eğitiminin doğası gereği, öğretmen pilotun uçuş manevralarını gösterişi, tekrar edişi öğrenciler tarafından öğretmen pilotunun model olarak seçilip seçilemeyeceğini belirler. Model olarak alınan öğretmenlerini hızla akıl hocaları olarak tanımlar ve kişisel öğretmen-öğrenci ilişkilerini geliştirirler. Gıpta etme ve hayranlık duygusu kokpitin ve uçuş eğitiminin ötesine geçebilir. Uçuş ile ilgili kazanımların nasıl öğrenileceği, çalışılacağı, uçuşa nasıl hazırlanacağı eğitimin bu ilk safhasında öğrenilir. Bu alışanlıklar da öğretmen pilot tarafından verilir. Uçuş emniyetine, uçuş disiplinine, kurallara ve limitlere karşı tutumlar öğretmen pilotlar tarafından öğrencilerine aktarılır. Öğretmenlerini taklit eden ve benimseyen öğrencilerin de gelecekteki uçuş hayatlarında bu kurallara karşı tutumu genellikle benzerlik gösterir. Öğretmenlerin, uçuş eğitimi safhasında öğrencileri üzerinde neredeyse her konuda etkisi olur. Bu etki öğrencilerin uçuş hayatında, hatta günlük yaşantısındaki sosyal ilişkilerinde dahi kendisini gösterir (Kern,1997,s. 347).

2.3. Öğretmen Pilot

Diğer alan öğretmenlikleri gibi, öğretmen pilotluk da eğitim, öğretim ve bununla ilgili yönetim görevlerini üzerine alan, özel bir ihtisas alanıdır. Bütün öğretmenler için geçerli olan ve olması gereken yeterlilikler, beceriler, tutumlar ve davranışlar öğretmen pilotlar için de geçerlidir. Öğretmen pilotların başlıca görevi, hiçbir uçuş bilgi ve deneyimine sahip olmayan öğrencilere eğitim vermek ve onları pilot olarak yetiştirmektir. Bununla birlikte; mesleği ile ilgili tutum ve davranışları şekillenmiş, yetişmiş pilotlara eğitim vermek, eğitimlerini tazelemek, değerlendirmek, öğretmen pilotun görevleri arasında yer almaktadır. Öğretmen pilotun, bu sorumluluklarını yerine getirirken; ders planlamak, hazırlamak, öğretim materyallerini etkin kullanmak, sınıfı yönetebilmek, sağlıklı ölçme ve değerlendirme yapmak, bire-bir öğrencilerle ilgilenmek gibi birçok görevi de vardır. Öğretmen pilotun, bütün öğretmenlerin ortak görevleri arasında yer alan bu faaliyetleri

başarıyla yapabilmesi için, öğretmenliği benimsemiş ve özümsemiş olması gerekmektedir.

Öğretmen pilotları diğer öğretmenlerden ayıran en önemli unsur, yüklendiği sorumluluğun hayati olmasıdır. Öğretmen pilotluk, bu açıdan en çok sınıf öğretmenliğine benzetilebilir. İki durumda da öğrenciler hayatlarının ilk deneyimlerini yaşarlar ve kolayca yönlendirilebilirler. Bir yanda okulla yeni tanışan, alfabeyi öğrenmeye çalışan çocuklar varken; diğer yanda havacılık dünyasına adım atan ve havacılığın alfabesini öğrenmeye çalışan pilot adayı öğrenciler vardır. Pilot adaylarının örgün eğitimini tamamlamış ve o güne kadar ki eğitim yaşantısında ders çalışma tekniklerini geliştirmiş olduğunu varsayarsak, bu açıdan onları daha şanslı görebiliriz. Fakat uçuşa ve havacılığa yönelik tutumların ve becerilerin geliştirilmesinde aralarında çok fark yoktur. Bundan sonraki safhada iki grup için de öğretmenleri hayatlarında çok önemli bir yeri işgal edecek ve kritik bir rol oynayacaktır. Biraz dramatik olmakla beraber bu örnek, öğretmen pilotların önemini vurgulamaktadır.

NASA/FAA/UT tarafından havacılıkta mürettebat kaynak yönetimi üzerine yapılan araştırmalarda; ilk uçuş öğretmenlerinin, pilot adaylarının gelecekteki havacılık anlayışı, performansı, teknik yeterliliği ve davranışları üzerinde büyük etkiye yol açtığını belirlemiştir (Kern,1997, s.346).

Öğretmen pilotların, görev alanı yerde ve havada olmak üzere iki başlık altında toplanabilir. Yerde olan kısmındaki sorumlulukları yukarıda bahsedildiği üzere diğer öğretmenlerinki ile hemen hemen aynıdır. Havada olan kısmında ise; bir pilot olarak öğretmenin yükü ağırlaşmakta ve büyük farklılık göstermektedir. İyi bir öğretmen pilot her şeyden önce çok iyi bir pilot olmalıdır. Öğretmen pilot, öğrencisiyle uçarken bir nevi yalnız uçuyor gibidir. Çünkü uçmayı öğrenen bir öğrencinin üçüncü boyutla tanışmasıyla yapabileceği her şey riskli ve tehlikeli olmaya adaydır. Bu yüzden bilgilerini her zaman taze tutmalı, uçuş kumandaları ile ilgili yeteneklerini en üst düzeye çıkarmış olmalıdır. Fakat öğretmen pilota sadece kendi yetenek ve bilgilerini üst düzeyde tutmak yetmez. Öğretmen pilot, her şeyden

önce iyi bir gözlemci olabilmelidir. Öğrencisinin neler yaptığını ve yapabileceğini kavarsa, ona en iyi şekilde yardımcı olacak ve uçuş emniyetsizliğine yol açabilecek bir davranışı anında hissedebilecektir. Bunun yanında öğretmen pilotun muhakeme yeteneği hem kendini değerlendirme, hem de öğrencisini değerlendirme açısından büyük önem taşımaktadır. Öğrencinin gelişimini gözlemleyerek, doğru şekilde yönlendirmek, motive edebilmek, iyi ilişkiler kurarak örnek alınacak bir pilot olabilmek, öğretmen pilotun öncelikleri arasında yer almalıdır.

Günümüzdeki öğrencilerin öğretmen pilotlarından beklentileri geçmişe göre daha da artmıştır. Öğrencilerin uçuş okullarına girişteki seviyeleri geçmişe göre farklılık göstermektedir. Yeni nesil, bilgi çağında yetişmektedir. Küçük yaşlardan itibaren bilgisayar ve sayısal teknoloji ile iç içedir. Bunun doğal sonucu olarak öğretmenlerine göre sayısal teknolojiyi kullanmadaki kabiliyetleri daha yüksek olmaktadır. Bilgisayar oyunları ile vakit geçiren yeni neslin, MFD ya da uçuş bilgisayarlarını kullanmaya yatkınlığının daha fazla olması kaçınılmazdır. Bilgi çağının öğrencileri, verilen kararları, anlatılan dersleri ve yapılan hareketleri daha çok sorgulamakta, sebep-sonuç ilişkisi aramaktadır. Geleceğin pilotlarının öğretmeni olmak bu sebeplerden dolayı daha da meşakkatli bir iş haline gelmiştir. Bu durumla baş edebilmek için öğretmenler sürekli bilgilerini taze tutmalı, öğretim tekniklerine ve materyallerine daha fazla önem vermelidir. Bunları verimli yapabilmesi için de öğretmenlikten haz almalı, istekli olmalıdır (Smith, Bowman ve Gipson,2006, s.3).

Normal şartlarda, örgün eğitimini tamamlayan subaylar pilotluk eğitimini aldıktan sonra, ön gereklilikleri karşılayanlar öğretmen pilot adayı olmakta; öğretmen kursunu başarı ile tamamlayabilenler ise öğretmen pilot statüsüne sahip olmaktadır. Öğretmen pilotların bu aşamadan itibaren ihtiyaç duyacağı her türlü bilgi, beceri ve tutumu kazanmış olması beklenir. Ancak, sosyal ve ekonomik değişimler, bilginin sürekli çoğalması ve gelişmesi, savaş teknolojisindeki gelişmeler bireyin sahip olduğu yeterliliklerin kısa sürede eskimesine yol açmakta, öğretmen pilotların kendini sürekli geliştirmesini ve bilgilerini yenilemesini gerekli kılmaktadır.

Uçuş eğitiminin başarısı ise, dikkatlice seçilmiş uygun adaylar ile çok iyi eğitilmiş ve zeki öğretmen pilotların varlığına bağlıdır (RAF Flying Training Manual,1931). Hava araçlarının performansındaki büyük gelişmelere ve sistemlerin hızlı teknolojik gelişimine rağmen uçuş eğitiminin temel felsefesi hiçbir zaman değişmemiştir. Günümüzün hava araçlarını emniyetle uçurabilmek için çok iyi kumanda kabiliyetlerinin yanında, muhakeme yeteneği ve durumsal farkındalık geçmişe göre daha büyük önem kazanmaya başlamıştır. Öğretmen pilotlar 21.yy askeri havacılık operasyonlarının gereksinmelerini sağlayabilmek yeteneklerini ve bilgilerini devamlı taze tutarak, kendilerini geliştirmelidir (Smith, Bowman ve Gipson,2006,s. 1).

Öğretmen pilotlar, günümüzün hava araçlarını kullanmaya aday öğrencilerin psikomotor ve muhakeme yeteneklerini analiz etme ve değerlendirme kabiliyetine sahip olmalıdır. Öğrencilerin mümkün olan en yüksek eğitim standardını yakalayabilmesini sağlamak pilotaj eğitiminin özünü oluşturmaktadır. Bundan dolayı da öğretmen pilotlar en uygun öğretim ortamını sağlamak yönünde yetiştirilmelidir.

Amerika Hava Kuvvetleri öğretmen pilot kursunda çoğunlukla hava aracına yönelik kabiliyetlerin artırılması hedeflenmektedir. Sadece birkaç ders saatinde öğrenme stilleri, öğretmen-öğrenci ilişkileri üzerinde durulmaktadır. İnsan faktörlerini göz önünde bulundurma, mürettebat kaynak yönetimi ve öğretim teknikleri uçuş eğitiminde göz önünde bulundurulmalıdır. Öğretmen pilot sadece ders anlatma ve uçuş hareketlerini göstermenin dışında pedagojik alanda da yeterli olmalıdır. Eğer bu gelişmelerden uçuş okulları faydalanamazsa daha iyi havacılık anlayışından eksik kalacaklardır.

Pilot adayı öğrenciler, havacılık dünyası için yaşları ne olursa olsun, yeni okula başlayan çocuklar gibi değerlendirilebilirler. Bu yüzden rol modeli olacak kişiler onlar için büyük önem teşkil edecektir. Havacılıkla ilgili tutumları, becerileri ve bilgileri ona örnek olacak kişiyle gelecekte büyük benzerlik gösterecektir (Kern,1997,s.168).

2.4. Öğretmen Pilotun Görevleri

Bir öğretmenin temel olarak dört görevi vardır: öğretme, idare ve yönetim, meslek/konu alan uzmanlığı ve öğrenci danışmanlığı (Özdemir ve Yalın, 2000,s. 130). Bir öğretmen pilotun görevleri de diğer öğretmenler gibi bu ana çatı altında şekillenmektedir. Özellikle yerde, sınıf ortamında derslerin işlenmesinde görevler ve yapılan işler arasında farklılık yok denecek kadar azdır. Öğretmen pilotun uçmaya yönelik bir öğretmenliği göz önünde bulundurulduğunda görevleri; uçuş öncesi, uçuş ve uçuş sonrası olmak üzere üç ana başlık altında toplanmaktadır.

2.4.1. Uçuş Öncesi Safha

2.4.1.1. Hazırlık

Öğretmen pilot, tecrübesi ve birikimi oldukça fazla olsa bile her eğitim periyoduna aynı ciddiyetle ve ruhla yaklaşmalıdır. Kendisini her şeyden önce uçuş için zihinsel olarak hazırlamalı, motive etmeli, dış etkenlerden uzaklaşıp eğitime odaklanmalıdır. İşlenecek eğitim konusunu, standartlarını, hava aracı bilgilerini, uçuş hareketleri ile ilgili bilgilerini gözden geçirmelidir. Uçuş safhası ile ilgili iyi bir planlama yapmalı, hedefleri ve öğrencisinden beklediklerini net şekilde ortaya koymalıdır. Planlama esnasında; öğrencilerinin kişilik özelliklerini, öğrenme stillerini de içeren anlama ve öğrenme kabiliyetlerini, eğitimi etkileyeceğini değerlendirdiği dış faktörleri (meteoroloji, meydan yoğunluğu gibi) göz önünde bulundurmalıdır.

2.4.1.2. Uçuş öncesi briefing

Uçuş Öncesi Briefing, bir pilot için havacılık hayatında önemli bir yere sahiptir. İyi bir briefing; mürettebat koordinasyonun, uçuşun ve yapılacak görevin kısa bir özetini ihtiva eder. Meydana gelen havacılık kazaları incelendiğinde, önemli bir kısmında yetersiz planlamanın, eksik ya da hiç yapılmayan briefingin, kazalardaki payı dikkat çekmektedir. Özellikle uçuş eğitiminin ilk safhalarında briefinge daha fazla önem verilmeli ve zaman ayrılmalıdır. Öğretmen pilot, öğrencileriyle yaptığı öğretim amaçlı briefingi bu açıdan da dikkate almalı, öğrencilerinin tutumlarının bu

konuya yönelik olumlu gelişmesi için brifinglere önem vermeli ve bu konuda örnek olmalıdır. Uçuş öncesi brifingde, öğretmen pilot eğitim periyodunun hedeflerini öğrenciye uygun şekilde aktarmalı, neler beklediğini izah etmelidir. Yapılacak olan uçuş hareketlerini mantık sırası ile uygun öğretim tekniklerini kullanarak öğrenciye özetlemelidir. Öğrenciye bu konu hakkında önceden görev vermiş olmalı, hazırlıklı olup olmadığını bir takım sorularla gözden geçirmelidir. Uçuş öncesi brifing, baştan bir ders anlatma zamanı değildir. Önceden yapılan yer dersleri ile öğrencinin konu ile bilmesi gereken bilgiler verilmiştir. Brifingde bu konular hatırlatılarak, kilit noktalara vurgu yapılır. Harekete ileride neden ihtiyaç duyulacağı anlatılarak, uçuş öncesi öğrencinin motivasyonuna katkıda bulunulmalıdır. Yaşanmış tecrübelerden küçük örnekler verilebilir, alınan derslerden bahsedilebilir. Anlatım esnasında öğretim tekniklerinin ve öğretim materyallerinin (uçak maketleri, görsel yardımcı malzemeler vb.) etkin kullanımı öğrenmeyi hızlandıracak ve yerleşmesini sağlayacaktır. Son olarak, öğrencilerin soru sorması da cesaretlendirilerek, anlaşılmayan hususlar gözden geçirilmeli, yanlış anlaşılmalara fırsat verilmemelidir. Öğretmen pilot, öğrencilerinin sorularını en doğru ve en anlaşılır şekilde yanıtlayacak şekilde yeterli donanımına sahip olmalıdır. Yerde iyi yapılan bir brifing, uçuş esnasında öğretmenin de işini kolaylaştıracak, öğrencinin özgüvenini arttıracak ve rahatlamasını sağlayacaktır.

2.4.2. Uçuş Safhası

2.4.2.1. Gösterme

Uçuş safhasında öğretmen, yapılacak olan uçuş hareketinin doğrusunu ve standardını ilk başta kendisi gösterir. Hareketi gösterirken, önemli noktaları vurgular, öğrencinin anlayabileceği şekilde anlatır. Brifingde konuşulan hususlara değinir, soru-cevap tekniğini de kullanarak öğrencinin yoğunlaşmasını sağlar ve hareketin anlaşıldığından emin olur.

2.4.2.2. Öğretme

Öğretmen, yeterli gördüğü takdirde gösterme safhasını bitirerek, hareketin gereklilik ve standartlarından, nasıl yapılacağından bir kez daha bahseder.

Sonrasında, öğrencisiyle birlikte kumandalarda olarak, kumandaları hissetmesini sağlar. Hareketin nasıl yapıldığını, püf noktalarını anlatır.

2.4.2.3. Öğrencinin performansını gözlemleme

Birçok mesleki beceri, belirli fiziksel faaliyetleri yapabilme anlamına gelen psikomotor davranışları içerir. Psikomotor davranışlar nesneleri, araç-gereçlerin kullanımını içerir. Bilişsel yetenekleri ölçen sınavların aksine, beceriye dayalı sınavlar öğrencinin bir şey yapabilme yeteneğini ölçerler. Bu nedenle psikomotor davranışlar gözlenerek değerlendirilir (Özdemir ve Yalın, 2000, s.55).

Öğretmen ilk aşamalardan sonra uçuş hareketini öğrencisinden yapmasını ister. Bu esnada ilk olarak hareketi uçuş emniyetinin sınırları içerisinde yapıp yapmadığını gözlemler ve değerlendirir. Öğretmenin bu esnada müdahale anı çok önemlidir. Müdahale konusunda verilecek karar zamanı ince bir çizgidir. Müdahale zamanı, ne uçuş emniyetini riske atacak kadar geç, ne de öğrencinin gelişimini engelleyecek ya da hevesini kırarak kadar erken olmalıdır. Bu kararı doğru zamanda verebilmek öğretmenin en önemli görevlerinden birini oluşturur. Emniyetin ve kurallarla birlikte öğretmen, öğrencinin uçuş hareketini standartlarında ve uygun tekniklerle yapıp yapmadığını da gözlemler. Bu esnada, öğrencinin muhakeme yeteneğini, zihinsel ve fiziksel yeterliliğini de değerlendirmek öğretmenin görevidir.

2.4.2.4.Hata analizi yapma

Uçuş esnasında uygun hata analizi çok önemli bir husustur. Yapılan ve düzeltilmeden geçilen hatalar, alışkanlık haline gelebilir. Bu alışkanlıklar da hem öğretmen hem de öğrenci tarafından farkında olmadan kanıksanır, normal kabul edilmeye başlanır. Öğretmen hem kendi hem de öğrencisinin yaptığı hataları belirlemekten ve söylemekten sorumludur. Aynı zamanda öğrencisinin de hatasını görmesi ve kabul etmesi konusunda onu cesaretlendirmelidir. Hataların düzeltilmesinde yanlış yapılan yerler ve bunların ne şekilde düzeltileceği gösterilmelidir. Öğrencinin her hata yaptığında ise kumandaları almak hataları düzeltmek demek değildir. Bunun yerine düzeltici talimatları vermek daha uygun bir hareket tarzı olacaktır. Öğrenci hareketi doğru yapabilir fakat amacını ve

prensiplerini tamamen anlamamış olabilir. Öğretmen bunu fark ettiğinde telafi yoluna gitmeli, hareketin diğer hareketlerle ilişkisini göstermeli ve sebebini belirtmelidir.

2.4.3. Uçuş Sonrası Safha

2.4.3.1.Uçuş sonrası brifingin hazırlanması

Öğretmen, uçuş safhası sonrasında yapılan uçuş eğitimin sistematik bir şekilde değerlendirmesini yapmak için hazırlık yapmalıdır. Eğitim periyodunu aldığı notların da yardımıyla baştan sona gözden geçirmeli, öğrencisinin yapabildiklerini ve yapamadıklarını ortaya koymalıdır. Bunu uygun şekilde takdim için bir plan yapmalı, üzerinde durulması gereken hususlar için gerekli kaynakları, eğitim-öğretim yardımcı malzemelerini temin etmelidir.

2.4.3.2.Uçuş sonrası brifing

Uçuş sonrası brifing, öncesi kadar büyük önem taşımaktadır. Öğretmen kendinin ve öğrencisinin performansını değerlendirmeli, yapılan hataları açıkça ifade edilebilmelidir. Değerlendirme, baştan sona doğru kronolojik bir düzen içinde yapılmalıdır. İnsan psikolojisinin doğal gereği, öğrenciler eleştirilmekten veya hatalarını duymaktan hoşlanmayacaklardır. Öğretmen öncelikle öğrencisinin doğru ve iyi yaptığı hususlardan bahsetmeli, sonrasında hataları ortaya koymalı, neden kaynaklandığından bahsetmeli ve öğrencisini doğru şekilde yönlendirmelidir. Öğretmen başarısızlığı ortaya çıkartan sebepleri dikkatlice değerlendirmeli, öğrencileri de kendi hatalarını analiz etmeye teşvik etmelidir. Gösterilen yeteneğin değerlendirilmesi, belirlenmiş performans standartlarına göre yapılmalıdır. En son olarak; eğitim periyodunun hedeflerine vurgu yapılmalı, hedeflere ulaşıp ulaşılmadığı belirtilmelidir. Öğretmen öğrenciyi gelişme durumu hakkında bilgilendirmeli, aklında soru işaretleri bırakmamalıdır. Uçuş sonrası brifingler öğretmen tarafından çok iyi şekilde yönetilmeli, temel psikoloji, eğitim psikolojisi ve uçuş psikolojisi göz önünde bulundurulmalıdır.

Öğretmenler, öğrencilerinin uçuşla ilgili konuları tam olarak bildiklerinden ve bunları havada uygulayabileceklerinden emin olmalıdır. Yeni havacıların gelişimi uçuş hattında başlar ve adaylar daima öğretmenlerini örnek alırlar. Buna nedenle öğretmenler örnek ve rehberlik görevlerini de başarıyla gerçekleştirebilmelidir. Son olarak da öğretmenler derin bilgileri, bu bilgileri öğrencilerine aktarış kabiliyeti ve pilot olarak uçuş yetenekleri ile öğrencilerinde ve çevresinde hayranlık uyandırmalı ve başvurulacak kaynak olarak görülmelidir (Uçuş Öğretim Tekniği Ders Notları).

Öğretmen pilotların yerde ve havada üzerine düşen görevleri başarıyla yerine getirebilmeleri, etkin olabilmeleri için bir takım becerilere, niteliklerle sahip olması gerekir. Aynı zamanda etkili öğretmenlerden beklenen tutum ve davranışları sergilemelidir.

2.5. Öğretmen Pilot Becerileri

Yeterli eğitim seviyesine ulaşabilmek için öğretmen pilotlar uçuş becerilerini muhakeme yetenekleri ve öğretim teknikleriyle birleştirerek üst düzey bir performans sergilemelidir. Bu performansa ulaşabilmek için de öğretmen pilotların, diğer pilotlara nazaran sahip olması gereken beceriler; tutumlar ve yeterlilikler vardır. Öğretmen bu becerileri sayesinde görevlerini rahatlıkla yapabilir, kendisinden beklenen davranışı sergileyebilir. Öğretmen pilotların, sahip olması gereken becerilerin başında havacılık alanına yönelik uçuş becerileri gelmektedir. Emniyetli bir ortamda ve doğru şekilde eğitimin gerçekleştirilebilmesi öğretmenin uçuş becerileri çok önemli bir yer tutmaktadır. Öğretmen pilot eğitimlerinde uçuş becerilerinin artırılması yönünde yoğun bir program uygulanmaktadır. Bunun yanında öğretmen olmaya aday pilotların zaten belli başlı uçuş becerilerine sahip olması gerekmektedir. Öğretmen yetiştirme programlarında, uçuş becerilerinin dışında öğretmen olarak sahip olunması gereken becerilere ise çok az bir pay ayrılmaktadır. Bu beceriler aşağıdaki şekilde gruplandırılabilir.

2.5.1. İletişim becerileri

- Bilgiyi doğru, net ve anlaşılır şekilde aktarabilmek
- Bilgiyi, öğrencinin seviyesine uygun olarak aktarabilmek
- Bilgiyi aktarırken öğrencinin ihtiyaçlarını göz önünde bulundurabilmek
- Bilgi aktarımında ortamı göz önünde bulundurabilmek
- Alıcı olarak aktif dinleyici olabilmek, değerlendirme yapabilmek

2.5.2. Bilgi işleme becerileri

Bilgiyi, karar verme sürecinde amaca yönelik kullanabilmek için mantıksal sıra çerçevesinde;

- Özümsemek
- Yorumlayabilmek
- Değerlendirebilmek
- Kategorize edebilmek
- Öncelik sırası verebilmek

2.5.3. Öğretmen-Öğrenci ilişkilerindeki Beceriler

İyi öğretmen-öğrenci ilişkilerinin öğrenmedeki katkısı oldukça fazladır. Buna göre, öğretmenlerin aşağıdaki öğrenci ilişkilerinde aşağıdaki becerilere sahip olmaları beklenmektedir.

- Bildiklerini öğrenciyi en doğru ve anlaşılır şekilde aktarabilmek
- Öğrencilerinin kişilik özelliklerini anlayabilmek
- Öğrencilerinin öğrenme stillerini anlayabilmek
- Öğrencilere saygı duymak, değer vermek
- Samimiyet ve mizah
- Başarıyı ödüllendirmek
- Tarafsız ve adil olmak
- Hoşgörülü ve sabırlı olmak

2.5.4. Liderlik becerileri

- Öğrencilerine ve çevresine örnek ve rehber olabilmek
- Öğrencileri motive edebilmek
- Öğrencileri yönlendirebilmek
- Öğrencilerini etkileyebilmek

2.5.5. Öğretim becerileri

Ekili öğretim için, tüm müfredat alanlarında (derslerde), tüm okul ve sınıf düzeylerinde geçerli ve gerekli olan belirli öğretmenlik becerileri vardır. Bu genel beceriler; öğretim öncesi, sınıf içi ve öğretim sonrası olarak sınıflandırılabilir (Moore, 2003,s. 13).

2.5.5.1. Öğretim öncesi beceriler

Öğretim öncesi beceriler öğretmenlerin etkili planlamacı olmalarını gerektirir.

Bu beceriler;

- Gözlem
- Hedef Yazma
- Materyal seçimi
- Girişi yönlendirmeyi planlama
- Öğretim stratejilerinin seçimi
- Kapanışı planlama ve değerlendirmedir.

2.5.5.2. Sınıf içi beceriler

Planlanmış derslerin başarılı bir şekilde işlenebilmesi de birtakım beceriler gereklidir.

- Girişin Yönlendirilmesi, bilişsel yapının tesisi
- İletişim
- Uyaran değişimini sağlama
- Pekiştirme
- Soru sorma
- Kapanış ve ders hedeflerinin değerlendirilmesidir.

2.5.5.3. Öğretim sonu beceriler

Öğretim sonu beceriler öğretmenlerin etkin bir değerlendirici olmalarını gerektirir. Bunlar;

- Değerlendirilmiş bilgiyi analiz etme
- Değerlendirilmiş bilgiye ilişkin yorumlarda bulunmadır.

Öğrenme ve öğretme hakkındaki yeni bilgiler öğrenmenin parmak izi kadar kişisel olduğunu; herkesin öğrenme tür, hız ve kapasitesinin farklı olduğunu; uygun öğrenme olanağı sağlandığında herkesin bildiğinden daha fazlasını öğrenebileceğini ortaya koymaktadır (Özden, 2005, s.16). Bu gerçeği öğretmenler kabullenmeli, becerilerini bu durumu göz önünde bulundurarak en etkin şekilde kullanabilmelidir.

2.6. Öğretmen Pilottan Beklenen Davranışlar

Öğretmen pilotun rolüne uygun davranışları sergileyebilmesi için görev ve sorumluluklarını çok iyi bilmesi, öğretmenlik becerilerini etkin olarak kullanabilmesi gerekmektedir. Öğretmenler, uygun davranışlar ile problemleri dengeleyebildikleri ölçüde sağlıklı bir eğitim ortamı yaratabilirler. Böylelikle öğretmenin doğru davranışları öğrencisiyle birlikte kendi gelişimine de büyük katkı sağlayacaktır. Yaptığı göreve karşı istekli olan, olumlu tutumlar besleyen öğretmenin davranışları da bu ölçüde olumlu olacaktır.

Etkili öğretmenden beklenen davranışlar şu davranışların birleşiminden oluşur. Bunlar;

- Kendilerine
- Öğrencilerine
- Görevlerine
- Filosuna

karşı olan davranışlardır. Öğretmenlerin kendilerine karşı davranışları, onların diğer tüm davranışlarını etkiler. Başarılı öğretmenler üstlendikleri sorumluluk ve oynadıkları rol ile gurur duyar. Öğretmenlerin görevlerindeki gururu, daima kalite ve performansın yansıtıcısı olur (Uçuş Öğretim Tekniği Ders Notları).

Öğretmenler sıklıkla tavır değiştirmekten, birbiriyle benzer durum ve hatalar karşısında değişik zamanlarda farklı tepkiler göstermekten, öğrencilerinin kapasitesinin çok üstünde mümkün olmayacak bir performans beklemekten ve öğrencilerini haksız yere eleştirmekten kaçınmalıdır. Etkili bir öğretmenden genel olarak beklenen davranış şekli; hareketleri dengeli, birbiri ile uyumlu ve dostane olmalıdır. Bu şekilde bir davranış şekli; öğretmenin kişisel imajına katkıda bulunur, öğrenciyi rahatlatır ve öğrenmeye karşı ilgisini devam ettirir. Öğretmen pilotun tavır ve hareketleri profesyonel görüntüsünü yansıtır. Profesyonellik, ılımlı, düşünceli, disiplinli fakat can sıkıcı olmayan davranışlar gerektirmektedir (Aviation Instructor Handbook, FAA).

2.6.1. Profesyonellik ve Profesyonel Davranış

Profesyonel öğretmenlerin sadece birer öğretici değil aynı zamanda birer eğitici olmaları gerekir. İyi bir eğitici olabilmek için de öğretmenin meslek hayatında yeterince bilgilenmesi, eğiticilik becerilerini kazanmış ve eğitim sistemi ve politikalarını kavrayarak sistem içinde bulunduğu kademe ile diğer kademe arasındaki yeterliliğe ulaşmış olması gerekir (Özden, 2005, s. 25).

Etkili öğretmenler, diğer özellikleri dışında, profesyonel davranışlara sahiptir. Etkili öğretmenler, ciddi, planlı ve göreve dönük, fakat öğrencilerin başarısına yardımcı olmak için gerektiğinde esnek davranabilen öğretmenlerdir (Özdemir ve Yalın, 2000, s.55). Özdemir ve Yalın (2000), profesyonel davranışa sahip öğretmenlerin ciddi, sistemli, amaçlı, uyarlanabilen/esnek ve bilgili özelliklere sahip olması gerektiğini vurgulamıştır.

Öğretmen pilot, uçuş eğitiminin her safhasından sorumludur. Bundan dolayı profesyonellik bir öğretmen pilot için yaşam tarzı olmalıdır. Profesyonellik, öğretmenler için eğitim alanında yaygın olarak kullanılan bir terim olmasına rağmen aynı sıklıkla tanımlanmamaktadır. Bununla beraber profesyonelliği tüm özellikleri ile içeren tek bir tanım bulunmamaktadır. Aşağıdaki tanımlamalar, hepsi olmasa bile profesyonelliğin özellikleri ve kendisi hakkında bir fikir vermektedir. Öğretmen pilotlar, bu listedeki hususları göz önünde bulundurmalıdırlar. Herhangi birisindeki eksiklik hem öğretmenin hem de öğrencinin performansında düşüşe sebep olacaktır (Aviation Instructor Handbook, FAA).

- Profesyonellik, bir kişi ya da topluma bir hizmet yapıldığı zaman olur.
- Profesyonellik ancak uzun bir eğitim ve hazırlıkla elde edilebilir.
- Profesyonel olarak bir performans sıkı çalışma ve araştırmaya dayanır.
- Profesyonellik zihni kabiliyet ister. Profesyonel kişi mantıklı ve doğru muhakeme yapabilmelidir.
- Profesyonellik, yerinde ve doğru karar alabilme yeteneği gerektirir. Profesyoneller hareketlerini standart kural ve pratiklerle kısıtlamazlar.
- Profesyonellik, mesleki ahlak gerektirir. Profesyonel kişiler kendilerine ve hizmet götördüklerine karşı dürüst olmak zorundadırlar. Samimiyezsizlikler çabucak anlaşılır ve eğitimi aksatır.

İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri'nde pilot eğitiminin kalitesini arttırmaya yönelik araştırmalarda; profesyonellik, öğretmen pilottan beklenen davranışların içerisinde önemli bir yer tutmuştur. Buna göre profesyonelliği benimsemiş öğretmen pilotlar; inisiyatif ve sorumluluk sahibi, çalışkan, devamlı olarak kendini geliştiren, dürüst, azimli, mesleğini seven ve mesleğine karşı olumlu tutumlar besleyen kişilerdir (Smith, Bowman ve Gipson,2006, s.10).

Öğretmen pilotun görev yaptığı kurumda ve öğrencilerinin gözünde profesyonel bir imaj sergilemesi oldukça önemlidir. Öğretmenin tavır ve

davranışlarını çok iyi gözlemleyen öğrencilerin havacılık yaşantısındaki tutumları büyük ölçüde bunlara göre şekillenecektir. Öğretmenin, profesyonel imajına katkı sağlayabilmesi için her şeyden önce samimi ve dürüst olması gerekir. Öğrencisini kabullenmeli, dış görünüşü ve alışkanlıklarıyla ona örnek olmalıdır. Öğretmen pilot, sürekli olarak kendini geliştirmeli, öğrencisini tanımalı, buna göre en uygun eğitimi sağlamalıdır. Öğrencisini değerlendirirken, uygun performansı istemeli, olumluyu vurgulamalı ve uçuş emniyeti konusunda her zaman örnek olmalıdır.

2.7. İlgili Araştırmalar

Atalay (2005) tarafından yapılan “ Öğretmen liselerindeki öğrencilerin kişilik özellikleri ve öğretmenlik mesleğine yönelik tutumları arasındaki ilişkiler” adlı araştırmasının örneklemini, Beyşehir Anadolu Öğretmen Lisesi ve Konya Selçuklu Anadolu Öğretmen Lisesinde okuyan öğrenciler oluşturmuştur. Araştırmanın sonucu olarak, Öğretmen Lisesinde okuyan öğrencilerin Kişilik özellikleri ve öğretmenlik mesleğine karşı genel eğilimlerinin birbirini destekler görünmektedir. Kişilik özellikleri ve öğretmenlik mesleğine karşı tutumları arasında anlamlı bir ilişki olduğu görülmüştür.

Kılınç (1997) tarafından yapılmış olan “Öğretmen adaylarının öğretmenlik mesleğine yönelik tutumları” adlı çalışmada, Gazi Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Sınıf Öğretmenliği bölümünde okuyan anket ve tutum ölçeği uygulanmıştır. Araştırma sonucunda öğretmen adaylarının öğretmenlik mesleğine yönelik genel ile yine bu mesleğin iyileştirilmesine yönelik genel görüşlerinin birbirlerini destekler mahiyette olduğu tespit edilmiştir.

Semerci (1999) tarafından “Öğretmenlik Mesleğine Yönelik Tutum Ölçeği” geliştirmek maksadıyla bir çalışma yapılmıştır. Ölçek, 719 öğrenciye uygulanmıştır. Ölçek 30 maddeden oluşmaktadır.

Tanrıöğen (1997) tarafından ise Buca Eğitim Fakültesi öğrencilerinin öğretmenlik mesleğine yönelik tutumları araştırılmıştır. 1995–96 öğretim yılının ikinci yarısında Buca Eğitim Fakültesi'nin 15 bölümünde öğrenim gören 397 öğrenci üzerinde yürütülen çalışmada, veriler araştırmacı tarafından geliştirilen Likert tipi bir ölçekle toplanmıştır. Yapılan istatistiksel analizler, öğrencilerin cinsiyetleri ve öğrenim gördükleri bölümü ÖSYS' deki tercih sırası ile tutum puanları arasındaki ilişki anlamlı, öğrenim gördükleri bölüm ve sınıf ile tutum puanları arasındaki ilişki anlamsız bulunmuştur.

Oral (2004) tarafından, eğitim fakültesi öğrencilerinin, öğretmenlik mesleğine yönelik tutumlarının nasıl olduğunu belirlemek amacıyla bir araştırma yapılmıştır. Araştırma D. Ü. Ziya Gökalp Eğitim Fakültesi birinci ve dördüncü sınıflarına devam eden toplam 958 öğrenci üzerinde yapılmıştır. Veriler, t-testi, varyans analizi ve anlamlılık testlerinden scheffe testinden yararlanılarak analiz edilmiştir. Araştırma bulguları öğrencilerin cinsiyetlerine, branşlarına, öğretmenlik mesleğini tercih etme sırasına ve öğretmenlik mesleğini tercih etme nedenine göre öğretmenlik mesleğine ilişkin tutumları arasında $p < 0.05$ düzeyinde anlamlı fark olduğunu göstermektedir. Öğrencilerin öğretmenlik mesleğine ilişkin tutumları "kısmen katılıyorum" derecesinde olduğu gözlenmiştir.

Sayın (2005) tarafından eğitim fakültesi son sınıf öğrencileri ile tezsiz yüksek lisans programına devam eden fen edebiyat fakültesi mezunlarının öğretmenlik mesleğine yönelik tutumları ile mesleki benlik saygıları incelenmiştir. Bu amaçla 2002-2003 öğretim yılında Burdur Eğitim Fakültesi'nin çeşitli bölümlerinde okuyan 144 son sınıf öğrencisi ile 80 tezsiz yüksek lisans programı öğrencisine Mesleki Benlik Saygısı Ölçeği ve Öğretmenlik Mesleğine Yönelik Tutum Ölçeği uygulanmıştır. Eğitim Fakültesi son sınıf öğrencileri ile tezsiz yüksek lisans programı öğrencilerinin mesleki benlik saygıları ve öğretmenlik mesleğine karşı tutumları arasında Eğitim Fakültesi son sınıf öğrencileri lehine .05 düzeyinde anlamlı fark bulunmuştur.

Gerek (2006) Anadolu Öğretmen Lisesinde okuyan öğrencilerin öğretmenlik mesleğine yönelik tutumlarını ortaya koymak ve çıkacak sonuçlardan yararlanarak

öğretmenlik mesleğine yönelik olumlu tutum geliştirecek bilgi birikimi sağlamak ve çözüm önerileri geliştirmek maksadıyla bir çalışma yapmıştır. Araştırmanın evrenini, Düziçi Anadolu Öğretmen Lisesi 1. sınıfında okuyan 50 öğrenci ve 3. sınıfta okuyan 190 öğrenci oluşturmuştur. Araştırma sonucunda Anadolu Öğretmen Lisesi öğrencilerinin öğretmenlik mesleğine yönelik görüşlerinde 1. ve 3. sınıf öğrencileri arasında önemli bir farklılık görülememiştir. Anadolu Öğretmen Lisesi öğrencilerinin öğretmenlik mesleğine yönelik tutumları istenilen seviyede olmadığı kanısına varılmıştır.

Çapri ve Çelikkaleli (2008) tarafından öğretmen adaylarının öğretmenliğe ilişkin tutum ve mesleki yeterlik inançlarını cinsiyet, program ve fakültelerine göre incelemektir. Araştırma grubu, Eğitim Fakültesi ve Teknik Eğitim Fakültesi son sınıfta okuyan ve mezun olabilecek durumda olan 158'i erkek (%63,2), 92'si ise bayan (%36,8) olmak üzere toplam 250 öğretmen adayından oluşmaktadır. Araştırmadan elde edilen bulgular sonucunda; öğretmen adaylarının öğretmenliğe ilişkin tutumları üzerinde cinsiyetin önemli bir etkisinin olduğu, program ve fakülte değişkenlerinin ise anlamlı bir etkisinin olmadığı bulunmuştur. Öğretmen adaylarının yeterlik inançları üzerinde ise, cinsiyet, program ve fakülte değişkenlerinin anlamlı bir etkisinin bulunduğu görülmüştür.

Temizkan (2008) tarafından, Türkçe öğretmeni adaylarının öğretmenlik mesleğine ilişkin tutumları değerlendirilmiştir. Araştırmaya Gazi Üniversitesi, Gazi Eğitim Fakültesi Türkçe Öğretmenliği Bölümü 4. sınıflarından toplam 160 öğrenci örneklem olarak alınmıştır. Veri toplamak amacıyla araştırmacı tarafından geliştirilen “Öğretmenlik Mesleğine Yönelik Tutum Ölçeği” (ÖMYTÖ) kullanılmıştır. Ölçekte toplam 31 madde bulunmaktadır. Ölçeğin güvenirlik ve geçerliğini sağlamak amacıyla güvenirlik ve faktör analizine başvurulmuştur. Ayrıca verilerin çözümlenmesinde frekans ve yüzde analizleri kullanılmıştır. Sonuç olarak öğretmen adaylarının öğretmenlik mesleğine ilgi duydukları, bu mesleği sevdikleri, meslekle ilgili bazı alanlarda kendilerini yetersiz hissettikleri tespit edilmiştir.

BÖLÜM III

YÖNTEM

Bu bölümde, araştırmada izlenen bilimsel yaklaşım kapsamında “araştırma modeli”, araştırmanın “evren ve örnekleme”, “veriler ve toplanması” ile “verilerin analizi” gibi ayrıntılara yer verilmiştir.

3.1. Araştırmanın Modeli

Bu araştırma tarama modelinde olup, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Kara Havacılık Komutanlığı’nda görev yapan öğretmen pilotların ve öğretmen pilot adayların öğretmenliğe yönelik tutumları incelenmiştir. Bu araştırmada Survey Tarama Modelinin bir alt yöntemi olan ilişkisel tarama yöntemi kullanılmıştır. İlişkisel tarama en az iki durum ya da değişken üzerindeki korelasyonu ortaya koymada kullanılan araştırma modelidir. Bu araştırmada öğretmen pilotların ve öğretmen pilot adayların öğretmenliğe karşı tutumları açısından betimlenmiş ve daha sonra bu iki değişken arasındaki ilişkiler incelenmiştir. (Karasar, 2005, s.76)

3.2. Evren ve Örneklem

Bu araştırmanın evrenini, Kara Kuvvetleri Komutanlığı’nda görev yapan öğretmen pilotlar ve öğretmen pilot adayları oluşturmaktadır. Evrendeki dağılım, tezin bu bölümünde verilmemektedir.

Araştırmanın evreninden random tekniği ile seçilen Kara Kuvvetleri Komutanlığı Kara Havacılık Komutanlığı’nda görev yapan 70 öğretmen pilot ve 70 öğretmen pilot adayı olmak üzere toplam 140 kişi araştırmanın örneklemini oluşturmuştur. Bu aşamada kurumda görev yapan pilot sayıları belli olacağından net açıklama yapılamamıştır. Örneklem grubunun tümüne ulaşarak anketi doldurmaları sağlanmıştır.

3.3. Veri Toplama Aracı

Öğretmen pilotların ve öğretmen pilot adayların öğretmenliğe karşı tutumlarını belirlemeye yönelik anket kullanılmıştır (EK-1).

Veri toplama aracı olarak Üstüner (2006)'ın geliştirmiş olduğu 34 maddeden oluşan “Öğretmenlik Mesleğine Yönelik Tutum Ölçeği” kullanılmıştır (EK-1). Anketin birinci bölümünde kişisel bilgiler, ikinci bölümünde öğretmenliğe yönelik tutum ifadeleri yer almaktadır. Bu ankette kişisel bilgilere ilişkin 8, öğretmenliğe yönelik tutum ifadesi olarak 34 soru yer almaktadır. Ölçeğin orijinal hedef kitlesi eğitim fakültelerinde öğrenci olan öğretmen adaylarıdır. Bu araştırmanın öğretmen adayları üzerinde yapılan geçerlilik ve güvenirlik çalışmalarında ölçeğin iç güvenirliği (Cronbach alfa) ,93 olarak hesaplanmıştır ve yapılan faktör analizinde 34 maddenin yer aldığı tutum ölçeği ortaya çıkmıştır (Üstüner, 2006).

Öğretmenlik Mesleğine Yönelik Tutum Ölçeği, bireylerin kendi başlarına işaretleyebileceği bir ölçme aracıdır. Bireysel ya da grup olarak uygulanabilir. Üstüner (2006)'ın geliştirdiği bu ölçek, araştırmanın hedef kitlesine uyarlanarak 32 maddeden oluşturulmuştur. Bu maddelerin 22'si olumlu, 10'u olumsuzdur (2, 5, 6, 7, 8, 14, 19, 20, 29, 31). Maddelerin her birinin faktör yükü 1 olarak değerlendirilmiştir.

Yanıtlar, 5'li likert tipi olarak puanlanmakta, ölçekte “tamamen katılıyorum=5”, “çoğunlukla katılıyorum=4”, “orta düzeyde katılıyorum=3”, “kısmen katılıyorum=2”, “hiç katılmıyorum=1” derecelerini temsil etmektedir. Ölçekte bulunan olumsuz ifadelerin puanlaması yeniden kodlanarak ters çevrilmiştir.

Öğretmen pilotluğa yönelik tutum ölçeğinden alınabilecek en yüksek puan 160 ve en düşük puan ise 32'dir. Buna göre sınıflama şu şekildedir.

Tablo 1
Puanlara Göre Sınıflama

129 - 160	Tamamen Katılıyorum
97 - 128	Çoğunlukla Katılıyorum
65 - 96	Orta Düzeyde Katılıyorum
33 - 64	Kısmen Katılıyorum
- - 32	Hiç Katılmıyorum

Toplam ölçek puanının yüksek olması durumunda katılımcıların öğretmenliğe karşı tutumları olumlu olarak yorumlanmaktadır. Toplam ölçek puanının düşük olması durumunda ise katılımcının öğretmenliğe karşı tutumu olumsuz olarak yorumlanmaktadır. Ölçeğin güvenirliği Cronbach alfası ile hesaplandığında .95 bulunmuştur.

3.4. Verilerin Toplanması

Çalışma grubuna araştırmacı tarafında ulaşılmış ve tamamının anketi doldurması sağlanmıştır.

3.5. Verilerin Analizi

Araştırma verilerinin analizinde parametrik testlerden olan t-testi ve tek yönlü varyans analizi (ANOVA) yapılmıştır. Varyans analizinde hangi gruplar arasında anlamlı farklar olduğunu anlamak için Post Hoc testlerinden Tukey testi uygulanmıştır. Anlamlılık düzeyi .05 olarak alınmıştır.

Bilgisayara aktarılan veriler üzerinde gerekli istatistiksel çözümler için SPSS 11.5 (The Statistical Packet for the Social Sciences) paket programından yararlanılmıştır.

BÖLÜM IV

BULGULAR VE YORUMLAR

Bu bölümde araştırma ile ilgili bulgulara ve yorumlara yer verilmiştir.

4.1. Kişisel Özellikler

4.1.1. Katılımcıların Statüsü

Anketi cevaplayan katılımcıların statüleri Tablo 2’de sunulmuştur.

Tablo 2

Katılımcıların Pilot Statüsü

Pilot Statüsü	n	%
Öğretmen Pilot	70	50
Öğretmen Pilot Adayı	70	50
Toplam	140	100

Tablo 2 incelendiğinde, araştırma kapsamına alınan çalışma grubunun yarısı (% 50) öğretmen pilot diğer yarısının da (% 50) öğretmen pilot adayı olduğu gözlenmektedir.

4.1.2. Katılımcıların Cinsiyeti

Katılımcıların cinsiyetlerine göre dağılımı Tablo 3’ te verilmiştir.

Tablo 3
Katılımcıların Cinsiyete Göre Dağılımı

Cinsiyet	n	%
Erkek	133	97,1
Kadın	4	2,9
Toplam	137	100,0

Tablo 3 incelendiğinde, araştırmaya katılan pilotların tamamına yakını (%97,1) erkek, sadece %2,9'u ise kadındır. Kadınların oranı, erkeklere göre çok düşük olduğundan, pilotların cinsiyetlerine göre öğretmeliğe yönelik tutumları, bu araştırmada kapsam dışında tutulmuştur.

4.1.3. Katılımcıların Yaşı

Tablo 4'de araştırmaya katılan pilotların yaşlarına göre dağılımı verilmiştir.

Tablo 4
Katılımcıların Yaşa Göre Dağılımı

Yaş Aralıkları	n	%
30 ve Altı	63	45
31-40	71	50,7
41-50	6	4,3
Toplam	140	100,0

Tablo 4'e göre, katılımcıların yaklaşık beşte ikisinden fazlası (% 45) 30 ve altı yaş grubunda, yarısı (% 50,7) 31 ile 40 arası yaş grubunda sadece % 4,3 ise 41 ile 50 arası yaş grubunda yer almaktadır. Bu duruma göre katılımcıların çoğunluğunun genç olduğu ileri sürülebilir.

4.1.4. Katılımcıların Öğretmen Olarak Hizmet Yılı

Tablo 5’te araştırmaya katılan öğretmen pilotların öğretmen olarak görev yaptığı süreler görülmektedir.

Tablo 5
Katılımcıların Öğretmen Olarak Hizmet Yılları

Hizmet Yılı	n	%
Öğretmen Pilot Adayı	65	47,8
1-2 Yıl	12	8,8
3-5 Yıl	21	15,4
6-10 Yıl	24	17,6
11-15 Yıl	12	8,8
16-20 Yıl	2	1,5
Toplam	136	100,0
Cevapsız	4	

Tablo 5’e göre araştırmaya katılan öğretmen pilotlardan % 8,8’ i 2 yıla kadar, % 15,4’ü 3 ile 5 yıl arasında, %17,6’sı 6 ile 10 yıl arasında, % 8,8’i 11 ile 15 yıl arasında, % 1,5’ise 16 ile 20 yıl arasında öğretmen olarak görev yapmışlardır. Bu duruma göre, pilotların öğretmenlikteki deneyimleri çok fazla görülmemektedir.

4.1.5. Katılımcıların TSK’ndeki Görev Süreleri

Tablo 6’da araştırmaya katılan pilotların TSK’ndeki görev süreleri gösterilmektedir.

Tablo 6
Katılımcıların TSK’ndeki Görev Süreleri

Görev Süresi	n	%
1-2 Yıl	6	4,3
3-5 Yıl	26	18,7
6-10 Yıl	46	33,1
11-15 Yıl	41	29,5
16-20 Yıl	20	14,4
Toplam	139	100,0

Tablo 6’den anlaşılabacağı üzere katılımcıların % 4,3’ ü 2 yıla kadar, %18,7’si 3 ile 5 yıl arasında, %33,3’ü 6 ile 10 yıl arasında, %29,5’i 11 ile 15 yıl arasında, % 14,4’ü ise 16 ile 20 yıl arasında TSK’nde görev yapmışlardır. Bu duruma göre, grubun çoğunluğu 1-15 yıl kıdem aralığındadır.

4.1.6. Katılımcıların Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı

Tablo 7’de araştırmaya katılan pilotların uçuş saatleri gösterilmektedir.

Tablo 7
Katılımcıların Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı

Uçuş Saatleri	n	%
1000 ve altı saat	47	33,6
1000-1500 saat	17	12,1
1500-2500 saat	29	20,7
2500 ve üzeri saat	47	33,6
Toplam	140	100,0

Tablo 7’den anlaşılabacağı üzere, katılımcıların üçte biri (%33,3) 1000 saatin altında, % 12,1’i 1000 ile 1500 saat arasında, beşte biri (%20,7) 1500 ile 2500 saat

arasında, üçte biri ise (%33,6) 2500 saatin üzerinde uçuş saatlerine sahiptir. Bu duruma göre, pilotların çoğunluğu 1500 ve üzeri saat uçuş deneyimine sahiptir.

4.1.7. Öğretmen Pilotların Pedagojik Formasyon Durumu

Tablo 8’de araştırmaya katılan öğretmen pilotların pedagojik formasyon durumları gösterilmektedir.

Tablo 8

Öğretmen Pilotların Pedagojik Formasyon Durumu

Formasyon Durumu	n	%
Evet	51	72,9
Hayır	19	27,1
Toplam	70	100,0

Tablo 8’e göre öğretmen pilotların yaklaşık dörtte üçü (%72,9) formasyon eğitimi almışken, dörtte birinden fazlası (%27,1) bu eğitimi almamıştır. Bu duruma göre, pilot öğretmenlerin çoğunluğu pedagojik eğitim almışlardır.

4.1.8. Katılımcıların Uçuş Yıllarına Göre Dağılımı

Tablo 9’da araştırmaya katılan pilotların uçuş yıllarına göre dağılımı sunulmaktadır.

Tablo 9

Pilotların Uçuş Yıllarına Göre Dağılımı

Uçuş Yılları	n	%
5 ve altı Yıl	31	22,1
5-10 Yıl	47	33,6
11-15 Yıl	44	31,4
16 ve üzeri	18	12,9
Toplam	140	100,0

Tablo 9'e göre, katılımcıların %22,1' i 5 yılın altında, %33,6'sı 5 ile 10 yıl arasında, %31,4'ü 11 ile 15 yıl arasında, %12,9'u ise 16 yılın üzerinde uçuş deneyimine sahiptir. Bu duruma göre, pilotların oldukça ileri düzeyde uçuş deneyimine sahip olduğu ileri sürülebilir.

4.2. Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumları

4.2.1. Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Statüye Göre Durumu

Öğretmen Pilot ve Öğretmen Pilot Adayların öğretmenliğe yönelik tutumlarının statüye göre değerlendirilmesi Tablo 10' da sunulmaktadır.

Tablo 10

Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Statüye Göre Değerlendirilmesi

Pilot Statüsü	n	$\bar{x}$	S	sd	t	P<.05
Öğretmen Pilot	70	133,30	16,43	138	6,03	,000
Öğretmen Pilot Adayı	70	113,55	21,88			

Pilotların öğretmenliğe yönelik tutum puanları ortalaması ve bu puanların karşılaştırılmasının yer aldığı Tablo 10 incelendiğinde, öğretmen pilotların öğretmenliğe ilişkin tutum puanlarının ($\bar{x}=133,3$) olduğu görülmüştür. Bu değer, Tablo 1'deki puanlara göre sınıflamada “tamamen katılıyorum” seçeneğine denk gelmektedir. Buna göre, araştırmaya katılan öğretmen pilotların öğretmenliğe yönelik tutumları olumlu yönde ve en üst düzeydedir. Öğretmen pilot adayların öğretmenliğe ilişkin tutum puanlarının ise ($\bar{x}=113,6$) olduğu görülmektedir. Bu değer, Tablo 1'deki puanlara göre sınıflamada “çoğunlukla katılıyorum” seçeneğine

denk gelmektedir. Bu sonuca göre, araştırmaya katılan öğretmen pilot adaylarının öğretmenliğe yönelik tutumları olumlu yönde olmasına rağmen öğretmen pilotların tutum puanlarından daha düşüktür.

Pilotların öğretmenliğe yönelik tutumlarının pilot statüsüne göre değerlendirilmesi de Tablo 10'da gösterilmektedir. Öğretmen pilot ve öğretmen pilot adayların tutum puanları arasında anlamlı bir fark olup olmadığını saptamak için t-testi yapılmıştır. T testi sonucuna göre her iki grubun öğretmenliğe yönelik tutum puanları arasında [$t_{(138)}=6,03$ $p<.05$] öğretmen pilotlar olanlar lehine anlamlı bir fark vardır. Başka bir anlatımla, pilotların statüsü, onların öğretmenliğe yönelik tutumlarını etkilemektedir. Öğretmen pilotlar, öğretmen pilot adaylarına göre, öğretmenliğe karşı daha olumlu tutum içerisinde.

Öğretmen pilotların, öğretmen pilot adaylara göre öğretmenliğe yönelik tutum puanlarının daha yüksek çıkması, onların daha deneyimli ve profesyonel olmaları sonucuna bağlanabilir. Smith, Bowman ve Gipson (2006) tarafından yapılan araştırma sonucunda da profesyonelliği benimsemiş öğretmen pilotların; inisiyatif ve sorumluluk sahibi, çalışkan, devamlı olarak kendini geliştiren, dürüst, azimli, mesleğini seven ve mesleğine karşı olumlu tutumlar besleyen kişiler olduğu belirlenmiştir.

4.2.2. Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK'ndeki Görev Süresine Göre Dağılımı

Pilotların öğretmenliğe yönelik tutumlarının TSK'ndeki görev süresine göre dağılımı Tablo 11'de gösterilmektedir.

Tablo 11
Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının
TSK’ndeki Görev Süresine Göre Dağılımı

Görev Süresi	n	$\bar{x}$	S	En az	En çok
1-2 Yıl	6	120,33	16,99	90,00	133,00
3-5 Yıl	26	115,15	18,18	63,00	138,00
6-10 Yıl	46	120,06	23,47	58,00	149,00
11-15 Yıl	41	127,31	19,44	77,00	154,00
16-20 Yıl	20	138,05	15,33	85,00	152,00
Toplam	139	123,88	21,07	58,00	154,00

Tablo 11’e göre genel olarak pilotların görev süresi arttıkça öğretmenliğe yönelik tutum puanlarının da arttığı görülmektedir. Ancak, görev süresi 1 ile 2 yıl arasında olan pilotların öğretmenliğe yönelik tutum puanlarının ($\bar{x}=120,33$) görev süresi 3 ile 5 yıl arasında olan pilotların tutum puanlarından yüksek çıkmıştır. Bu durum, pilotların meslek hayatına yeni başlamalarının ilk heyecanı ile mesleğe karşı olumlu bakış açısıyla açıklanabilir.

Pilotların öğretmenliğe yönelik tutumlarının görev süresi göre değişip değişmediği ise Tablo 11.1’de verilmiştir.

Tablo 11.1
Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının
TSK’ndeki Görev Süresine Göre Değişip Değişmediği

	Kareler toplamı	sd	Kareler ortalaması	F	P<.05	Farklar
Gruplar arası	7224,80	4	1806,20	4,47	,002	16-20 yıl ile 3-5 yıl
Grup içi	54063,35	134	403,45			16-20 yıl ile 6-10 yıl
Toplam	61288,15	138				

Pilotların görev süresine göre öğretmenliğe ilişkin tutum puanları arasında anlamlı bir fark olup olmadığını saptamak için tek yönlü varyans analizi yapılmıştır. Varyans analizi sonucuna göre TSK’nde görev yapan pilot öğretmenlerin, öğretmenliğe yönelik tutumlarının görev süresine göre [$F_{(4-134)} = 4,47$ $p < .05$] anlamlı bir farklılık olduğu görülmektedir. Farklılığın hangi gruplar arasında olduğu incelendiğinde, 3-5 yıl ile 16-20 yıl ve 6-10 yıl ile 16-20 yıl arasında olduğu anlaşılmaktadır. Başka bir anlatımla, pilotların görev süreleri arttıkça, öğretmenliğe ilişkin tutum puanlarında da artış yaşanmaktadır.

Kıdemli pilotların diğerlerine göre öğretmenliğe yönelik ilgileri, özellikle havacılık dünyasında karşılaştığı olaylar ve güçlükler, deneyimler, mesleğine yönelik sahiplenme, benimseme, kabul etme ve hatta kendisini adanması gibi duygularının artması sonucu diğerlerine göre daha yüksek çıkmasının normal olduğu ileri sürülebilir.

4.2.3. Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı

Pilotların öğretmenliğe yönelik tutumlarının uçuş saatine göre dağılımı Tablo 12’de gösterilmektedir.

Tablo 12
Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının
Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı

Uçuş Saati	n	$\bar{x}$	S	En az	En çok
1000 ve altı saat	47	114,59	22,66	58,00	149,00
1000-1500 saat	17	118,35	24,64	63,00	147,00
1500-2500 saat	29	123,41	19,34	77,00	154,00
2500 ve üzeri saat	47	134,10	16,18	85,00	152,00
Toplam	140	123,42	21,68	58,00	154,00

Tablo 12 incelendiğinde öğretmenliğe ilişkin tutumun en yüksek ($\bar{x} = 134,10$) 2500 saat ve üzerinde uçan pilotlarda görülürken, en az da ($\bar{x} = 114,59$) 1000 saatin altında uçan pilotlarda olduğu anlaşılmaktadır. Uçuş saati arttıkça, öğretmenliğe ilişkin tutum puanlarında da artış gözlenmektedir.

Pilotların öğretmenliğe yönelik tutumlarının uçuş saatine göre değişip değişmediği ise Tablo 12.1’de verilmiştir.

Tablo 12.1
Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının
Uçuş Saatlerine Göre Değişip Değişmediği

	Kareler toplamı	sd	Kareler ortalaması	F	P<.05	Farklar
Gruplar arası	9463,58	3	3154,52	7,67	,00	2500 ve üzeri saat ile 1000 ve altı saat
Grup içi	55876,70	136	410,85			2500 ve üzeri saat ile 1000-1500 saat
Toplam	65340,28	139				

Pilotların uçuş saatlerine göre öğretmenliğe ilişkin tutum puanları arasında anlamlı bir fark olup olmadığını saptamak için tek yönlü varyans analizi sonucuna göre pilotların uçuş saatleri ile öğretmenliğe ilişkin tutum puanları arasında [$F_{(3-136)} = 7,67$ $p < .05$] anlamlı bir farklılık bulunmuştur. Farklılığın hangi gruplar arasında olduğu incelendiğinde, 1000 saat uçan pilotlar ile 2500 saat uçan pilotlar ve 1500 saat uçan pilotlar ile 2500 saat uçan pilotlar arasında olduğu anlaşılmaktadır. Başka bir anlatımla, pilotların uçuş saati arttıkça, öğretmenliğe ilişkin tutum puanlarında da artış gözlenmektedir.

4.3. Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumları

4.3.1. Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarında Pedagojik Formasyon Durumu

Öğretmen pilotların öğretmenliğe yönelik tutumlarında pedagojik formasyon durumunun etkisi Tablo 13’de gösterilmektedir.

Tablo 13
Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarında
Pedagojik Formasyon Durumu
(T testi Sonuçları)

Formasyon Durumu	n	$\bar{x}$	S	sd	t	P<.05
Evet	51	135,80	14,64	138	5,65	,000
Hayır	89	116,33	21,93			

Tablo 13’ e göre pedagojik formasyon eğitimi almış öğretmen pilotların öğretmenliğe yönelik tutum puanlarının ($\bar{x}=135,8$) formasyon eğitimi almamış öğretmen pilotların tutum puanlarından ($\bar{x}=116,3$) daha yüksek olduğu gözlenmektedir.

Formasyon eğitimi almış ve almamış öğretmen pilotların tutum puanları arasında anlamlı bir fark olup olmadığını saptamak için t-testi sonucuna göre [$t_{(138)}=5,65$ $p<.05$] anlamlı bir farklılığın olduğu saptanmıştır. Başka bir anlatımla, pedagojik formasyon alan pilotlar, öğretmenliğe karşı daha olumlu tutum içerisindeyler.

Pedagojik formasyon eğitiminde pilotlara kazandırılan yaşantıların öğretmenliğe dönük olarak tutumlarına olumlu bir katkı getirdiği ifade edilebilir.

4.3.2 Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK'ndeki Görev Süresine Göre Dağılımı

Öğretmen pilotların öğretmenliğe yönelik tutumlarının TSK'ndeki görev süresine göre dağılımı Tablo 14'de gösterilmektedir.

Tablo 14
Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK'ndeki Görev Süresine Göre Dağılımı

Görev Süresi	n	$\bar{x}$	S	En az	En çok
3-5 Yıl	2	125,00	18,38	112,00	138,00
6-10 Yıl	16	130,75	15,55	97,00	149,00
11-15 Yıl	33	130,69	19,06	77,00	154,00
16-20 Yıl	19	140,84	9,13	120,00	152,00
Toplam	70	133,30	16,43	77,00	154,00

Tablo 14 incelendiğinde, öğretmenliğe ilişkin en yüksek ($\bar{x} = 140,84$) görev süresi 16-20 yıl olan pilotların olduğu, en düşük de ($\bar{x} = 125,00$) 3-5 yıl kıdeme sahip olan pilotların olduğu anlaşılmaktadır.

Öğretmen pilotların öğretmenliğe yönelik tutumlarının görev süresine göre değişip değişmediği ise Tablo 14.1'de sunulmuştur.

Tablo 14.1
Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının
TSK’ndeki Görev Süresine Göre Değişip Değişmediği

	Kareler toplamı	sd	Kareler ortalaması	F	P<.05
Gruplar arası	1546,20	3	515,40	1,98	,124
Grup içi	17100,49	66	259,09		
Toplam	18646,70	69			

Öğretmen pilotların görev süresine göre öğretmenliğe ilişkin tutum puanları arasında anlamlı bir fark olup olmadığını saptamak için tek yönlü varyans analizi sonucuna göre [$F_{(3-66)} = 1,98$ $p > .05$] anlamlı bir farklılık bulunamamıştır. Başka bir anlatımla, pilotların TSK’nde görev yaptıkları süre, onların öğretmenliğe ilişkin tutumlarında etkili olmamaktadır.

4.3.3. Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı

Öğretmen pilotların öğretmenliğe yönelik tutum puanlarının uçuş saatlerine göre dağılımı Tablo 15’de gösterilmektedir.

Tablo 15
Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının
Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı

Uçuş Saati	n	$\bar{x}$	S	En az	En çok
1000 ve altı Saat	1	124,00	.	124,00	124,00
1000-1500 Saat	5	133,20	15,70	110,00	146,00
1500-2500 Saat	19	128,05	20,87	77,00	154,00
2500 ve üzeri Saat	45	135,73	14,25	96,00	152,00
Toplam	70	133,30	16,43	77,00	154,00

Tablo 15 incelendiğinde, öğretmenliğe yönelik en yüksek tutum puanının $\bar{x}=135,75$ 2500 ve üzeri saat uçan pilotlarda, en az da $\bar{x}=124,00$ 1000 saatin altında uçan pilotlarda olduğu anlaşılmaktadır.

Öğretmen pilotların öğretmenliğe yönelik tutumlarının uçuş saatine göre değişip değişmediği ise Tablo 15.1’de verilmiştir.

Tablo15.1
Öğretmen Pilotların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının
Uçuş Saatlerine Göre Değişip Değişmediği

	Kareler toplamı	sd	Kareler ortalaması	F	P<.05
Gruplar arası	876,15	3	292,05	1,085	,362
Grup içi	17770,54	66	269,25		
Toplam	18646,70	69			

Öğretmen pilotların uçuş saatlerine göre öğretmenliğe ilişkin tutum puanları arasında anlamlı bir fark olup olmadığını saptamak için tek yönlü varyans analizi sonucuna göre [$F_{(3-66)}= 1,085$ $p>.05$] anlamlı bir farklılığın olmadığı anlaşılmaktadır. Başka bir anlatımla pilotların uçuş saati, onların öğretmenliğe ilişkin tutumlarının bir belirleyicisi değildir.

4.4. Öğretmen Pilot Adaylarının Öğretmenliğe Yönelik Tutumları

4.4.1. Öğretmen Pilot Adaylarının Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK’ndeki Görev Süresine Göre Dağılımı

Öğretmen pilot adaylarının öğretmenliğe yönelik tutumlarının TSK’deki görev süresine göre dağılımı Tablo 16’da gösterilmektedir.

Tablo 16
Öğretmen Pilot Adaylarının Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının TSK’ndeki Görev Süresine Göre Dağılımı

Görev Süresi	n	$\bar{x}$	S	En az	En çok
1-2 Yıl	6	120,33	16,99	90,00	133,00
3-5 Yıl	24	114,33	18,31	63,00	138,00
6-10 Yıl	30	114,36	25,15	58,00	149,00
11-15 Yıl	8	113,37	14,87	86,00	132,00
16-20 Yıl	1	85,00	.	85,00	85,00
Toplam	69	114,33	21,05	58,00	149,00

Tablo 16 incelendiğinde öğretmen pilot adaylarının öğretmenliğe yönelik en çok $\bar{x}=120,33$ düzeyinde 1-2 yıl kıdeme sahip olanlar, en az da $\bar{x}= 85,00$ 16-20 yıl kıdeme sahip olanlar arasında olduğu görülmektedir.

Öğretmen pilot adaylarının öğretmenliğe yönelik tutumlarının görev süresine göre değişip değişmediği ise Tablo 16.1’de sunulmuştur.

Tablo16.1
Öğretmen Pilot Adayların Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının
TSK’ndeki Görev Süresine Göre Değişip Değişmediği

	Kareler toplamı	Serbestlik derecesi	Kareler ortalaması	F	Sig.
Gruplar arası	1083,82	4	270,95	,597	,666
Grup içi	29057,50	64	454,02		
Toplam	30141,33	68			

Öğretmen pilot adaylarının görev süresine göre öğretmenliğe ilişkin tutum puanları arasında anlamlı bir fark olup olmadığını saptamak için tek yönlü varyans analizi sonucuna göre $[F_{(4-64)} = ,597 \text{ } p > .05]$ anlamlı bir farklılık olmadığı bulunmuştur. Başka bir anlatımla, öğretmen pilot adaylarının görev süresi, onların öğretmenliğe ilişkin tutumları üzerinde etkili değildir.

4.4.2. Öğretmen Pilot Adaylarının Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı

Öğretmen pilot adaylarının öğretmenliğe yönelik tutum puanlarının uçuş saatlerine göre dağılımı Tablo 17’de gösterilmektedir.

Tablo 17
Öğretmen Pilot Adaylarının Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının
Uçuş Saatlerine Göre Dağılımı

Uçuş Saati	n	$\bar{x}$	SS	En az	En çok
1000 ve altı Saat	46	114,39	22,86	58,00	149,00
1000-1500 Saat	12	112,16	25,53	63,00	147,00
1500-2500 Saat	10	114,60	12,69	95,00	132,00
2500 ve üzeri Saat	2	97,50	17,67	85,00	110,00
Toplam	70	113,55	21,88	58,00	149,00

Tablo 17 incelendiğinde, öğretmenliğe yönelik en yüksek tutumun 1500-2500 saat ve 1000 saatin altında uçan pilotlarda, en az da 2500 saatin üzerinde uçan pilot adaylarında olduğu görülmektedir.

Öğretmen pilot adaylarının öğretmenliğe yönelik tutumlarının uçuş saatine göre değişip değişmediği ise Tablo 17.1’de verilmiştir.

Tablo17.1
Öğretmen Pilot Adaylarının Öğretmenliğe Yönelik Tutumlarının
Uçuş Saatlerine Göre Değişip Değişmediği

	Kareler toplamı	sd	Kareler ortalaması	F	P<.05
Gruplar arası	581,74	3	193,91	,394	,758
Grup içi	32469,52	66	491,96		
Toplam	33051,27	69			

Öğretmen pilot adaylarının uçuş saatlerine göre öğretmenliğe ilişkin tutum puanları arasında anlamlı bir fark olup olmadığını saptamak için tek yönlü varyans analizi sonucuna göre [$F_{(3-66)} = ,394$ $p>.05$] anlamlı bir farklılığın olmadığı görülmektedir. Başka bir anlatımla, öğretmen pilot adaylarının uçuş saatleri, onların öğretmenliğe ilişkin tutumlarını etkilememektedir.

BÖLÜM V

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Bu bölümde araştırmanın bulguları ve yorumlarına dayalı olarak elde edilen sonuçlar ve bunlardan yola çıkarak geliştirilen önerilere yer verilmiştir.

5.1. Sonuçlar

1. Öğretmen pilotların öğretmenliğe ilişkin tutum puanları öğretmen pilot adaylarının tutum puanlarından daha yüksektir. Öğretmen pilot ve öğretmen pilot adayların tutum puanları arasında anlamlı bir fark olup olmadığına bakıldığında öğretmen pilotlar lehine anlamlı bir fark olduğu belirlenmiştir.
2. Pilotların TSK'ndeki görev süresi arttıkça öğretmenliğe yönelik tutum puanlarının da arttığı görülmektedir. Pilotların TSK'ndeki görev sürelerine göre öğretmenliğe ilişkin tutum puanları arasında anlamlı bir fark tespit edilmiş, görev süresi 3-5 yıl arası olan ile 6-10 yıl arası olan pilotların, görev süresi 16-20 yıl olan pilotların tutumlarından anlamlı olarak farklılaştığı bulunmuştur.
3. Pilotların uçuş saati arttıkça öğretmenliğe yönelik tutum puanlarının da arttığı görülmektedir. Pilotların uçuş saatlerine göre öğretmenliğe ilişkin tutum puanları arasında anlamlı bir fark tespit edilmiş, uçuş saati 2500 ve üzeri olan pilotların öğretmenliğe ilişkin tutum puanlarının uçuş saati 1500 ve altı olan pilotların tutumlarından anlamlı olarak farklılaştığı bulunmuştur.

4. Pedagojik formasyon eğitimi almış öğretmen pilotların öğretmenliğe yönelik tutum puanlarının formasyon eğitimi almamış öğretmen pilotların tutum puanlarından daha yüksek olduğu gözlenmektedir. İki grup arasında öğretmenlik formasyonu olanlar lehine anlamlı bir fark olduğu belirlenmiştir.
5. Öğretmen pilotların TSK'ndeki görev süresi arttıkça öğretmenliğe yönelik tutum puanlarının da arttığı görülmektedir. Fakat, gruplar arasında anlamlı farklılık tespit edilememiştir.
6. Öğretmen pilotların uçuş saati arttıkça öğretmenliğe yönelik tutum puanlarının da arttığı görülmektedir. Fakat öğretmen pilotların uçuş saatlerine göre öğretmenliğe ilişkin tutum puanları arasında anlamlı bir fark tespit edilememiştir.
7. Öğretmen pilot adaylarının TSK'ndeki görev süresi arttıkça öğretmenliğe yönelik tutum puanlarının da arttığı görülmektedir. Fakat, gruplar arasında anlamlı farklılık tespit edilememiştir.
8. Öğretmen pilot adaylarının uçuş saati arttıkça öğretmenliğe yönelik tutum puanlarının da arttığı görülmektedir. Fakat öğretmen pilot adaylarının uçuş saatlerine göre öğretmenliğe ilişkin tutum puanları arasında anlamlı bir fark tespit edilememiştir.

5.2 Öneriler

1. Pilotlara “Öğretmenlik Yapabilir.” kaydının verilmesinde adayların uçuş kabiliyetleri ve bilgi düzeyleri yüksek derecede dikkate alınmaktadır. Bunun yanında öğretmen olabilecek kriterlere sahip adaylara bu kaydın verilmesinde öğretmenliğe yönelik tutumları objektif olarak belirlenebilirse, gerçekten öğretmen olmayı isteyen adaylar daha net şekilde ortaya çıkacaktır. Böylelikle, istekli adayların, öğretmen olduklarında gerek öğrencilerinin gerek de kendilerinin başarılı olma ihtimali artacaktır. Bu tespitin yapılmasında; gerekli şartlara sahip pilotlara “öğretmen pilot adayı” statüsü verilmeden önce, araştırmada kullanılan tutum ölçeği uygulanabilir, alınan puanlar göz önünde bulundurularak, bir başvuru ve fikir kaynağı olarak değerlendirilebilir.
2. Araştırma sonucunda, öğretmen pilotların ve adaylarının uçuş saatleri arttıkça öğretmenliğe yönelik tutumlarının olumlu yönde geliştiği görülmüştür. Bu sonuç göz önünde bulundurularak; özellikle öğretmen pilot adaylarının, öğretmen pilot eğitimine başlamadan önce gerek mesleki açıdan, gerek de tutumlarının şekillenmesi açısından uçuş saatlerinin belirli bir seviyede olmasına dikkat edilmelidir.
3. Öğretmen pilot eğitiminde, pilotların uçuş kabiliyetlerinin ve bilgi düzeylerinin en üst düzeye çıkarılması amacıyla çok iyi bir eğitim verilmektedir. Ancak araştırma sonuçlarında öğretmen pilot adaylarının, öğretmen pilotlara göre tutum puanlarının daha düşük olduğu görülmüştür. Özellikle öğretmen pilot adaylarının öğretmenliğe yönelik olumlu tutumlarını arttırmak maksadıyla, öğretmen pilot eğitiminde öğretmenliğin önemi üzerinde daha fazla durulabilir, eğitimin ilk safhasından itibaren bu konuya yönelik çalışmalara yer verilebilir.

4. Öğretmen pilot eğitimini tamamlayan pilotlar, öğretmen olarak görevlendirilmeden önce pedagojik formasyon eğitimine alınmalıdır.
5. Öğretmen pilotların, uçuş saatleri, öğretmen olarak hizmet süreleri ve görev süreleri arttıkça öğretmenliğe yönelik olumlu tutumlarının da arttığı görülmüştür. Öğretmenler tecrübeleri arttıkça öğretmenliğin önemini daha fazla kavramaktadırlar. Genç ve deneyimsiz öğretmen pilotların da aynı görevi icra ettiğini göz önünde bulundurursak, eğitim kalitesinin mümkün olan en yüksek düzeyde standardı sağlaması maksadıyla genç öğretmen pilotlara, kıdemli öğretmen pilotlar tarafından öğretmenlik hakkında tecrübelerini, bilgilerini ve öğretmenliğin önemi hakkında düşüncelerini aktardığı hizmet içi eğitimler, kısa bilgilendirme brifingleri vb. gibi faaliyetler planlanabilir.
6. Havacılıkta tutumlar, genellikle gözlemlemekle ve rol modele göre şekillenmektedir. Öğretmen pilotlar, bu gerçeği göz önünde bulundurarak diğer pilotların öğretmenliğe yönelik tutumlarını olumlu yönde etkileyebilmek için, yaptığı göreve yönelik davranışlarına dikkat etmeli, bu bilinç içinde olmalı ve yetiştirilmelidir.

KAYNAKÇA

ALKAN, C. (2000). Meslek ve Öğretmenlik Mesleği. **Öğretmenlik Mesleğine Giriş**. Sönmez V. (Ed.). Ankara: Anı Yayıncılık.

ATALAY, C. (2005). **Öğretmen Liselerindeki Öğrencilerin Kişilik Özellikleri Ve Öğretmenlik Mesleğine Yönelik Tutumları Arasındaki İlişkiler**. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı, Eğitim Programları ve Öğretimi Bilim Dalı.

BABER, E. (2007). **İnsan Faktörü Analizi ve Sınıflandırma Sistemi (HFACS) ve Kara Havacılık Kazalarına Uygulanılabilirliği**. Yüksek Lisans Tezi, Gaz, Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

BAŞAR, H. (2001). **Sınıf Yönetimi**. (5. Baskı). Ankara: Pegem Yayıncılık.

BÜYÜKÖZTÜRK, Ş. (2006). **Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi El Kitabı**. (6.Baskı). Ankara: Pegem Yayıncılık.

ÇAPRI, B. , Çelikkaleli, Ö. (2008) **İnönü Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi** Cilt: 9 Sayı:15 Bahar 2008 ss. 33–53.

ÇELİK, V. (1999). **Eğitimsel Liderlik**. Ankara: Pegem Yayıncılık.

ÇELİKÖZ, N. , Çetin, F. (2004). Anadolu öğretmen lisesi öğrencilerinin öğretmenlik mesleğine yönelik tutumlarını etkileyen etmenler. **Millî Eğitim Dergisi**, 162.

ÇETİN, S. (2006). Öğretmenlik Mesleği Tutum Ölçeğinin Geliştirilmesi. (Geçerlik ve Güvenirlilik Çalışması). **Gazi Üniversitesi Endüstriyel Sanatlar Eğitim Fakültesi Dergisi**, (18), 14.

DAĞLI, M. (2006). **Helikopter Pilot Eğitimi Başlangıç Safhasında Simülatör Kullanımının İncelenmesi**. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

ERGİN, B. , Birol, C. (2000). **Eğitimde İletişim**. Ankara: Anı Yayıncılık.

FAA (Federal Aviation Administration). (1999). **Aviation Instructor's Handbook**.

GEREK, R. (2006). **Düziçi Anadolu Öğretmen Lisesi Öğrencilerinin Öğretmenlik Mesleğine Yönelik Tutumları**, Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş, Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı.

GIPSON,T. , Bowman, D. and Smith, I. (2006) **Next Generation Aircraft Training; Good Pilot-Good Instructor?**, Interservice/Industry Training; Simulation and Education Conference 2006.

Kara Havacılık Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı. (2002). **Öğretim Esasları ve Pilot El Kitabı**. Ankara.

KARASAR, N. (2005). **Bilimsel Araştırma Yöntemi**. (15.Baskı). Ankara: Nobel Yayınevi.

KERN, T. (1997) **Redifining Airmanship**. The McGraw-Hill Companies.

KILINÇ, M. (1997). **Öğretmen Adaylarının Öğretmenlik Mesleğine Yönelik Tutumları (Kırşehir Örneği)**, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı. Eğitimde Psikoloji hizmetler Anabilim Dalı.

KURAN, K. (2002). **Öğretmenlik Mesleğine Giriş**, Edi.Türkoğlu, A.Pegem A Yayınları, 2.Basım, Ankara.

KÜÇÜKAHMET, L. (1976). **Öğretmen Yetiştiren Kurum Öğretmenlerinin Tutumları**. Ankara: Ankara Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları.

KÜÇÜKAHMET, L. (2003). **Öğretimi Planlama ve Değerlendirme**. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

MOORE, K. D. (.....). **Öğretim Becerileri**. İngilizceden çeviren: Nizamettin KAYA. ALTINTAŞ E. (Ed.)

ORAL, Behçet.(2004). **Eğitim fakültesi öğrencilerinin öğretmenlik mesleğine ilişkin tutumları**. Eurasian Journal of Educational Research,15,pp,88-98.

ÖZDEN, Y. (2005). **Eğitimde Yeni Değerler**. (6.Baskı). Ankara: Pegem Yayıncılık.

ÖZGÜVEN, İ.E. (2007). **Psikolojik Testler**. Ankara: PDREM Yayınları.

SAYIN, S. (2005). **Öğretmen Adaylarının Öğretmenlik Mesleğine Karşı Tutumları ve Mesleki Benlik Saygılarının İncelenmesi**. Eurasian Journal of Educational Research,19, pp, 272-281.

SEMERCI, Ç. (1999). **Öğrencilerin Öğretmenlik Mesleğine İlişkin Tutum Ölçeği**. Eğitim ve Bilim, Cilt 23, Sayı 11.

ŞENEL, H.G. , Demir, İ. , Sertegelin, Ç. , Kılıçaslan, A. ve Köksal, A. (2004). **Öğretmenlik Mesleğine Yönelik Tutum ve Kişilik Özellikleri Arasındaki İlişki**. Eurasian Journal of Educational Research,15,pp,99-109.

TANRIÖĞEN, A.(1997). Buca Eğitim Fakültesi Öğrencilerinin Öğretmenlik Mesleğine Yönelik Tutumları. **PAÜ Eğitim Fakültesi Dergisi**, Sayı:3. ss.55-58.

TAVŞANCIL, E. (2002). **Tutumların ölçülmesi ve SPSS ile veri analizi**. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Transports Canada. **Flight Instructor Guide**. (2004).

TEMİZKAN, M. (2008) Türkçe Öğretmeni Adaylarının Öğretmenlik mesleğine yönelik tutumları üzerine bir araştırma, **Türk Eğitim Bilimleri Dergisi** Yaz 2008, 6(3), 461-486. http://www.tebd.gazi.edu.tr/arsiv/2008_cilt6/sayi_3/461-486.pdf adresinden indirilmiştir.

TEZBAŞARAN, A. A. (1997). **Likert tipi ölçek geliştirme kılavuzu**. Ankara: Türk Psikologlar Derneği Yayınları.

TROLLIP S. R. and Jensen R. S. (1991), **Human Factors for General Aviation**. Englewood,CO,USA: Jeppesen Sanderson

TUFAN, E. , Bahar, G. (2008) Müzik Öğretmenliği Mesleğine Yönelik Tutum Ölçeğinin Geliştirilmesi, **Türk Eğitim Bilimleri Dergisi**, Kış 2008, 6(1), 25-40. http://www.tebd.gazi.edu.tr/arsiv/2008_cilt6/sayi_1/25-40.pdf adresinden indirilmiştir.

Uçuş Eğitim Merkezi Komutanlığı.(2004) **Uçuş Eğitim Tekniği ve Ders Notları**. İzmir.

ÜLGİN, Gülten (1995). **Eğitim Psikolojisi - Birey ve Öğrenme**. Ankara : Arkadaş Yayınları.

YALIN H.İ. , Özdemir S. (2002). **Öğretmenlik Mesleğine Giriş**. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım

Şanat, Ç. (1997). “Eğitim Yatırımdır”; **Milliyet Gazetesi; İş Yaşamı ve İnsan Kaynakları Eki**; s.1

EK-1 ANKET**ÖĞRETMEN PİLOTLUĞA YÖNELİK TUTUM ÖLÇEĞİ**

Sayın Katılımcı,

Gazi Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Eğitim Yönetimi ve Denetimi Anabilim Dalında Yüksek Lisans yapmaktayım. Yüksek Lisans tezi kapsamında yürüttüğüm bu çalışmanın amacı, öğretmen pilotların ve öğretmen pilot adaylarının öğretmenliğe yönelik tutumlarını incelemektir. Anketin ilk bölümünde kişisel bilgiler, ikinci bölümünde ise, *öğretmenliğe yönelik tutum ifadeleri* yer almaktadır. Anketin cevaplandırılması yaklaşık 10 dakika sürmektedir.

Vermiş olacağınız içten ve doğru cevaplar ile cevapsız madde bırakmamakta göstereceğiniz özen araştırma açısından çok önem taşımaktadır. Vereceğiniz cevaplar sadece araştırma amaçları doğrultusunda kullanılacaktır.

Araştırmaya göstereceğiniz ilgi ve değerli katkılarınız için teşekkür eder, saygılar sunarım.

Oğuzhan ÇUHACI

KİŞİSEL BİLGİ FORMU

AÇIKLAMA: Lütfen, her bir maddeyle ilgili olarak kişisel durumunuza uygun düşen seçeneği işaretleyiniz.

1. Pilot Statünüz: () Öğretmen Pilot () Öğretmen Pilot Adayı

2. Cinsiyetiniz: () Erkek () Kadın

3. Yaşınız:

() 30 ve altı () 31 – 40 arası () 41 – 50 arası

4. Öğretmen pilot olarak hizmet yılınız:

Adayım	1–2 yıl	3–5 yıl	6–10 yıl	11–15 yıl	16–20 yıl
☐	☐	☐	☐	☐	☐

5. TSK'deki toplam görev süreniz:

İlk yılım	1–2 yıl	3–5 yıl	6–10 yıl	11–15 yıl	16–20 yıl
☐	☐	☐	☐	☐	☐

6. Pedagojik formasyon eğitimi aldınız mı?

() Evet () Hayır

7. Toplam Uçuş Saatiniz:

1000 ve altı	1000-1500	1500-2500	2500 ve üzeri
☐	☐	☐	☐

8. Toplam Uçuş Yılınız:

5 ve altı	5-10	11-15	16 ve üzeri
☐	☐	☐	☐

	Değerli Katılımcılar, Ölçeği yanıtlarken her bir tutum ifadesini dikkatle okuyunuz. " Tamamen Katılıyorum ", " Çoğunlukla Katılıyorum ", " Orta Düzeyde Katılıyorum ", " Kısmen Katılıyorum " veya " Hiç Katılmıyorum " seçeneklerinden size göre uygun olanını seçerek, ilgili sütundaki yere "X" işaretini koyunuz. Tüm ifadeleri okuyup, eksik işaretleme yapmamaya özen gösteriniz.	Tamamen Katılıyorum	Çoğunlukla Katılıyorum	Orta Düzeyde Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Hiç Katılmıyorum
1	Öğretmen pilot olma düşüncesi bile bana cazip geliyor.					
2	Öğretmen pilotluk bana sıkıcı geliyor.					
3	Öğretmen pilot olmayı kendime yakıştırıyorum.					
4	Tekrar tercih etme şansım söz konusu olsa yine öğretmen pilot olmayı seçerdim/seçerim.					
5	Öğretmen pilotluğun bana göre olmadığını düşünüyorum.					
6	Öğretmen pilotluğun yaşam tarzıma uygun olmadığını düşünüyorum.					
7	Öğretmen pilotluğun kişiliğime uygun olmadığını düşünüyorum.					
8	Öğretmen pilot olduğuma pişman oluyorum.					
9	Öğretmen pilot olarak başarılı olacağıma inanıyorum.					
10	Öğretmen pilot olarak karşılaşılabileceğim zorlukları aşabileceğime/aştığıma inanıyorum.					
11	Zor şartlar altında dahi öğretmen pilot olarak görev yapmak isterim.					
12	Öğretmen pilotluğun gereklilikleri konusunda kendime güveniyorum.					
13	Öğretmenliğe ilişkin özel bir yeteneğim olduğu kanısındayım.					
14	Öğretmen pilotluğun bana uygun olmadığını düşünüyorum.					
15	Öğretmenliğin bir şeyler üretip yaratmam için bana fırsatlar vereceğini düşünüyorum.					
16	Öğretmen pilotluğu profesyonel bir biçimde yaptığıma/yapacağıma inanıyorum.					
17	İnsanlara bilmedikleri bir şeyleri öğretecek olma düşüncesi beni mutlu ediyor.					
18	Öğretmen pilotlara karşı sempati duyuyorum.					
19	Öğretmen pilot olacağımı düşünmek beni korkutuyor.					
20	Tercih etme durumunda olanlara öğretmen pilot olmayı tavsiye etmem.					
21	Öğretmen pilot olduğumda/olarak yapabileceğim çok şey olduğunu düşünüyorum.					
22	Öğretmen pilotların koşulları bana çekici geliyor.					
23	Öğretmen pilot olarak nazari konularda bilgili olmayı önemserim.					
24	Öğretmen pilotlarla sohbet etmekten hoşlanırım.					
25	Eğitim, öğrenme, öğretme ve öğretmenlik konularında tartışır, konuşurum.					
26	Bilgili ve yeterli bir öğretmen pilot olacağımı/olduğumu düşünüyorum.					
27	Öğretmen pilotluğun mesleğimde bana saygınlık kazandıracağına/kazandırdığına inanıyorum.					
28	Öğretmen pilot olma konusunda istekliydim/istekliyim.					
29	Öğretmen pilotluğun bana sıkıntılar yaşattığını/yaşatacağını düşünüyorum.					
30	Öğretmen pilot olarak vereceğim/verdiğim eğitim aracılığıyla insanların yaşamına yön vermeyi gurur verici buluyorum.					
31	Eğitim, öğrenme, öğretme, öğretmenlik konularında konuşmaktan hoşlanmam.					
32	Öğretmen pilot olarak çevre tarafından bana yeterli değerin verileceğine/verildiğine inanıyorum.					