

T.C.
EGE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KADIN ÇALIŞMALARI ANABİLİM DALI

CİNSİYETLENDİRİLMİŞ BİR MESLEK OLARAK KABİN
MEMURLUĞU: DİSİPLİNE EDİLMİŞ BEDENLER VE DUYGUSAL
EMEK

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sezen DEMİRHAN

DANIŞMAN: Doç. Dr. İlknur GÜRSES

İZMİR-2018

**T.C.
EGE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Kadın Çalışmaları Anabilim Dalı**

**CİNSİYETLENDİRİLMİŞ BİR MESLEK OLARAK KABİN
MEMURLUĞU: DİSİPLİNE EDİLMİŞ BEDENLER VE DUYGUSAL**

EMEK

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Sezen DEMİRHAN

JÜRİ ÜYELERİ

**Doç. Dr. İlknur GÜRSES
Aşlı ELGÜN ORAL
Yrd. Doç. Dr. Ali Emre BİLİS**

İZMİR-2018

Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne sunduğum Cinsiyetlendirilmiş Bir Meslek Olarak Kabin Memurluğu: Disipline Edilmiş Bedenler ve Duygusal Emek adlı yüksek lisans tezinin tarafımdan bilimsel, ahlak ve normlara uygun bir şekilde hazırlandığını, tezimde yararlandığım kaynakları bibliyografyada ve dipnotlarda gösterdiğimi onurumla doğrularım.

İsim-Soyadı
İmza



T.C.EGE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK LİSANS

TEZ SAVUNMA TUTANAĞI

ÖĞRENCİNİN

Adı Soyadı : Sezen Demirhan
Numarası : 92150001556
Anabilim Dalı : Kadın Çalışmaları
Tez Başlığı (Türkçe) : “Cinsiyetlendirilmiş Bir Meslek Olarak Kabin Memurluğu: Disipline Edilmiş Bedenler ve Duygusal Emek Sömürüsü”
Tez Başlığı (İngilizce) : “Cabin Attendant As A Gendered Profession: Disciplinized Bodies Exploitation Of Emotional Labour
Tez Savunma Tarihi : 25.01.2018

Tez Başlığı Değişikliği Varsa Yeni Başlık: Cinsiyetlendirilmiş Bir Meslek Olarak Kabin Memurluğu: Disipline Edilmiş Bedenler ve Duygusal Emek
İngilizcesi => Cabin Attendant As a Gendered Profession; Disciplinized Bodies and Emotional Labour

JÜRİ ÜYELERİ

Jüri Başkanı

Unvan, Adı, Soyadı : Doç. Dr. İlknur GÜRSES
Karar : Başarılı Başarısız Düzeltme
İmza :

Jüri Üyesi

Unvan, Adı, Soyadı : Yrd. Doç. Dr. Aslı Elgün
Karar : Başarılı Başarısız Düzeltme
İmza :

Jüri Üyesi

Unvan, Adı, Soyadı : Yrd. Doç. Dr. Ali Emre BİLİS
Karar : Başarılı Başarısız Düzeltme
İmza :

TEZ HAKKINDA JÜRİNİN GENEL GÖRÜŞÜ

(Jüri Başkanı Tarafından Doldurulacaktır)

Tez savunması sonucunda öğrenci tarafından hazırlanan çalışma;

Oybirliğiyle

Oy çokluğuyla

Başarılıdır

Düzeltilmelidir

Başarısızdır

Ç İ N D E K İ L E R

G İ R İ Ő	9
-----------	---

B İ R İ N C İ B Ö L Ü M

KADIN BEDEN İ N İ N İ SLAHI

1.1. Bedenin Kültürel İ n İ ası.....	18
1.2. Disipline Edilmi Bedenler	25
1.3.Kamusal Alanda Di Ğ il Bedenin Sömürüsü.....	29

K İ N C İ B Ö L Ü M

GÜZELL İ K, EMEK, SÖMÜRÜ ÜÇGEN İ NDE KAB İ N MEMURLU İ U

2.1. Kabin Memurlu Ğ unun Kültürel Tarihi	41
2.2. Kabin Memurlu Ğ unun Cinsiyetlendirilmi Ğ İ n İ asında Medyanın Rolü.....	67
2.3. Kabin Memurlu Ğ unda Denetim Aracı Olarak Beden Politikaları	81
2.3.1. Üniforma ve Beden Parçalarını Kullanma Kuralları.....	89
2.4. Duygusal Emek ve Kabin Memuru Stereotipi	98

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KAB İ N MEMURLU Ğ UNUN ANARKO FEM İ N İ ST İ BA İ LAMDA ANAL İ Z

3.1. Ara tırmanın Yöntemi ve Konusu	103
3.2. Kabin Memurları İ le Alan Ara tırması ve Verilerin Toplanması	107
3.3. Alan Ara tırması Verilerinin De Ğ erlendirilmesi	109
3.3.1. Kabin Memuru Kadınlar ve Beden	113
3.3.2. Kabin Memuru Kadınlar ve Emek.....	128
3.3.3. Kabin Memuru Kadınlar ve Toplumsal Cinsiyet.....	135
SONUÇ.....	144
KAYNAKÇA.....	153
EK 1: DER İ NLEMES İ NE GÖRÜ İ ME ÖRNE Ğ İ	171
EK 2: GÖRÜ İ MEYE KATILAN KADINLARIN ÇALI Ő TI İ İ RKETLER İ ..	177
ÖZGEÇMİŐ.....	178
ÖZET.....	179
ABSTRACT.....	180

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BM	Birleşmiş Milletler
SHGM	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
ICAO	International Civil Aviation Organization
AMA	American Medical Association
TWA	Trans World Atlantic
KLM	Royal Dutch Airlines
AAMC	Association of American Medical Colleges
ALSA	Airline Stewardess Association
NOW	National Organisation of Woman
EEOC	Equal Employment Opportunity Council
CCM	Cabin Crew Manuel
VIP	Very Important Person
ECAC	European Civil Aviation Conference
JAA	Joint Aviation Authorities

TABLÖLÄR LİSTESİ

TABLO 1- CADILIKLA SUÇLANANLARIN CİNSİYETLERE GÖRE DAĞILIMI	39
TABLO 3- THY ÇALIŞANLARININ POZİSYONLARI	112
TABLO 2- THY ÇALIŞANLARININ CİNSİYET DAĞILIMI	112
TABLO 4 -TEMA VE ALT TEMALAR	113



ŞEKİLLER LİSTESİ

GÖRSEL 2. 1. TAYYARECİ BEDRİYE GÖKMEN	50
GÖRSEL 2. 2. THE ORIGINAL EIGHT (CORBIS, 1930)	52
GÖRSEL 2. 3. ADİLE TUĞRUL YOLCULARA KOLONYA SERVİSİ YAPARKEN, 1946	54
GÖRSEL 2. 4. COSTARIK İSİMLİ HOSTES EĞİTMENİ, 1956	54
GÖRSEL 2. 5. FLY JO FLY NATIONAL	63
GÖRSEL 2. 6. LIFE MAGAZINE HABER GÖRSELİ, 1971	63
REKLAM 1. BRANIFF HAVA YOLLARI 'AIR STRIP' REKLAMI, 1965	69
REKLAM 2. NATIONAL HAVA YOLLARI 'FLY ME' REKLAM SERİSİ	71
REKLAM 3. THINK OF HER AS YOUR MOTHER REKLAMI, 1968	73
REKLAM 4. VIRGIN HAVA YOLLARI 'STILL RED HOT' REKLAMI, 2009	76
REKLAM 5. ATLAS JET 77 SANTİMİN KIYMETİNİ OTURANLAR BİLİR REKLAMI	78
GÖRSEL 2.3.1. UNITED HAVA YOLLARI, 1930 - 1932	91
GÖRSEL 2.3.2. TWA, 1944	92
GÖRSEL 2.3.3. BRANIFF HAVA YOLLARI, 1965	92
GÖRSEL 2.3.4. UNITED HAVA YOLLARI, 1968- 1970	93
GÖRSEL 2.3.6. VIRGIN ATLANTIC HAVA YOLLARI, 2014	94

TEŞEKKÜR

Erkeklerin çıkarları üzerinde şekillenen bir dünyada kadınları görünmez kılabilmek için üretilen bir takım kavramların sorgulandığı bu çalışmanın konusunun belirlenmesinde, kadın bedenini nesneleştirme sürecini kabin memurluğu yaptığım yıllarda bireysel olarak deneyimlemiş olmam önemli bir rol oynamıştır.

Kadın üzerindeki tahakküm şekillerini, kabin memuru kadınların söylemleriyle yazmak birlikte uçtuğum arkadaşlarıma bir gönül borcudur. Bir dönem birlikte çalıştığım kadınlarla yıllar sonra bir araya gelerek aslında neler olup bittiği üstüne konuşabilmek, her görüşme sonrasında iki tarafın da daha kuvvetlenmiş olarak ayrıldığını elde somut veriler olmasa da adı gibi bilmek, aradaki bağları sıkı sıkı tekrar örmek çalışmanın benim açımdan amacına ulaştığının göstergelerinden bir tanesidir. Her olay bu dünyadaki varoluş biçimimizi değiştirerek bir hakikat üretmektedir. Önce kabin memuru olarak dört yıla yakın uçmam, ardından Kadın Çalışmaları bölümüne, öğrenci olarak otuz bir yaşında kayıt olmam da benim hayatımın en belirgin iki hakikatidir; ancak bu iki hakikat birbirinden bağımsız iki ayrı olay değildir.

Yüksek Lisans eğitimim boyunca ve tez projemin gerçekleştirilmesi sürecinde bilgisi ve tecrübesiyle desteğini hiçbir an esirgemeyen, danışman hocam Doç. Dr. İlknur Gürses'e, tanıdığım en güçlü iki kadın, anneme ve kız kardeşime, araştırma boyunca sonsuz anlayış ve sabırla beni dinleyen, dinlerken değişen ve değiştikçe kendi hakikatine yaklaştığını söyleyen yol arkadaşım Fatih Demirhan'a ve çalışma boyunca desteklerini hiç esirgemeyen tüm kabin memurluğu yapan arkadaşlarıma en içten saygı, sevgi ve teşekkürlerimi sunarım.

Sezen Demirhan

Antalya, 2018

G R

Birçok mit ve anlatının içine doğan kadının, kadınlığının ataerkil yöntemlerle inşa edildiğinin sorununun kökleri eskiye dayanmaktadır. Kadınlığın denetimi için üretilen çeşitli mitler tarihsel dönüm noktalarına göre de ikilik göstermiştir. Tasarlanan kavramlar, kadının içinde bulunduğu ayrı ayrı her alanda farklı kadınlıklar üretmişlerdir; ancak hiçbir mit kadının kendi kimliğinin tanımını yaratmasına olanak vermemiştir. Kadınların özgül kimliğinin yaratılması için verilen feminist mücadele, beden, emek, dil, din, kamusal alan, özel alan, adalet, ekosistem, ekonomi, siyaset, tarih, bilim gibi pek çok alanda deyimlerle gerçekleştirilmiştir ve görünmez/kadınları görünür kılmanın yollarını araştırmış ve araştırmaya devam etmektedir.

Bedensel olarak var olduğu toplum içinde beden aracılığıyla kimliklere yönelen yaptırımlar bulunmaktadır. Bu yaptırımlar çalışmada içinde bir tahakküm ekli olarak değerlendirilmiştir. Disipline edilmiş bedeni içeren her uygulama, bir çıkara hizmet etme, ötekileştirme ve kategorize etme anlamında ele alınmıştır. Yapılan çalışmada kadının bedenleri, cinsiyetlendirilerek ötekileştirilen ve sömürülen bir konumda değerlendirilmiştir.

Kadınların kendi kimliklerini yaratmasına engel olan ataerkil sistem, kadınları görünmez kılmanın yanı sıra bir o kadar da sömürmektedir. Yapay bir biçimde kabul ettirilen bölümlerinin bugün kamusal alanın birçok alanında kadınları, erkeklere hizmet eder pozisyonda konumlandırdığı yapılan toplumsal cinsiyet çalışmaları içinde ortaya çıkmıştır. Stereotip haline getirilen ve genellikle erkekler tarafından üretilen meslek grupları da diğer kültürel örüntüler gibi toplumsal cinsiyetten bağımsız değildir.

Sistematik olarak toplumun tüm kurumlarına yerleşmiş olan erkek egemen , tarihin farklı dönemlerinde farklı ekonomik, siyasi ya da dini olgulara eklemlendiği gibi bugün de kapitalizme eklemlenmiştir. Kadına karşı kullanılan yöntemler kapitalizmin bir sonucu olmasa da kapitalizmden bağımsız da değildir. Buradan hareketle çalışmada erkeğin kültürel hegemonyası olarak ifade edilen ataerki; içinde

bulundu umuz dönem ve ko ullar çerçevesinde ele alınmı tır. Ataerkil tahakküm küresel boyutlardadır. Kadının kendi kimli ini var ederek, erkekler ile e it haklardan yararlanmasının yolunu açmak için, kültüre dair her alanın kadın açısından anlamının sorgulanması önem ta ımaktadır.

Çalı ma ba lamında kadın çalı anların a ırlıkta oldu u bir alan olan Sivil Havacılık kabin Hizmetleri sektörünün sahiplerinin/belirleyicilerinin, kabin memurlarının hayatları üzerindeki etkisini ara tırmak, çe itli güzellik mitleriyle özde le tirilen meslek çalı anlarının, sınırlandırılmı beden politikalarında, cinsiyetçi normları belirleyerek, elde edilen bulguların kadın ya amlarına etkisini tespit etmek üzere bir ara tırma yapılmı tır.

Çalı manın ilk bölümü, kültürel anlamda in a edilmı bir olgu olarak bedeni denetim altında tutan tarihsel süreçleri analiz etmeye odaklanacaktır. Bu noktada, ıslah edilmı ve ehlile tirilmı bir ürün olarak bedenin, ne türden kültürel ve ideolojik ekillendirmelere maruz kaldı ı ara tırılırken, kadın bedeninin ehlile tirilme ba lamında nasıl bir tarihsel de i im geçirdi i, bu de i imlerin kadının kamusal alandaki görünürlü ünü nasıl etkiledi i, güzel ve çirkin olma arasındaki kültürel ve görsel sınırın nasıl çizildi i açıklanmaya çalı ılacaktır.

Çalı manın ikinci bölümü, birinci bölümde irdelenen beden ve güzelli in in ası gibi süreçler ba lamında, stereotip bir kadın mesle i olarak tanımlanan kabin memurlu una odaklanacaktır. Kabin memurlu u kadının kamusal alanda görünür oldu u bir meslek olarak tanımlansa da, kadına ataerkil kodlar aracılı ıyla dayatılan tüm domestik* unsurları da içinde barındırmaktadır. Öte yandan kabin memurlu unun, domestik unsurlarla donatılmı bir meslek olmasının yanı sıra, kadın bedeninin yeniden düzenlendi i ve güzel olma ideali etrafında ekillendi i; böylece kadının hem duygu hem emek hem de beden ba lamında ötekile tirildi i ve sömürüldü ü bir meslek oldu u

* Evcil (<http://www.tdk.gov.tr>). Bu faaliyetler, kadının sorumlulu una bırakılan yemek pi irme, temizlik, çocuk ve di er aile üyelerinin bakımı gibi i leri içermektedir (Saphiro, 1998).

açıklanmaya çalışılacaktır. Toplumsal ve kültürel anlamda mesleğin ikircikli olması, kitle iletişim araçlarında “hostes” kelimesi ve imajı üzerinde stereotipin sürekli olarak yeniden üretimi ve me rula tırılması gibi olgular üzerinde de durulacaktır. Medyanın da ataerkil bir kurum olduğu, sosyal düzenlemelerin politik mekanizması ve erkeğin ayrıcalıklı konumunun korunmasında önemli bir araç olduğu gerçeğinden hareketle 5 hava yolu reklamı incelenecektir. Mesleğin ortaya çıktığı dönemden başlayarak, günümüze kadar geçirdiği değişimlerin toplumsal cinsiyet bağlamında kabin memuru reklamlarında izlenmesi sağlanacaktır.

Son bölümde, kabin memurları ile yapılan alan ara tırması, alan ara tırmasında kullanılan yöntem ve sonuçları yer almaktadır. Çalışma Anarko-feminist teori çerçevesinde nitel ara tırma yöntemleri kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Kabin memuru kadınlar ile görüşmeler yapılmış, elde edilen veriler nitel veri analiz sürecine yönelik bir yaklaşım olan Betimsel Analiz yöntemi ile analiz edilmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde yer alan reklamlarda ise içerik analizi yapılmıştır.

Akademik olarak Türkiye’de kabin memurluğu ile ilgili hemen hemen hiçbir kaynağa ulaşılamaması, kabin memurluğu ile ilgili yapılan çalışmaların, kabin memurlarını ara tırma objeleri olarak değerlendirildiği ve ortaya çıkan bulguların, turizm, havacılık gibi diğer sektörel bilgilere katkı sağlamak üzere kullanıldığını görülmektedir. Bu çalışmaların, kabin memurluğu deneyimini derinlemesine anlamak olmadığını tespitinden yola çıkarak çalışmanın konusu belirlenmiştir.

Sonuç olarak tez çalışması kadın kabin memurları üzerine odaklanmakta ve onların toplumsal olarak cinsiyetlendirilmiş öznelliklerinin bu sınırlı bağlamda nasıl kurulduğunu ve müzakere edildiğini ara tırmaktadır. Çalışmanın sınırlılıklarından biri olarak tanımlanabilecek erkek kabin memurlarına yönelik beden ve emek sömürsünün varlığı ve bu sömürünün doğrudan ve dolaylı sonuçlarının neler olabileceği konusudur. ileride yapılacak olan çalışmalarda erkek kabin memurları ile ilgili elde edilecek veriler, mesleğin toplumsal cinsiyet bağlamında karşılaştırmalı bir analizine de olanak sağlayacaktır.

B R NC BÖLÜM

KADIN BEDENİNİN İSLAHI

Beden kişiseldir ve siyasal alanla doğrudan ilişkilidir. 'Kişisel olan politiktir'.

(Kate Millett, 2011)

İlk bölüm kadın bedeninin tarihsel süreç içerisinde iktidar ve ideolojilerine bağlı olarak nasıl bir dönüşüm geçirdiğini ele almaktadır. İslah projelerine dahil edilen kadın bedeninin değişimlerinin tarihsel olarak izleri sürülecektir. Kadın bedeninin ataerkil ideolojinin bağımlı bir nesnesi haline getirilme süreci irdelenmeye çalışılacaktır.

Yapılan toplumsal cinsiyet çalışmaları ışığında ortaya çıktığı haliyle ataerki denen, erkeğin kültürel hegemonyası, kökleri eskilere giden toplumsal bir kurumdur. Bu kurum kadının erkeğe göre ve ötekileştirilerek konumlanmasına sebep olmaktadır. Ataerkinin, iktidarın amaçları doğrultusunda konumlandırıldığı ve toplumsal cinsiyet rolleri aracılığı ile her ihtiyaç duyulduğunda tekrar başvurulan bir asayiş salama yöntemi olduğu beden üzerinden açıklanmaya çalışılacaktır. Pelizzon'a göre; toplumsal dizgeler ya da kurumlar kendi kendilerine değişmemektedir. Bunları kendi amaçları için yaratan veya değiştiren; iktidarı elinde tutan insanlardır. Bu bağlamda kadının ötekileştirilmi toplumsal statüsüne sebep olan toplumsal cinsiyet olgusu her zaman vardır; ama asayiş i tekrar ihdas etmek gerektiğinde buna tekrar başvurulmakta, yeniden vurgulanmakta ve öne çıkarılmaktadır (2009: 33-34). Günümüzde ataerki kurumu devlet eliyle tüm kurumlarda muhafaza edilmektedir. Çalışmanın çerçevesini oluşturan anarko-feminist kuram, ataerkinin kadına olan tahakkümünün; "ne Mezopotamya'nın, ne Roma imparatorluğu'nun, ne kadim sırailıulları'nın ne de kadim tarihin sayfalarında görülen başka herhangi bir topluluğun geleneksel ataerkine (Pelizzon, 2009: 25) benzetmediğini belirtmektedir. Kadının bugünkü tabii konumunu erkeklerin devlet eliyle sürdürülen genel egemenliği ile açıklamaktadır. Erkek üstünlüğünün devlet kurumları aracılığı ile toplumsal yaşamın her sahasına yayıldığı düşünülmektedir.

Kapitalist dünya ekonomisinin içinde yaşadığı gerçeğinden hareketle; kapitalist dünya ekonomisindeki muhtelif yapısal süreçler; eklemlenme, metalaştırma, proleterleştirme, hiyerarşilendirme ve sair süreçler eklemlenerek dökümlendirilebilir. Hiyerarşilendirmenin bir yönü de toplumsal cinsiyetin aştırılmasıdır. Bu, devletin nüfus üzerinde yeniden kontrol kurmakta kullandığı önemli bir araçtır. Nitekim hukuki usullerle kadınları genel bir ucuz iş gücü kitlesine dönüştürmekte ataerki ve sermaye sahipleri tam bir uyum halinde görünmektedir. Toplumsal cinsiyet, kapitalizm ile birlikte güçlenerek onun yapılarından biri haline gelmiştir. Toplumsal cinsiyet, ataerki ile kadınların iktisaden marjinalleştirilmesini birleştirerek tabii ve bağımlı bir insan grubu yaratmaktadır (Pelizzon, 2009; 33-34). Bu bağlamda erkek egemen bir sistemde bedenleri aracılığı ile kamusal alanda var olan kadınların ne gibi sıkıntılar yaşadıklarının araştırılması önem kazanmaktadır.

Ataerki her ne kadar belirli yönlerden zayıflamış bir kurum olsa da artık kapitalizmin yapısal bir öznesidir ve birlikte güçlenmektedirler. Çalınan bağlamında kapitalizmin tüm kurumlarına eklemlenen toplumsal cinsiyet (ataerkinin izlerini), kabin memurluğunda özelinde ele alınarak; mikro bir toplum modeli olarak düşünülecek olan uçak ve uçak içinde uygulanan yazılı yazısız uygulamaları, kadınların hayatındaki beden ve emek etkisini ortaya çıkarmak üzere ele alınarak, anarko feminist düşünüşünden bir değerlendirme yapılmıştır.

Toplumun ve onu oluşturan bireylere içkin değerlerin yeniden üretiminde beden mutlak olandır. Beden: Öznenin varlığının tek yoludur. Bedenin bu durumu Althusser'in özne kavramsallaştırması ile açıklanacaktır.

Althusser'in örneğinde: Bir kapı sesi veya polis düdüğü ya da başka bir ikaz sesini duyması üzerine birey kendi etrafında döner ve artık bu basit vücut hareketiyle o insan bir özneye dönüşmüştür. Althusser bu işlemi kişinin kendisini sesin öznesi olarak görmesi ve bunu yanıtlamaya hazırlanması açısından tartışmaktadır. Onun caddede yürürken üphe uyandıran hiçbir şey olmamasına rağmen, kişinin seslenilenin kendisi olduğunu düşünmektedir. Madde olarak birey her zaman ve çoktan ideolojinin bir öznesidir. Bireyin bir özneye dönüşmesi her zaman ve çoktan olmaktadır. Althusser

bizim birçok rolümüzün ve davranışımızın bize ideoloji tarafından verildiğini savunmaktadır (Althusser, 2003: 62). Althusser bakımında; bizim kim olduğumuzu dair fikrimiz iktidar ve ideoloji tarafından bize sunulmaktadır. Kadınlara kim olduklarına dair fikirleri de ideoloji tarafından sunulmakta ve bir takım kuralların bedenler aracılığı ile uygulanması yoluyla doğal olmayan veya kurgulanmış bir “kadın özne” durumu ortaya çıkarılmaktadır.

Beden her çağda, toplumda kabul gören ideoloji doğrultusunda biçimlenmiştir. Randall’a göre ideoloji; kimliğin en küçük hücresine kadar sızmaktadır (1999: 208). Buradan hareketle, özneye yüklenen her anlam bedeni de iktidar gücüne sahiptir ve çağın manının devamında, tarihte özneye kadına yüklenen anlamlar ile de iktidarın beden görüntüleri ele alınacaktır.

İnsanlık tarihinin son 5000 yılı yazılı kaynakların varlığı ile kısmen bilinebilmektedir. Yazılı kaynakların da vakanüvistler tarafından tıpkı bugün yazıldığı ekliyle bir tarih yazıldığı tahmin edilmektedir. Diğer bir ifade ile tarih yazıcılarının ve egemen görüşün de er yargılarının çerçevesinde bilinebilen bir tarih söz konusudur.

Araştırma esnasında da yazı öncesi çağlara ait bedensel verileri de erlendirmenin yolu heykelleri ve çizimleri yorumlamakla sınırlı kalmıştır. Antik Yunan’dan günümüze bolca yazılı kaynak ulaşmasına rağmen gündelik yaşam hakkındaki anlatılara veya kadınların kendilerini anlattıkları örneklere hemen hemen hiç rastlanmamakda ancak tahminlerde bulunulabilmektedir. Dolayısıyla insan bedeni hakkındaki geçmişi de er üncelerin de bir kısmına ulaşılmasını sağlayan diğer yöntem; ulaşılabilir kaynakları hiç bahsedilmeyenler üstünden okumak veya sanat eserlerini yorumlamak eklinde mümkün olmaktadır.

Paleolitik çağlara kadar gidip Venüs heykelleri incelendiğinde cinsel organı abartılmış, göğüsleri büyük ve de erganlılığın vurgulandığı heykellere rastlanmaktadır. Üreme etkinliğinde rolü henüz tespit edilememiş erkeğin, kadını yaratıcı bir güç olarak kabul edildiğinin göstergesi olarak kabul edilebilecek olan bu heykeller, imgeye yüklenen anlamı açıkça ifade etmektedir: Yeni doğanın, kabul gören tek sahibi, onu dünyaya getiren, içinde büyüten ve besleyici sıvıyı göğüslerinde üreten ve ona can verenin su

götürmez yaratıcısı kadın. Babalık durumunun belirsizli ine kar ın onun analık durumu apaçıktır (Cıbıro lu, 1996: 86).

Genellikle Neoklasik dönem boyunca olu turulmu bir dünyanın idealize etti i Helenistik imgeler bugün muhafaza edilmektedir. Müzelerde, Antik dönemde ideal bir forma sokularak tanımlanan beden ve güzellik görüntüsünün vurgulandı ı Artemis, Apollo, gibi heykellere rastlamaktadır. Özürlü do an çocukların terk edilmesi bütün Yunanistan'da[†] ola andır, Sparta'da ise devlet yasasıdır (Friedell, 1999: 110). Bedene a kın anlamlar yükleme ve insanı güzelli in ölçütü sayma fikri sanatla ba lamaktadır; çünkü bu sanat ve estetik anlayı ı, “oranlarını ve boyutunu insandan almı tır” (Ziss, 2009:156).

Polykleitos, M.Ö IV. Yüzyılda, ‘Canon’* olarak tanımlanacak bir heykel yaratır (Hersey, 2003). Bu ismi almasındaki sebep ideal orantıların kurallarını barındırmasıdır. “Vitruvius sonradan, tüm figürün bölümlerinin do ru vücut oranlarını açıklar: Yüz toplam uzunlu un onda biri, ba sekizde biri, gövdenin uzunlu u sekizde biri olması gerekti i gibi. Böylece bu güzellik kavramının ı ı nda bu tür orantılara sahip olmayan tüm varlıklar çirkin olarak dü ünülmü tür” (Eco, 2009: 23).

Platon, *Devlet* (2006) adlı kitabında çirkinli in, ruhun iyili inin tersi oldu unu ileri sürmü tür. Aziz Augustinus, *tıraflar* (2010) isimli eserinde; “ne kadar çok ey ölçü, ekil ve düzene göreyse, o kadar çok iyidir; ama ne kadar az ey ölçü, ekil ve düzene göreyse o kadar az iyidir”, derken Yunan’dan aldı ı mirası Tanrı’nın genel iyili ini tarif etmek üzere kullanacaktır. Devleti, Tanrının yeryüzündeki temsilcisi olarak tanımlayan Augustinus ve benzer dü ününceye sahip olanların bu ifadeleriyle, fiziksel güzellik ve ahlaki güzellik arasındaki ili kinin sınırları çizilmi olacaktır. Öte

[†] Bugünkü Yunanistan toprakları ile çevresinde ya ayan toplumların, hüküm sürdükleri bölgenin adı olarak bilinen: Antik Yunan kastedilmektedir. Detaylı bilgi için Bkz: (Tekin, 1995).

* Kelime Yunanca’dan di er Batı dillerine geçen bir kavramı ifade etmektedir. Etimolojik olarak Arapça “ k n n” (yasa) ve Yunanca “kan n” (kilise yasası) köklerinden Türkçe’ye giren kanon kavramı: Yapısı olmayan bir eye sınırlar çizerek sayılar üzerinden biçim kazandırma anlamına gelmektedir. nsan vücudunun oranlarını saptamaya yarayan bir sistemdir. Kanon ölçülerine göre kadın bedeninin ideal oranları erkeklerden farklı olarak saptanmı tır. (Ö dül, 2010: 8).

yandan güzel olan ahlakla, çirkin olan ise ahlak dı ında kalanla özde le tirilmi olacaktır.

Berktaş'a göre kadının do a ile özellikle de do anın karanlık yönüyle ili kilendirilmesi, yalnızca Antik Yunan'a özgü de il, uygarlı ın ba ından beri var olan bir olgudur. Mezopotamya'nın di i cadılarının uygarlı ın antitezi olarak kurgulandı ını ve bu nedenle steple, da larla ve yer altı dünyasıyla ili kilendirildi ini vurgular. Bunların tümü de uygar Mezopotamyalıların toplumsal denetimi dı ında olan yerlerdir ve kadının uygarlı ın dı ında tutulma, tecrit edilme ve ötekile tirilme durumu beden üzerinden güzel/çirkin, güzel ahlak/çirkin ahlak ikili i üretilerek sa lanmaktadır (2003: 132).

Kadın yüzlü, sivri pençeli, çok çirkin ve i renç ku lar olarak betimlenen Harpyalar* insanları deh ete dü üren, büyük felakete yol açan rüzgarların perileridirler. Kuraklı ı, açlı ı, fırtınayı, salgınları ve ölümü temsil ederler (Erhat, 1996).

Antik Yunan'dan verebilece imiz bir di er örnek Siren'lerdir. "Kanatları ve pençeleriyle yarı genç kız yarı ku olan sirenlerin üç tane oldukları söylenmektedir: Biri arkı söyler, di eri kamı dü dük ve sonuncusu lir çalar. arkılarını gemicileri kayalara sürmek ve kaza yaptırmak için kullanırlar. Giden yolcuları felakete sürüklerler, onların gemi kazasına sebep oldu u söylenir" (Eco, 2009: 41). Kadınların do ayla, kaosla ve yıkımla ili kilendirilmeleri kadınların toplumsal denetimini me rula tırmak için kullanılan bir ideolojik strateji olarak de erlendirilebilir.

* Adları "kapıp kaçanlar" anlamına gelen Harpya'lar, kadın yüzlü, yaygın kanatlı, sivri pençeli bir çe it yırtıcı ku lardır. Okeanos kızı Elektra'nın Thaumasa'la birle mesinden do an Harpya'lardan birinin adı Aello (Kasırga), öbürünün Okypete (Hızlı uçan, Bora) dir; bazı kaynaklarda sözü geçen Kelaino da fırtınadan önceki gök kararmasını simgeler. Harpya'lar çocukları kaçırlar ve ölülerin ruhlarını alıp Hades'e götürürler diye bir inanç vardır. Bu inancı en iyi canlandıran anıt, eski Lykia'nın Ksanthos (bugün Kınık) ehrinde bulunan ünlü mezardır. Bu mezarın iki yanındaki kabartmaların her birinde bir Harpya bebek gibi kundaklanmış bir ruhu kollarında ta ır görünür. Buna benzer birçok efsanede (Phineus, ason, Arganuatlar) Harpyalardan söz edilmektedir.

Kadının do ayla ili kilendirildi i bir di er örnek olan Mainad'lar ise; “da larda, ormanlarda arap tanrısı Dionysos'un pe inden giden ve vah i hayvanlara, vah i do aya co kun duygularla, esrimeyle katılan kadınlardır. Ataerkil anlayı onları çılgınlıkla ili kilendirmi tir. Yunanlı yazarlar onları çok zalim ve gaddar kadınlar olarak anlatmı lardır” (Cıbro lu 1996: 139). Do aya kar ı eril egemenlik dü üncesinin ve prati inin geli mesiyle birlikte, uygarlık, eril düzen ve eril akıl kavramlarıyla ili kilendirilirken, kadın, do anın yıkıcı özelli iyle özde le tirilmi tir.

Medusa, Yunan mitolojisinde olumsuz tasvir edilen kadınlardan bir di eridir. Üç Gorgona'dan biri, ölümlü olanıdır. Perseus O'nun ba ını keserek Athena'ya arma an eder. Yüzündeki dehet ve panikle, ba ından çıkan yılanlarla adeta ana soyluluktan ataerkilli e geçi te karalanmı , a a ılanmı , Tanrı-ana kültüne ba lı tanrıçaları temsil etmektedir (Berktaş, 2003).

Verilen örneklerden yola çıkararak, kadının uygarla ma sürecinde dı arda tutulmasını sa layacak düalist yakla ımların; güzel/çirkin, do a/kültür ve iyi ahlaklı/kötü ahlaklı, ekinde üretildi i, daha sonra yeniden in a edildi i ve tarih yazımı aracılı ıyla bugüne kadar ta ındı ı görölmektedir.

9. yüzyıldan itibaren belirginle en demon* kadın kimli i Ortaa 'daki Hıristiyan cadısının simgesel öncülü olacaktır. Cadı avının ilk dönemlerinde kurbanların kimsesiz ve fiziksel bozuklu u olan ya lı kadınlar arasından seçilmesi, fikri alt yapısını tarihten, Harpyalar'dan veya Siren'lerden almaktadır. Sonuç olarak, kadınlık, Ortaa boyunca cadı, büyücü, nifak tohumları atan, çirkin, korkunç gibi imgelerle kurulmu tur.

Aydınlanma a ı ile birlikte, aklın bedene hükmetmesinin anlam kazanmasıyla, beden; artık tüm ya amın merkezinde yer alan -ve bizatihi kendisi de kurgusal bir ey olan- akıl tarafından sürekli denetlenmesi gereken, gölgede bırakılan, lanetlenen, i di edilen, cezalandırılan ve dı lanan bir ötekilik kategorisi olmaktan çıkar. Haz ve arzu

* Yunanca'da Olympos tanrılarında daha az tanrısallık atfedilmi ruhsal varlıklar için kullanılan daimon kelimesinden türetilmi tir. Bu kelime ki inin koruyucu gölgesi anlamına gelir.

temelinde kurgulanmış , “görünür” dünyanın merkezinde yer alan bireysel varoluşun aili kin güçlü bir referans halini alır. Dahası, beden, artık bu andan başlayarak doğal ve biyolojik bir olgu değil, toplumsaldır. Toplumun oluşturan diğ erlerinin bakı mında anlam kazanan, elle tutulur maddi bir hakikattir. Bedenin postmodern tüketim kültüründe edindi ğ i temel anlam da buradan kaynaklanmaktadır (Köse, 2010: 77). Bakı larının bakı ları altında anlaşı lan beden, özellikle de kadın bedeninin, me ru bir kimlik yaratmak amacıyla ataerkil bakı lar altında yeniden tasarlanmasının postmodern geli mi de öncülerinden farklı dır. Erkek egemen anlayı , endüstriyel, kapitalist ekonomik sistem ve tüketim kültürünün dayatmasıyla güzellik ideallerine yakla ma istemi sonucunda kadın bedeni bugün; üzerinde yatırım yapılan ticari bir ürüne dönü mü tür.

Görüntü olu turmada temel prensip, imgenin ifade etti ğ i anlam üzerine in a edilmi olmasıdır. megeye anlamı veren ise iktidar ve onun araçlarıdır. Bu sebeple beden, (kendisine yüklenen anlam ile) iktidara ili kin toplumsal düzenin me rula tırılmasını sa layan bir araç görevi görmektedir. Bu anlamda beden ve ona yüklenen; güzellik, çirkinlik, temiz, pis, bütünlük, eksiklik, beyazlık, siyahlık, sa lıklılık, hastalıklık gibi her sınır, egemen ideolojinin kendini me rula tırdı ğ ı bir araç olarak kullanılmaktadır. Foucault’ya göre, iktidar ili kleri beden üzerinde do rudan bir müdahale meydana getirmektedir; O’nu ku atmakta, damgalamakta, terbiye etmekte, ona azap çektirmekte, onu i e ko makta, törenlere zorlamakta, ondan i aretler talep etmektedir (2006: 63). Buradan hareketle çalı mada beden, iktidarın öznesi olarak, iradeden yoksun bırakılmı ve kontrol edilen bir olgu olarak ele alınmı tır.

1.1. Bedenin Kültürel n ası

nsanlar dünyaya bir beden ile gelmektedirler; ancak bedenin anlamını belirleyen, do al ve dolayısıyla evrensel özellikler de ildir. Çünkü aynı özellikler, her yerde aynı derecede vurgulanmamaktadır. Bedenler, toplumun ve kültürün dı nda var

Hıristiyanlık, daemonik kelimesini demonik, yani “ eytanî” kelimesine çevirmi tir (Paglia, 2014: 16).

olamamaktadır. Bu anlamda beden bir kültür aracıdır; ne yedi imiz, nasıl giyindi imiz, bedenlerimize bakmakla ilgili ritüellerin tümü, esas olarak kültür tarafından belirlenmektedir. Ki iler ba kalarının kendisini ço unlukla bedensel özelliklerine göre tanımladı mı bilmektedir. Buradan hareketle beden benli i algısı kimli in önemli bir parçası haline gelmektedir. nsanlar kimliklerini tanımlarken saydıkları özelliklerden bir tanesi de cinsiyettir.

Tarihsel ve kültürel ortam, insan bedenini hem tanımlar hem de bedeninin kullanımına ili kin normları belirler. Bu normlar farklı cinsiyetler, ya grupları veya ekonomik katmanlar için uygun ve gerekli olan davranı ları, giyim tarzını, bakım ve temizlik kurallarını, güzellik ve çirkinlik ölçülerini, sa lık durumlarını ve kamusal alanda görev sa halarını tanımlar (User, 2010: 133-134). Bu ba lamda, toplumla etkile im içinde geli en benli in güzel, sa lıklı vb. gibi algılandı ı bedensel özellikler ortama göre de i mektedir. Bu ba lamda bir kültür tarafından ekillenen beden ve kimli in iradesi sorgulanmalıdır. Sartwell'a göre; "Bir devlete kapılanmı her halk "ipso facto"* uygardır; yani, bedensel ya da daha çok ruhsal olarak do a düzeninden koparılıp kültür düzenine sokulmu tur" (1999: 124). Kadın bedeni de androsentrik* bir kurgu ile ekillenmekte, giydirilmekte ve konumlandırılmaktadır.

Foucault'ya göre beden, biyolojik var olu unun ötesinde güç/iktidar ili kilerinin merkezinde bir konuma sahiptir (2006: 51-65). Kadın bedeninin bu iktidar ili kisi sonucunda baskı altına alını mın çe itli yöntemleri iktidarı elinde tutan erkekler tarafından üretilmi tir.

Antik dönemde kadına dair kutsal sayılan ço u ey daha sonra kültür içinde bir tersine in a ile ötekile tirme aracı olarak kurgulanmı tır. Kutsal sayılan kanamalar kadını kirletmi (Çabuklu, 2006: 50), cinsel organı üstünden ötekile tirmeyi peki tiren

* ipso facto (Latince): Olgunun kendisi tarafından, otomatik bir ekilde, do rudan.

* Sözcük Yunanca'da erkek anlamındaki "andro"ve "centrismo" merkezci kelimelerinin birle iminden meydana gelmi tir. Tam olarak 'erke i merkeze koymak' anlamına gelen androsentrizm erke i patron, model, insanın tüm davranı biçiminin normu olarak varsaymaktadır. Androsentrik: Erkek merkezli bakı açısı.

küfürler üretilmi , erkeklik cinsel organı yüceltilerek Dionysos enliklerinde büyük heykeller eklinde ta nır olmu (Sina, 2015), kadın cinsel organı arzu nesnesi olarak metala tırılmı , böylelikle kadının kamusal alanda görünür olan imajı, beden kullanılarak tersine çevrilmi tir. Her bir ters yüz edilmenin ardına bakıldı ında, egemenin ayrıcalıklı statüsünü bozmayacak biçimde üretilmi ya da yeniden üretilmi bazı olgulara rastlanmaktadır; ancak bu süreçlerin ço unda bedeninin in anın merkezinde yer aldı nı söylemek mümkündür. Bu sebeple bu bölümde; bedeninin de i tirilebilirli i ön kabulüyle, bedeni bir proje olarak algılayan iktidarın, bazı aygıtları ele alınmı tır. Bedenin bir proje haline gelmesi onun görünü , boyut, biçim ve hatta içeri inin, sahibinin tasarımına uygun olarak yeniden ekillendirilebilece i fikrini içermektedir. Proje haline gelen beden ki inin kimli inin bir parçası haline dönü üp, bu kimli e uygun olarak yeniden in a edilmeye çalı lmaktadır (Yumul, 2000: 39). Bu in a sürecinde iktidarın projesine hizmet eden gönüllü bedenler yaratılmaktadır. Projenin içinde ve bu çalı mada ele alınan bazı aygıtlar; aile ve din olacaktır. Bir di er aygıt olan medya ise çalı manın ikinci bölümünde incelenen reklamlar üzerinden ele alınacaktır.

Dinin; bedensel varlıklar olan insanları idare etme, bir arada tutma yöntemi olarak ekillenen bir olgu olarak ele alındı ı bu çalı mada din ve kadın, kadın bedeni perspektifinden bir kavramsalla tırmaya gidilecektir.

Bu noktada din kavramı (Religion sözcü ü) Latince religio'dan türetilmi tir ve bir yükümlülük ya da ba anlamına gelmektedir; insanların din yoluyla Tanrı'ya ve birbirlerine ba lanmaları (Öktem, 1994: 43) olarak açıklamak mümkündür. Bu birbirine ba lanmanın insan ya amı açısından ta ıdı ı anlam; ancak, din ile beden, aile, mülkiyet, hukuk, bilim ve iktidar arasındaki ili kinin çok yönlü analiziyle kavranabilmektedir.

Tarihsel olarak din, kadın bedeninin denetlenmesinin en belirleyici aracı olmu tur. Bu sebeple kadın mücadelesi, cinsiyetin dinsel kavramla tırmalarına kar ı olmu tur. (Kürtaj, kadın sünneti, heteroseksüellik, türban, çok e lilik, imam nikahı, çocuk gelin vb.). Bu kavramlardan da anla ılaca ı üzere din; bedenler aracılı ıyla egemen ideolojinin 'ötekine' kar ı kullandı ı bir aygıt olarak kar ımıza çıkmaktadır.

Kocası için kocasının kaburgasından yaratılan Havva imgesi, dinsel bir tahayyül olarak erkeğe simbiyotik olarak bağımlı ve varlığını onun ikamesi olarak tasvir edilmiştir. Öte yandan bu türden bir tasvir Havva'dan sonraki tüm kadınların sembolik ikamesinin arketipi haline gelmiştir. Oysa daha Paleolitik dönemde kadının salt insan olarak betimlenmesi, tek tanrılı dinlerin yorumlarındaki, erkeğin ilk insan olduğu varsayımını çürütmektedir (Cıbrıolu, 1996: 68). “İnsanoğlu cennetten kovulduğundan bu yana günahlar pusudadır” (Corbin vd. 2013: 17), günahın birleştiği şey bedendir, tendir. “Beden günahkardır, ten şeytandır” (Todorov, Focroulle ve Legros, 2012: 15). Erbil'e göre; erkek kadını bedeni üzerinden tanımlamaktadır ama aynı tanımlık beden içinde oluşmakta ve üstelik bu bedenin en tanımlık organı aracılığıyla dünyaya gelmektedir. Bu onun açısından kabul edilmesi olanaksız bir durumdur. Tinsel ve dünsel anlamda böyle bir paradoksu yaayan egemen, sorunun içinden gerçeği yadsıyarak çıkmaktadır: O kadının bedeninden değil, kadın onun bedeninden gelmiştir (2007: 90). Berktaş'a göre, insana ilişkin iki farklı simgesel kurgu; özleri, seviyeleri ve potansiyelleri açısından hiyerarşik bir biçimde farklı olan 'kadın' ve 'erkek' ortaya çıkmıştır. Bu metaforik kurgu, her büyük açıklayıcı düñce sisteminin içine işlenmiş ve bu süreç içinde gerçeklik ile yanlışlama yer değiştiretirerek yanlışlama, yani kurgu, 'somut gerçeklik' sayılmaya başlanmıştır (1996: 130).

ktidarların din kavrayışı, ne olursa olsun kendi sahip olduğu erkeği temel almaktadır. 15. Yüzyılda seks işçilerinin erkeklerle para için birlikte olup, kazandıkları parayı da Katolik kilisesinden endülijans satın almak için kullanmak zorunda kalmaları (Harari, 2016), dinin yönetsel ve sınıfsal bir av malzemesi olarak kullanılmasına açıklık kazandırmaktadır.

Din ile birlikte, cinsel ilişkilerin etrafını saran utanma duygusu uygarlık süreci içinde önemli ölçüde artmış ve değişmiştir. Bu durum özellikle, bugün yetkinlerin çocuklarla bu konular üzerinde konuşurken güçlük çekmelerinde ifadesini bulmaktadır. Çocuğun cinsiyetler arasındaki ilişkileri öğrenmemesi gerekliliği ve büyümekte olan kız ve erkek çocukların bedenlerinde ve çevrelerinde olup bitenler hakkında aydınlatılmasının son derece sıkıntı verici ve hassas bir konu olduğu, bize sadece biyolojik nedenlere bağlıymış gibi gelmekte ve doğal kabul edilmektedir; ancak bu

durumun uygarlık sürecinin bir sonucu oldu unu belirten Elias, bir ba ka dönemdeki insan davranı ları gözlemlenirse, do ru yanıtın iktidar ili kilerinde bulunaca mı belirtmektedir (1978: 278).

Ortaça 'da yabancıların, çocukların ve eri kinlerin aynı yata ı payla ması do al olarak algılanırken, yabancılarla uyumak kabul edilir davranı kodlarının dı na itilmi , 'yatak' ve 'beden' 'psikolojik tehlike bölgeleri'ne dönü mü tür. Bedensel i levlerin etraflarında tabular olu turulmu , do anın ritmine ba lı olmaktan çıkarılmı , toplumsal olarak düzenlenip özel alana hapsedilmi tir (Elias, 1978: 268). Bu sebeple özel alanın politikli i feminist kadınlar tarafından sorgulanan en önemli söylemlerden bir tanesi olmu tur. Özel alan olarak me rula tırılan yatak odası baskılanamayan hayvani ihtiyaçların giderildi i bir alan ekinde bırakılmı tır. Günümüzde evlilik sözleşmesiyle devlet garantisi altına alınan ili kilerde tecavüzün cezalandırılmadı na ili kin istatistiklerin yer aldı ı BM (Birle mi Milletler) raporun'dan (NTV, 2011) sonuçlara ula mak mümkündür. Vücudun çıplak olarak görülmesinden rahatsız olunması da yatak odasının ortaya çıkı ı ile belirginle mektedir. Çıplaklık konusundaki rahatlık, 16. yüzyılda ba lamak suretiyle 17. , 18. ve 19. yüzyılda önce üst tabakalarda, çok daha sonraları alt tabakalarda tamamen ortadan kalkmı tır. Önceden rahatça yapılan davranı lar utanma duygusu kazanmı tır.‡ ncil'de de peki tirilen duygusal olay "çıplak olduklarını fark ettiler ve utandılar", utanma sınırının yakınlı ması, dürtüsel davranı ın ötelenmesi, sıklıkla tekrarlanmaktadır; çünkü iktidar bedenlerin kontrolünü yeniden gündeme getirmek ve nüfus üstünde denetim olu turmak istemektedir. Elias'a göre; insanın ba kaları tarafından çıplak görünmesinden duydu u rahatlık, do al faaliyetlerini ba kalarının gözleri önünde yerine getirirken sahip oldu u rahatlı ın ortadan kalkmasıyla birlikte yok olmaya ba lamı tır (1978: 272-278). Aynı ekilde, dile getirilmeleri bile, daha sonraki dönemlerde ya ayan, dolayısıyla farklı bir duygulanım modeline sahip "uygarla mı " insanları ok eden ba ka eylemler de aynı sonsuz sabır ve

‡ övalyelere banyoda kadınların hizmet etmesi, gece içecekleri eylerin odaya ço unlukla kadınlar tarafından getirilmesi, daha sonraki dönemlerde a kınılıkla kar ılanmı tır. ehirlerde, hamama gidilmeden önce genellikle evde soyunulmaktadır. Çıplaklı ın utanmaya eklenmedi i örnekler için bkz: (Elias, 2004: 269-272).

do allıkla anlatılmaktadır. Örne in, nasıl oturulması, nasıl selamlaşılması, nerede ve nasıl gülünmesi, bebe in erkeklerin gözü önünde emzirilmemesi gerekti i gibi. Ortaça 'a ait resim ve heykellerdeki bazı garip yürüyüş ya da dans biçimlerinin, yalnızca ressamların ya da heykeltıra ların özgün hareketleri olarak kalmayıp, bunların aynı zamanda bize artık yabancı gelen davranış ve hareket biçimlerini içerdiklerini, bunların farklı bir ruhsal yapının ya da duygulanım biçiminin yansımaları oldu unu belirten Elias, bir proje haline gelen beden hallerine *Uygarlık Süreci* (1978) isimli eserinde ı ık tutmaktadır.

Montaigne *Denemeler*'de (2006), do al olarak geli ti ini söyledi imiz vicdan yasalarının bile alı kanlıklardan kaynaklandı nı söylemektedir. Etrafında olu an ve kabul edilen dü üncelere ve geleneklere saygılı her insan, ne vicdan azabı duymaktan kaçınabilmekte ne de onlara kabul etmeksizin uyma becerisi gösterebilmektedir. Buna verilebilecek en güzel örnek ise aile kavramıdır. Aile, toplumun süreklili i için hem ontolojik, hem epistemik, hem de etik açısından birey veya vatanda üretme kurumudur. Ailelerin ve sülalenin devamlılı ı çocuklarla sa lanır. Bu açıdan hem ulusal, hem dinsel hem de etnik açıdan aile devlet nezdinde kutsal bir kurumdur; ancak ki iyi zapturapt altına alan tüm unsurlar aile aracılı ı ile çocuklara aktarılmaktadır. Birey ve toplumun birbirini üretmesinde aile temel organizasyondur, kutsaldır, özeldir ve tamamen masumdur; kadın, tek e li, heteroseksüel sınırlar içinde ve izole kaldı ı sürece.

Engels; ailenin, varlı nı tamamen bir sınıf tanımlaması üstünden sürdürdü ünü ileri sürmektedir. Kelimenin kökeninin; köleli i vurguladı nı yazdı ı eserinde, ailenin tanımını u ekilde yapmaktadır: “Famulus: Bir ev kölesi ve familia: Bir adamın köleleri” (2014: 143). Ailenin, Romalılarca ba kanın kadını, çocukları ve belirli sayıda kölelerini, Romalı babalık erkine göre öldürme ve ya atma hakkıyla buyru unda bulundurdu u yeni bir toplumsal organizmayı adlandırmak” için türetildi ini iddia etmektedir.

Hartmann'a göre, ataerkinin üzerine durdu u maddi temel, en temel olarak, erkeklerin kadınların i gücü üzerindeki kontrollerindedir. Erkekler bu kontrolü, kadınların bazı esaslı üretici kaynaklara ula malarını engelleyerek ve kadınların

cinselli ini sınırlayarak sürdürürler. Tek e li heteroseksüel evlilik, erkeklerin bu her iki alanı kontrol etmelerini sa lıyor görünmektedir (2006). Bu anlamda daha önce ele alınan din ile yaratılan cinsellik algısı ve heteroseksüel aile olumu, erkeklerin sistem içinde ba ka bir kazanç daha sa lamalarıyla ili kilendirilmi tir. Emma Goldman'ın belirtti i üzere (2006: 45), “akılda tutulması gereken bir gerçek de, seks tekelinin ku aktan ku a a kutsal bir hakmı gibi, ailenin ve yuvanın saflı nın temeliymi gibi aktarılmasıdır”. Bir ba ka bakı açısıyla; gençleri ya lılara, kadınları erkeklere tabi kılan en istikrarlı sistem ailedir. Bireyin beden ile ilgili temel kabulleri aile içinde ekillenmeye ba lamaktadır. Heteroseksüel aileye do an çocu un birlikteli in ba ka bir alternatifini ö renmesi uzun zaman alacaktır. Kadınların yeti kinlik döneminde, i gücü alanında da kendini kontrol etmesi sa lanarak, erkeklerden daha dü ük bir konumda çalı ması, daha az kazanç sa laması ve dahası erkeklere hizmet edebilece i alanlarda kalması sa lanarak kamusal alanda da ötekile tirme devam ettirilecektir. Kadının; erke e, kültüre ve devlete hizmetinin en me ru oldu u alan ailedir. Bu sebeple kadın özellikle kamusal alandan dı lanacak ve aileye hapsedilecektir.

Eve ba lılık kadımla ma sürecinin en önemli parçasıdır (De Crow ve Seidenberg, 1989: 54). Kadının toplum sahnesindeki temel rolleri annelik, e lik ve ev kadınlı ıdır ve bu rollerin oynanmasına ili kin normların referansı, kadının biyolojik bedenidir. Kadının biyolojik bedeninin temel nitelikleri, onun toplum sahnesinde üstlenece i roller için, bir anlamda ‘ilham kayna ı’ olmu tur (Nazlı, 2015). Erke e ait kadın bedeni korunmaya muhtaçtır ancak kimden korunması gerekti i sorusu hiç sorulmamaktadır. BM Kadın raporu dı nda, “Paris ve çevresinde ya ayan 20-59 ya ları arasındaki 700 kadın örnek alınarak yapılan aile içi iddet ara tırmasında, bu kadınların %10’undan fazlasının son 12 ayda evde fiziki iddete, tacize ya da tecavüze u radı ı belirtildi mi tir” (Özbudun, 2007: 127).

“Devlet namahrem/umuma ait olan ayrımını üreterek var olur. Mahrem olan ya da ‘aile’ kadınları ait oldukları alanın sınırlarını ihlal etmezler, yanlarında kocaları, babaları, a abeyleri vb. olmadan soka a çıkmazlar, geceleri ortalarda dola mazlar, kı kırtıcı giysiler giymezler, uslu, edepli, hicaba uygun davranırlar, erkeklerin arzularına teslim olur, onun bir dedi ini iki etmezler. Daha da iyisi, teskin edici, huzur verici, anaç ve anlayı lı olmaları, gere ince çalı ıp çabalayıp, evin ekme ini getirselere de,

ev hizmetinde kusur etmemeleridir. Bu görünmez sınırları ihlal edenler ise balarına gelecekleri hak etmişlerdir. Onlar, mahrem/özel alanın dışına çıkmaları, 'umuma ait' hale gelmişlerdir. Kadın bir erkeğin temellük alanından çıktığında, yani mahrem sınırlarını ihlal ettiğinde, tüm erkeklerin erişilebilirlik alanına dahil olur" (Özbudun, 2007: 130).

Aile ve toplum arasındaki ilişki aile ve devlet ilişkisini kaçınılmaz hale getirmektedir. Millett'a göre, aile tabakalaşma sisteminin yani kendi varlığını sürdüren toplumsal mekanizmanın temel taşıdır ve ataerkillik üzerinde köktenci bir değişiklik yapmadan onun bireyler üzerindeki baskısını ortadan kaldırmak mümkün değildir (2011: 60-65).

Sonuç olarak kadın bedeni; aileler, devletler, dinler ve bütün otoriteler için müdahale edilen ve denetlenen bir varlıktır. Ailede bakan denetim kadınların bedenlerine, bedenleri aracılığıyla benlik algılarına ve kimliklerine, toplum ilişkilerine ve kamusal alanda sergileyecekleri performansa etki etmektedir. Bu süreç sadece denetim altında tutulan kadının bireyselliğine de değil, aynı zamanda kendinden sonra yaşayacak ve kendinden önce yaşamış olan kadınların benliklerine yönelik bir saldırı şeklinde de algılanabilir. Kendi bedeni ile ilgili kontrol hakkı olmayan kadının miras aldığı ya da miras bıraktığı bedenleri sevmesine yönelik de bir saldırı gerçekleşmektedir.

1.2. Disipline Edilmiş Bedenler

Beden iktidar söylemlerinin bir ürünü haline gelmiştir. İktidar özneyi beden olarak dönüştürmeyi ve bedensiz özneler yaratmayı amaçlamaktadır.

Berktaş'a göre beden, çok güçlü bir sembolik form; bir kültürün merkezi kurallarının, hiyerarşilerinin ve hatta metafizik bakımlılıklarının yazılı olduğu bir yüzeydir (1996: 130). Buradan hareketle kadın bedenlerinin günümüzde ne şekilde discipline edildiği, kadın bedeni sunumlarının analizi aracılığıyla yapılabilir. Günümüz, modernist ideolojilerin, 'özgürleşmeye' çağırarak kadın bedenleri sunumları ile doludur. Tarih sahnesinde belki de kadın hiçbir zaman bu denli göz önünde olmamıştır. Devamlı olarak ideolojinin körüklediği 'bakımlılık-bakımsızlık', 'çirkinlik-güzellik', 'zayıflık-

i manlık, sa lık/hastalık (Özbudun, 2007: 133) tanımlamaları ile sahnede yer almakta ve kadınların vücutlarının biçimleriyle sürekli oynaması sa lanmaktadır.

Beden yirminci yüzyılda; “etten ve kemikten ibaret organik beden, toplumsal pratiklerin bir etkeni ve aracı olan beden, öznel beden, kısacası bilinçli formların ve bilinçsiz itkilerin maddi zarfı olan deri-ben” haline gelmiştir (Courtine, 2013: 11). Bu durumun ortaya çıkardığı sonuçları ödeyecek olan yine bedendir. Foucault'nun, uysal bedenlerin yaratılması olarak adlandırdığı bu yüzyıl toplumsal düzenin oluştuurulmasında, sınıfa, cinsiyete ve etnisiteye ilişkin sınırların çizilmesinde, en görünür ve en acımasız boyut olmuştur (2003).

Elias'ın tespit ettiği çıplaklık, utanma ve mahrem alanların yaratılmasına benzer olarak Foucault, 18. Yüzyılda cinselliğin sadece yargılanmaktan aynı zamanda yönetilmeye doğru bir değişim geçirdiğini öne sürmektedir. “Cinsellik, bu yüzyılda bir polisliğine dönüşür” (2003: 26). Devletler, doğum oranını, evlenme yaşını, me ru ve gayri me ru doğumları, cinsel ilişkilerin bala ma yaşını ve sıklığını, bu ilişkileri doğurana ya da kısır kılmanın yolunu, bekârlığın ya da konulan yasakların etkisini, gebeliği önleyici uygulamaları çözümlenmeleri gerektiğinde nüfusu kontrol etme dürtüsüyle karar verirler. Yurttaşların cinselliklerinden istifade etme yollarını keşfederler. Cinsellik bir bilimsel araştırma konusu haline gelmiştir. Cinselliği denetlenebilir hale getirdikten sonra, mevcut sistemin amaçları doğrultusunda çeşitli mekanizmalar aracılığıyla kullanmaya başlamışlardır. Bu mekanizmalardan en önemlisi Psikanaliz, bu çalışmanın ikinci bölümünde, iktidarın kontrol mekanizmalarının me rulaştırılmasını amaçlayan ve bunun için kullanılan yöntemlerden biri olan, kadın bedenlerinin histerikleştirilmesi yöntemiyle, yani psikanalizin kadınlar üzerinde kullanım ekli bala mında, ayrıca ele alınacaktır. Foucault'nun “Biyo-politika normları” (2003: 103) olarak adlandırdığı bu mekanizmalar ile günümüzde tüm bedenlerin sorumluluğunu iktidar üstlenmiştir. Modern çağda biyo politikalar ile birlikte hücrelere nüfuz eden iktidar bedene tamamen sahip olmuştur.

Foucault, *Cinselliğin Tarihi'nde* (1975), fiziksel ve cinsel özgürleşme biçiminde beden yeniden keşfi ve reklamda, modada, kitle kültüründeki mutlak varlığı beden

etrafını ku atan, sa lık, perhiz, tedavi kültü, gençlik, zariflik, erillik/di illik saplantısı, bedenle ilgili bakımlar, rejimler, fedakarca uygulamalar, bedeni ku atan arzu söyleni bunların hepsini bedenün günümüzde kurtulu nesnesine dönü tü ünün tanı ı olarak dikkat çekmektedir (2003). Beden bu ahlaki ve ideolojik i levde ruhun yerini almaktadır. Bu özgür bedenler ve kurtulu söylemi de iktidar mekanizmalarının bir parçasıdır; çünkü “kapitalist bir toplumda özel mülkiyetin genel statüsü aynı zamanda bedene, toplumsal prati e ve bu prati in zihindeki temsiline de uygulanır” (Baudrillard, 2004: 163). Beden bir sermaye olarak algılanmaktadır ve bu algı bedeni ku atma ve sömürüye açık hale getirmektedir.

Uygarlaşma süreci bedenleri rasyonalize etti i ölçüde ki iler bedenleri üzerinde daha fazla kontrol kapasitesine sahip olmaktadır. Özgürleşme söyleminin dayandı ı temel budur; ancak insanlar aynı zamanda bedenlerini kontrol etmeleri için daha fazla toplumsal baskı ile kar ı kar ıya kalmaktadırlar. “Bedenin rasyonelle mesi hayatı daha güvenli hale getirirken aynı zamanda yeknesakla tırmakta, daha az heyecan verici bir hale getirmektedir” (Yumul, 2000: 39). Taylor’a göre, bedenlerin bireyselle mesi ile ki iler kendilerini di erlerinden ayrı ve farklı varlıklar olarak algılamaya ba larlar. Bedenler arasında mesafe yaratılmaya ba lanıp, insan teni artık utanç kayna ı haline dönü ür. Beden ile benlik birbirlerinden farklı olarak algılanıp, beden benli i ihtiva eden bir kap i levini görmeye ba lar. Bu beden; sadece kendisini çevreleyen dünyayı de il, aynı zamanda duygu ve e ilimlerini, korku ve dürtülerini de nesnele tirir (1989: 21). Buradan hareketle iktidarın bedenler aracılı ıyla kimlikleri ku attı ı söylenebilmektedir. İnsanlar bedenleri aracılı ıyla iktidar tarafından ceza ve ödüle layık görülmektedirler. Ceza bedene uygulanırken, benli e acı çektirmekte ve ödül benli i yeniden in a etmektedir.

Foucault’ya göre disipline edici söylem, bedeni cezalandırmak yerine, ruha yönelerek, kalp, dü ünçe ve ruhsal durum üzerine derinlemesine etki eder. Böylece cezalandırılan artık ki inin bedeni de il, beden olarak ki idir. Amaç suçlu bedene acı çektirmekten ziyade, ruhsal bedeni normalle tirmek ve dönü türmektir (Foucault’dan akt. Akgündüz, 2013). Örne in; toplama kampı, bedensel a a ılanma aracılı ıyla ba layıp süren ve bedenlerin bir tahakküm alanı olarak in a edili ini gösteren, insanları

nesnele tirmeyi hedefleyen ve bu nesnelere her biçimde, her hal ve artta yararlanmayı öngören bir ideolojinin deneysel mekânıdır (Parlak, 2007: 5). Çabuklu'ya göre, bedeni denetlemek isteyen iktidarlar, artık duyguları da kontrol altına almaya yönelmişlerdir (2006: 86).

Bora'ya göre, beden politikası, iktidarların iktidarları kurduğunu, yeniden kurduğunu bir müzakere alanıdır aynı zamanda beden biçimlenmesi, hareket alanı, sınırları, sürekli yeniden ve yeniden müzakere edilir. Kadınlar açısından, bu alanların/habitusun oluşmasında beden politikalarının yeri genellikle asıl olarak cinsiyet boyutuyla ele alınmıştır (2010: 93). Bu bağlamda, güzelliğin içinde barındırdıkları önem kazanmaktadır. Çünkü kadın bedenleri idealize edilen sınırlar ile ekillendirilmektedir. Güzellik bu ideallerden bir tanesidir. İnsanın zihninde, güzel olana ilişkin yaratılan veriler bireylerin kişisel kararları değildir. Güzellik kavramı da tıpkı tüm diğer kavramlar gibi kültürün bir ürünüdür. Güzellik söylemlerinin yoğunlaştığı en önemli alanı kadın bedeni olmaktadır. Bu çalımanın ağırlıkla üstünde durduğu kadın bedenleri bağlamında güzellik; kadının miras aldığı fiziksel özelliklerini yermek ya da yargılamak hakkını ortaya çıkarmakta; bu durum kaygılı ve nevrotik bir kadın tahayyülüne evrilmektedir. Bu çalıma bağlamında, bir kadını ideal güzellik normlarına uymadığı için dışlayıcı yargılarda bulunmak kadınların kimlik oluşturmaya engel olmak üzere kullanılan ataerkil bir tuzak olarak ele alınmaktadır.

Güzellik anlayışı her çağa ve toplumların kültürel örüntüsüne bağlı olarak değişmesine karşın; sayısal oran ve simetriye dayalı güzellik idealleri Antik Yunan'dan sonra Ortaçağ'da da yinelenmiş, Rönesans'ta en verili haline ulaşmıştır.

Güzel olma Rönesans öncesi ve sonrası dönemleri için ayrıca bir statü göstergesi olmuştur. Hazırlanan güzellik reçetelerine yalnızca toplumun üst düzeyinde bulunan insanlar ulaşabilmektedir. Son derece zorlu vücut bakımları bir tabakaya ait olmuştur. Saç rengi, vücut formu, mücevherlerden kozmetik ürünleri kullanımına kadar tamamıyla eksiksiz bir görüntü yaratabilme döneminin modası yaratılmıştır. Özellikle kadın bedeni üzerine, vücut kısımlarının tatılması gereken özellikler hakkında, pek çok metinde belirli görüşler yer almıştır. Soylu kesim

tarafından bu görü lere önem verilmi , hatta kural niteli i ta mı tır. Bu konuda en bilindik notlar öyle dü mü tür: “Kadının üç beyazı (ten, di ler, eller), üç kırmızısı (dudaklar, yanaklar, tırnaklar), üç karası (gözler, ka lar, kirpikler) olmalıdır” (Paquet, 2007: 46). Bunun gibi görü ler, ideal beden ölçüsü ve güzel görüntü hakkında belirli yargılar olu turmaktadır. Zamanla kesinle en bu yargıların dönemin ve gelece in modasında belirleyici roller oynaması da kaçınılmazdır.

“Bedenin kabul edilebilirli i ile ilgili acımasız yargılar, kamburu çıkmı uzun boylu kızlardan, cambaz ayaklı ı üzerindeki kısa kadınlardan, yastaymı gibi giyinen iri kadınlardan, engerek yılanları gibi tıslayarak dı arı çıkmaya çalı an incecik kadınlardan ve çe itli ekillerde gizlenmi daha ba ka kadınlardan olu an bir ulus yaratır. Bir kadının do al bedeniyle arasındaki içgüdüsel yakınlı in yok edilmesi, onu kandırıp güvenini elinden alır. yi bir insan olup olmadı ı konusunda dü ünü p durmasına neden olur ve benlik-de erini kim oldu u üzerine de il, nasıl göründü üne dayandırır. Tüketilen besinler, tartı de erleri ya da mezura ölçümleri konusunda endi elenerek enerjisini tüketmeye zorlar. Zihnini sürekli me gul tutar; yaptı ı, planladı ı ve öngördü ü her eyi etkiler” (Estes, 2003: 228).

Kadın bedenlerini belli kalıplara sokmaya çalı an, ama “her durumda onları ‘üzerlerinde serbest dola ım (ve tasarruf) hakkına sahip oldukları’ bir ‘domain’ olarak kurgulayan bir ‘egemenlik iddiasının sonuçları” (Özbudun, 2007: 134) olarak ortaya çıkan güzellik ideali, kozmetik ilahlarının i ine geldi i kadar, erkek cinselli ine de hizmet etmektedir. Çalı manın ele aldı ı çerçevede erkek hegemonyası ve kapitalizm i birli i; ‘güzellik’ söyleminin ardında bir kere daha görülebilmektedir.

1.3.Kamusal Alanda Di il Bedenin Sömürüsü

Kadınların kamusal alanda görünürlü ü tarihin farklı dönemlerinde farklı ekillerde olmu tur. Kadınların seçme ve seçilme hakkı kazanması ile kamusal alanda görünür oldu u genel kanısı yaygındır; ancak bir ba ka açıdan bakılacak olursa kadınların oy hakkını elde edebilmek için gözle görülür ve gayrime ru[§] bir yolla

[§] Gerçek anlamda bir evrensel oy hakkı için mücadele veren kadınlar, burjuva demokrasisinin me ru organları içinde seslerini duyuramadıkları için kanun dı ı gösteriler yoluyla eyleme geçtiler

mücadeleler verdikleri sonucu da ortaya çıkmaktadır. Türkiye’de, Osmanlı’ya kadar izlerini sürebildi imiz feminist mücadeleler oldu u gibi dünyanın pek çok noktasında kadınlar kamusal alanda görünür olabilmek ve söz sahibi olmak adına feminist mücadeleler vermişlerdir. İngiltere ve Amerika’da sufragetler*, 1934 Mısır Feminist Birliği üyesi kadınlar, Suriye ve Lübnan’da kadın hareketleri, İran ve Avrupa’da, İtalya’da ve Meksika’da kadınlar (Davaz, 2014) oy hakkı elde edebilmek için mücadele etmişler ve dolayısıyla kamusal alanda oy hakkı elde etmeden önce görünür hale gelmişlerdir. Bu çalışmanın kuramsal çerçevesi içinde kadınların oy hakkı elde etmesinin kadınların kurtuluşu olamayacağı düşünülmesi kabul edilmektedir. Nitekim Oy hakkı için mücadele eden Kadınlar Birliği oy hakkının kazanılmasından 2 hafta sonra kapatılmış ve kadınların örgütlenmesinin önüne geçilmiştir. 1935 seçimlerinde ‘ağır’ olmayan 17 kadın TBMM’ye girmiştir; ancak Kadınlar Birliği yarım asır sürecektir bir uykuya dalmıştır. Oy hakkının elde edilmesinin ardından feministlerin mücadelesi kadının, işçi, memur, doktor, mühendis, mebus yani bir erkeğin kamusal alanda sahip olduğu tüm haklardan eşit derecede yararlanması üzerine yoğunlaşmıştır. Bu konuda da tarihin kadınlar hakkında yazdığı önyargıları yıkmak bugüne kadar mümkün olmamıştır. Kadınlar bugün hala dünyanın pek çok yerinde erkeklerle eşit haklara sahip olmak adına mücadele etmektedir.

Kapitalizm ile birlikte üretim ve tüketim süreçlerinin de iktisadi ve sosyal raması kadının kamusal alandaki konumuna etki etmiştir.

“Kadın kapitalist dünya sisteminden dışlanmamıştır. Tam tersine kadının, kendisinin epey aleyhine işleyecek şekilde ve zorla bunun içine çekilmiştir. Kadının toplumsal cinsiyetçi tahakküm altına girmesi ile hiçbir iktisadi ve siyasi gücü olmayan bir zümre yaratılmıştır. Bu modern dünya sisteminde en az iki amaca hizmet

* 19. yüzyıl sonu 20. yüzyıl başında kamusal alana katılım çabası yurttaşlık haklarının edinilmesi talepleriyle gelişmiştir. Bu dönemde işçi sınıfının ve kadınların oy hakkı mücadeleleri bir kırılma yaratmıştır. Ekonomik yaşam içinde yalnızca ucuz iş gücü olarak yer bulan, politikadan ise neredeyse tamamen uzaklaştırılan kadınlar, sınıf mücadelesinin yükseldiği bu dönemde oy hakkı mücadelesini büyütürken kamusal alanın sınırlarını zorlamıştır. Bu bağlamda, kadınların siyasal alanda “mevzu” varlıkları olarak kabul edilmesinin mücadelesi Sufraget hareketi olarak bilinmekte, bu mücadeleye katılan kadınlar Sufragetler olarak bilinmektedir.

etmi tir. İkin kadının asıl rolü evinde geçimlik faaliyetler oldu u kabul edildi inden sermaye, 'gerçek i çi' sayılmayıp bu yüzden dü ük ücret verebilece i bir i çi kitlesi kazanmı tur. kinci olarak kadınlar birisinin karısı olarak tanımlanarak ya da karısı olmayarak tanımlanarak, kendi ki ilikleri inkar edildi inden i gücünde geçici olarak buldukları ve i yerinden do ru dürüst tazminatsız çıkarılabilecekleri kabul edilmi tir" (Pelizzon, 2009: 31).

Ecevit, kadınların i gücü piyasasında marjinal kalı larına hâlâ geleneksel açıklamalarla cevap aranmaması gerekti ini vurgulamaktadır (1993). Burada cinsiyet ile yaratılmak istenen ucuz, görünmez kılınmı ve de ersizle tirilmi i gücü ve sınıf kavramı di er geleneksel açıklamalardan daha kuvvetli bir argüman olarak kar ımıza çıkmaktadır; çünkü "kapitalizm bir yandan ücretli sayısını artırmaya di er yandan emek arasındaki ayrılıkları derinle tirerek i gücü piyasasının tabakala masını sa lamak yoluyla eme in de erini azaltmaya dayanır. Eme in tabakala tırılması, güvenceli-güvencesiz, yüksek ücret-dü ük ücret gibi formlarda görülürken, kapitalizm öncesi var olan ırkçılık, cinsiyetçilik gibi ayrımlar da bu tabakala tırmada kullanılır (Urhan, 2009).

Buradan hareketle, kamusal alanda kadın eme inin de ersizli ine ra men bedeninin sergilenmesi ve yine kamusal alanda ancak bedeni aracılı ı ile var olan kadının, bedeninin bir pazarlık unsuru olarak kabul edilerek sömürülmesi üstünde durulacaktır. Cinsiyet kamusal alanda kadınların tekrar mücadele etmesi gereken bir saha olarak ortaya çıkmaktadır. gücü sahasında uzun süre verilen mücadeleler bugün devletin i gücü sahası istihdam politikaları ile kadınları 'erkeklere hizmet eden' pozisyonlara mahkum bırakmaktadır. Di er bölümde de belirtildi i üzere, cinsiyette bir hiyerar i kurma eklidir ve buna ba lı olarak sınıf yaratma amacıyla kullanılmaktadır. Ekonomik ba ımsızlı a sahip olamayan, e itim, ö retim gibi fırsatlardan yoksun, ki ilik geli iminde eksik bırakılan kadın; bir hizmetçi ekinde algılatılırken, ideal bedene sahip olmakla kendine kamusal alanda yer bulabilece ine inandırılan kadınlar yine hizmet sahalarında, giyim, makyaj gibi kamuflajlarla erkeklere göre daha dü ük ücretlerle çalı tırılmaktadır.

Kadınların kendilerine kamusal alanda açılan bu pozisyonları doldurması için öne sürülen ataerkil pazarlık unsurlarını fark etmesi gereklili i ortaya çıkmaktadır. Bu farkındalık sorunsalına ba lı olarak, anarko- feminist kurama dayanarak kadınların kamusal

alanda neden bu şekilde var olmaya kararlı olmadıkları sorusu ortaya çıkmaktadır. Bourdieu bu durumu 'Habitus' kavramı ile bu şekilde açıklamaktadır; "hükmedilenler tahakkümü ilikilerine hükmedenlerin bakış açısıyla oluşturulmuş kategorilerle bakarlar, bu da bu kategorilerin doğalmı gibi görünmelerine yol açar. Bu onları sistematik bir şekilde de ersizle tirmeye, hatta aklamaya götürebilir" (2015: 50). Bora'nın yorumuyla "sınıflar, kendilerini üyelerinin belirli be enileri içselle tirmeleri ve sergilemeleri ile yeniden üretilirler. Bu be eniler toplumsal ayrımların i arelerine dönüşür. Bu be enilerin kaynağında ise beden vardır" (2010: 17). Kamufraj olarak tanımladığımız bazı özellikler, bir sınıfa ait olma, seçkinlik, saygınlık gibi kavramları beraberinde getirmektedir. Seçkinlik hükmedenlerin sembolik sınırlarından biri ise kadınların bu kavrama yaklaşımda sorgulayıcı olmaları gerekmektedir. Bedenselle mi bir toplumsal yasa olarak düşünülebilen Habitus'ta seçkinliği belirleyen bazı diğer seçkin olmayan özelliklerden söz etmek mümkündür; köylü/cahil/geri/ namahrem (Bora, 2010: 95) ve çirkin/iffetsiz/okumu /mahrem gibi. Daha önce belirtildiği gibi, iktidar varlığını bu ayrımlara borçludur. Kamusal alanda bir araya gelen kadınların bedensel tahakküm ve sömürü yollarını ortaya çıkarabilmek ve bunlar adına mücadele edebilmek için habituslarını sorgulamaları ve tartışmaya açmaları gerekmektedir.

Bourdieu ve Wacquant'a göre Habitus: Toplumsal eyleycilerin, tam anlamıyla akılcı olmadan, yani davranışlarını sahip oldukları araçların verimliliğini azamiye çıkartacak şekilde düzenlemeden ya da daha basiti hesap yapmadan, hedeflerini açıkça ortaya koymadan ve bunlara ulaşmak için sahip oldukları araçları açıkça birle tirmeden, kısacası planlar, tasarılar yapmadan, makul olduklarını, deli olmadıklarını, çılgınlıklar yapmadıklarını açıklamak için varsaymak gereken e ydir. Bu anlamda habitus bir eyleyici için kader de il, karıla lıan yeni deneyimlerle sürekli gelişen/ de i en bir yatkınlıklar bütünüdür (2003: 121-125). Bir anlamda habitus de i ip, dönüşürülebilir. Patronların habitusu yönetme stratejileri i liyorsa, çalışanların da habitusu de i tirme gücü bulunabilir.

Habitus kavramı, özetle üyelerinin kendi sınıflarının be enilerini doğal olarak içselle tirmeleri olarak kabul edilebilir. "Habitus olarak toplumsal cinsiyet üzerine tartışmak feminist düşünceye yeni açılımlar sağlamaktadır" (Sancar, 2009: 189). Buradan

hareketle çalı manın ikinci bölümünde incelenecek olan kabin memurlu u havacılık sahasında, habitus kavramı ile ele alınmı tır.



K NC BÖLÜM

GÜZELLİK, EMEK, SÖMÜRÜ ÜÇGENİNDE KABİN MEMURLUĞU

“Bu öyküyü anlamak, yeniden savaşa mak zorunda oldu umuzu onaylamak demektir”

(Deirdre ve Ehrenreich, 1992: 11).

İkinci bölümün ana konusunu oluşturan kabin memuru: Başlıca bulunduğu hava yolunun kalite ve uçuş emniyeti standartlarına uygun olan çalışmaya talimatları doğrultusunda, ulusal ve uluslararası sivil havacılık talepleri ile uçuş emniyet tedbirlerini yerine getirerek; yolcu emniyeti, güvenliği ve konforunu sağlamakla yükümlü olan nitelikli kişidir (Aktunç, 2013: 9). Meslek, hosteslik olarak da anılmaktadır. Bu çalışmada kapsamında bir kişi olarak kabin memuru ifadesi kullanılacaktır.

İkinci bölümde öncelikle mesleğin dünyadaki tarihi gelişimi üstünde durularak toplum bilincinde yer alan ‘Hostes Miti’ yaratım süreci ispat edilmeye çalışılacaktır. Bu bölüm zamanı üç farklı açıdan ele alarak, ekonomik ve kültürel değişimlerin meslek üzerindeki etkilerini ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır. İlk dönem mesleğin ortaya çıkmasının gerçekleştiği 1920-1960 arası savaşlar ve büyük buhran dönemidir. İkinci dönem özgürleşme yılları 1960-1980 arasındaki dönemdir. Son dönem ise sosyal savaştan günümüze kadar olan post modern dönemde kabin memurluğu yapmak ile ilgilenmektedir. İkinci bölümde, mesleğe ait reklam analizleri yapılarak, farklı tarihi dönemler içinde tespit edilen değişimlerin mesleğin cinsiyetlendirilmesinin üzerine etkileri reklam yansımaları yoluyla analiz edilecektir. Bu bölüme ait son bölümde ise meslek için kural ve politikalar incelenerek kabin memurluğunda kadın bedeninin denetim altına alınma yöntemleri de eleştirilecektir.

Kaylı’nın da belirttiği gibi, tarihsel süreç içinde kadın, cinsel haz sahibi değil, erkek hazzının nesnesi konumunda, soyun yeniden üretiminin bir aracı olarak kurgulanmıştır. Akıldan uzak salt bedene indirgenen kadın, tabii bedeni üzerinde

denetim sahibi de ildir. Çocukluktan itibaren hayatının her a masında inisiyatif kullanabilme yetisi kendisine de il bir erke e aittir. E , anne ve hizmet odaklı yeti tirilirken ne zaman evlenece i, kiminle evlenece i, kaç çocuk do uraca ı, nasıl konu aca ı, nasıl davranaca ı, nasıl giyinece i, kadının istemlerinden çok eril tasavvurlarla ekillenen süreçlerle belirlenir (2013: 17). Birçok mit ve anlatının içine do an kadının, kadınlı mın in a edili sorununu dile getiren en iyi ifadelerden biri Beauvoir'ın; “kadın do ulmaz, kadın olunur” (1993) yorumudur.

Kadınlı mın denetimi için üretilen çe itli mitler tarihsel dönüm noktalarına göre de i iklik göstermi tir. Tasarlanan kavramlar, kadının içinde bulundu u ayrı ayrı her alanda farklı kadınlıklar üretmi lerdir; ancak hiçbir mit kadının kendi kimli inin tanımını yaratmasına olanak vermemi tir. Havacılık alanında da kabin memuru olan kadınlara ait mitler; kısıtlı alanlarda kullanmalarına izin verilen potansiyelleri, öldürülen yaratıcılıkları, eril iktidar modellerine uygun davranı ekillerinin benimsetilmesi ve iktidarın nesnesi olmaları ekinde kar ımıza çıkmaktadır. Bu bölüm, bu tarihsel dönüm noktalarında hem yeniden üretilen mitlerin hem de yeni vuku bulmu olaylar kar ısında yaratılan denetleme mekanizmalarının havacılık sahasında çalı an kadınların hayatlarını nasıl etkiledi ini, mesle in Amerika'da ortaya çıktı ı günden bugüne ya anan, bazı tarihsel olarak belirgin süreçleri analiz etmeyi amaçlamaktadır.

Daha önce pek çok denemeler olması ile birlikte Wright Karde ler' in 14 Aralık 1903'te yaptıkları bir denemeden sonra ‘The Flyer’ adını koydukları uçaklarının 17 Aralık 1903'te takatli dört uçu yapması ile havacılıkta bir temel atılmı olur. Uçu ları Kuzey Carolina'daki Kitty Hawk'da kumluk bir arazide yapımlardır. 12 beygirlik kendi yaptıkları bir motorla donattıkları ve daha önceki denemelerinin sonuçlarına göre kurdukları uçaklarının, kanat açıklı ı 12.54 metre, boyu 6.82 metre ve kanat alanı 45 metrekaredir. Uçak iki pervanelidir ve pilotla birlikte a ırlı ı 335 kg'dır. Bu uçu un be tane görgü tanı ı vardır. Orville Wright, birinci denemede 12 saniye uçar ve kolaylıkla yere iner. Daha sonra Wilbur uçar ve 15 saniye sürer. Kalkı , 32-43 km hızla esen rüzgara kar ı bir ray üzerinden yapımlı tir. Uçak 3 metre yükselmi tir. Wilbur dördüncü denemesinde 100 metre kadar düz uçar ve 59 saniye havada kalır. Bu sonuçların ardından karde ler Dayton'a döner ve ‘Flyer 2’ adını verdikleri daha sa lam bir uçak

yaparlar. 5 Ekim 1905 yılında 38. 4 km mesafeyi 38 dakikada uçarlar (Kansu, ensöz ve Öztuna, 1971).

1905 yılında Uluslararası Havacılık Federasyonu kurulur. Kurum havacılık rekorlarının kurallarını tespit ve tescil edecektir. Aynı yıl Amerika'da Havacılık Kulübü kurulur. Yine aynı yıl Voisin isimli iki karde Paris'te ilk uçak fabrikasını kurarlar. 1909 ortalarında ilk askeri uça a Amerika sahip olur. Ardından Fransa ordusunda Askeri Tayyarecilik Te kilatı kurulur. Ardından ngiltere ve di erleri aynı te kilatı kurarlar. 8-9 A ustos 1934 yılında ilk kez Kanada'dan Britanya'ya duraksız uçu yapılır. Böylece Atlantik havadan a ilmı olur. 20 Ekim - 4 Kasım 1934 yılında ise Avustralya'dan Amerika'ya ilk uçu gerçekleştirilir. 8 Aralık 1934'te ngiltere'den Avustralya'ya ilk düzenli haftalık uçu başlatılır (Kansu, ensöz ve Öztuna, 1971).

7 Aralık 1944 yılında Chicago'da toplanan 52 devletin temsilcisi ' Chicago Sözleşmesi' ismiyle adlandırılan 'Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini' imzalamı lardır. ICAO (International Civil Aviation Organization)'nun kurulu amacı, uluslararası hava taımacılı ının emin, düzenli ve ekonomik bir ekilde çalıması ve gelişmesi için milletlerin i birli i yapmalarını salamaktır. Bu sözleşme aynı yıl Türkiye'de de imzalanmı tır (Albayrak, 1983).

Tüm bu hikayenin içinde uçaklarla birlikte anılan bir tek kadın ismine rastlanmaktadır ki; o kadın da, tayyare ile ilk kadını uçuran adam sıfatını alan bir erke in kendini anlattı ı öyküsünün içindedir. 8 Temmuz 1908 yılında Milano'da, Delagrance, Madam T. Peltier'yi uçurarak 'tayyare ile ilk kadını uçuran adam' sıfatını almı tır (Kansu vd., 1971: 91).

Türkiye'de, 20 Mayıs 1933 yılında 2186 sayılı kanunla Milli Savunma Bakanlığı ına ba lı olarak, Amerika'dan satın alınan King-Bird tipi iki uçak ve daha önce Almanya'dan satın alınmı olan Junkers tipi iki uçak ile toplam 4 filolu 'Türkiye Hava Yolları Devlet letmesi daresi' kurulur (Albayrak, 1983). Bu aynı zamanda Türk Hava Yolları'nın kurulu udur. İlk ticari hava limanı, Güvercinlik adıyla anılan alanda hizmete girer. Limanda terminal olarak kullanılan çadırlardan ba ka tesis yoktur. Ankara-Eski ehir- stanbul hattında tarifeli seferler ba lar. Filonun toplam koltuk sayısı

28 olmasına karşın, uçmaya karşı duyulan korku yüzünden yolcu sayısı istenilen seviyede değildir.

Türkiye’de bu dönemde henüz kabin memurluğunu ortaya çıkaracak gerekli alt yapı oluşmamıştır. Bunun için ilk hostesli uçuştan itibaren 18 yıl beklemek gerekmektedir. Adile Turan, Mualla Bayülken, Münevver Erdoğan ve Nermin en ilk kabin görevlileri olmuştur.

Kabin memurluğunun dünyada ilk kez icra edildiği 15 Mayıs 1930 tarihi üstünde durarak bir çalışmaya yapmak kadınların havacılıktan nasıl uzaklaştırıldıığını anlamak için yeterli değildir. Benzer şekilde 1859 yılında Florence Nightingale gibi hemirelik mesleğinin ortaya çıkışında öncülük etmiş kadınların tarihine değinmek gerekmektedir; ancak bu şekilde kadınların tıpta uzmanlaşmaktan da uzaklaştırılma bilgisine yaklaşabilmektedir. Birbirinden bağımsız görünen bu olgular birleştirildiğinde kadınların tarihi ve olayların ardalanı daha anlaşılabilir hale gelmektedir. Henüz ‘rızanın imal edilmediği’ (Herman ve Chomsky, 2012) ifaçı ve otacı kadınların/cadılarının dönemi ile ilgili yapılan çalışmalar ise kadınların tarihte görünür olma mücadelesine ışık tutmaktadır. Yapılan Feminist tarih çalışmaları görünmezlik sorunu ile ataerkil düüncesisteminin temel varsayımları arasındaki bağlantıya dikkat çekmektedir (Çakır, 2011: 505). Bu bağlamda, çalışmanın ikinci bölümünde, kabin memurluğunun ardalanını tarihsel olarak analiz etmeye odaklanılmıştır.

“Günümüzden 700 yıl önce: Eğer bir erkek, kilisenin gözlem ve denetiminde, üst sınıflardan insanları tedavi ederse, bu saygıde er bir uşa olarak karılanıyor, ama bu tedavi kadınlar tarafından köylü alt katmanlarına uygulanırsa engelleniyor, hatta lanetleniyordu. Bilge kadın ya da büyücünün kullandığı ifaçı ilaçlar, yıllar süren kullanım ile denenmiş güvenilir ilaçlardı. Örneğin Ergot, doğum sancılarına karşı kullanıldığı sıralarda, zamanın kilisesi doğumda çekilen sancıların Havva’nın kadim günahı nedeniyle tanrı tarafından kadınlara verilen bir ceza olduğunu öretmekteydi. Büyücü bir uygulamacıydı, inanç dünyasının duaları ve kilisenin uhrevi öretisinden uzak duruyor, deneme ve yanılmalarla neden sonuç ilişkilerine itibar ediyordu. Kısacası onun büyüsü çağın bilimi sayılmıyordu. Büyücüler pratik çalışmalarını yoksul halk katmanları içinde sürdürürlerken, egemen sınıflar tıp dünyasındaki temsilcilerini ortaya çıkarmaya

ba lamu lardı; ‘üniversite e itimi görmü doktorlar’ (Deirdre ve Ehrenreich, 1992: 11).

1400’lü yıllarda doktorların çalı maları artan bir hızla devletin denetimi altına girmi tir. “Oxford üniversitesinden bir tıp doktorası ve bir teoloji bakaloryası sahibi olan Doktor Edwars II, bir di a rısına kar ı, hastanın çene kemi i üstüne, ‘baba, o ul ve kutsal ruh adına amin!’ yazıyor ya da bir i neyi önce bir tırtılın sonra da a rıyan di in üstüne koyuyordu” (Deirdre ve Ehrenreich, 1992). Sözde büyü uygulamaları yaptıkları için ifa da itan kadınların izlendi i günlerde Tıp Bilimi’nin ve devlet denetiminin durumu bu ekildedir. Kilise, devlet, doktorluk mesle i ili kilerinin yarattı ı ortaklık, büyücü davaları ile zirve noktasına ula mı tır. Bunun sonucunda doktor, yasal bir tıp ehliyeti tekeline kavu mu tur ve bütün u ra larını bir yapay ‘bilimsellik’ nitelemesi ardına saklamanın yolunu bulmu tur: ‘diploma’. E er bir kadın e itim görmeksizin birini tedaviye kalkı ırsa, bu kadın bir büyüçüdür ve ölmek zorundadır kesin hükmü duyurulmu tur. Sonuç olarak, Avrupa’da 350 yıl boyunca ‘Cadı Avı Ça ı’ olarak nitelendirilen (1430-1780) (Akın, 2001: 206) dönemde katledilenler ço u cadı oldukları iddiası ile kadınlar olmu tur.

Bölge	Dönem	Erkek	Kadın
Güneybatı Almanya	562-1684	38	50
Basel Psikiyatri Bölgesi	571-1670	9	81
Freigrafenschaft	559-1667	9	53
Cenevre	537-1662	4	40
Vaud Kantonu	581-1620	325	24
Namur Kontluğu	509-1646	29	337
Lüksemburg	519-1623	30	17
Toul	584-1623	4	3
Kuzey Fransa	542-1679	4	32
Kastilya	540-1685	32	24
Aragon	600-1650	9	0
Venedik	550-1650	24	90
Finlandiya	520-1699	16	25
Estonya	520-1729	16	7
Rusya	622-1700	3	3
Macaristan	520-1777	60	482
Essex Kontluğu	560-1675	3	90
New England	620-1775	5	67

Tablo 1. Cadılıkla Suçlananların Cinsiyetlere Göre Dağılımı, (Akın, 2001: 207).

Diplomalı doktorlar, 1848 yılında ilk kez Amerika Birleşik Devletleri'nde kurumsal örgütleri olan 'Amerika Doktorlar Birliği'ni (AMA) kurmuşlardır. Devletin örgüte sağladığı destek ile güçlenmişlerdir. Bu dönem içinde kural dışı olarak tıp eğitimi almak isteyen kadınlara izin veren sayılı üniversitelerden mezun olan kadınlar, Elizabeth Blackwell gibi öncü doktorlar, uzman olmayan doçum yardımcılarını sayılıp, diplomalı doktorlara bağımlıdır. Orta katmanlı kadınları, erkek tıbbının üstüne

do ru cepheden saldırıya geçmelerinin sonucunda, erkek doktorların yükselişini sağlayan bazı yeni koşulları kabul etmek zorunda kalmışlardır (Deirdre ve Ehrenreich, 1992: 60-65).

Kısaca özetlemek gerekirse; sağlık hizmeti kapsamında kadınlara terk edilen tek alan olarak hasta bakımı kalmıştır. Hastabakıcılık bir uğraş alanı olarak her ne kadar fazla çekici görünmese de reformist kadınların ilgisini çekmekten geri kalmamıştır. Florence Nightingale ile bu durakta karşımıza çıkmaktadır. Eski alaylı hemşireleri disiplinli, soğukkanlı, formel kadınlar olarak hazırlayıp Kırım Savaşı'nın sahra hastanelerinde hak ettiği ünlü başarıya bu yoldan kavuşmuştur.

Yeni hemşire tipi, özveri ve coşku ile yaralılara bakan kadın motifiyle kamuoyunda büyük etki yaratmıştır. Düzenli hemşire okulları İngiltere'de hemen Kırım savaşından sonra, ABD'de ise iç savaşın ardından kurulmuşlardır. Birliğin içinde statüsünü korumak isteyen kadınlar ile erkekler arasında Kandiyoti'nin "Ataerkil Pazarlık" (2007) olarak tanımladığı bir süreç yaşanacaktır. Ataerkil pazarlıkta, erkekler ve kadınlar arasında bir takım karşılıklı beklentilerin yerine getirileceği varsayımı vardır. Kadınlar erkeklere itaat etmenin, ev içinde çocukların ve yaşlıların bakımıyla uğraşmanın, evi sırtlamak olarak görüp kutsalla tırmanın, kendilerini birey olarak ailenin dışında tanımlayamamanın karşılığı olarak erkeklerden çalışarak evi geçindirmelerini, kendilerini dış dünyaya karşı korumalarını talep etmektedir. (2007). Bu bağlamda, Nightingale, yetirdiği hemşirelerden yumuşak huylu, bir anne kadar etkatsiz, itaatkâr, iyi bir ev idarecisi ve sevecen bir dost olmalarını beklemiştir. Sonuç olarak, XIX. yüzyılın başında Amerika Birleşik Devletleri'nde kadınların tıp alanında, çoğunlukla erkekleri ile birlikte çalışmaları eklinde buldukları ortaya çıkmaktadır (Torun, 2008: 41).

Yavuz'un çalışmasında ortaya çıkan sonuçtan hareketle, "ücretli bir işte çalışmaya da çalışmasın kadınlar, ataerkil düzende beliren kadının ev işlerindeki rolünü do al kar ılayarak, ideal bir erkekten öncelikle, bir işte çalışarak evi geçindirmesini talep etmektedirler. Bu durumun kadınlar tarafından istenen ve yaygın kabul gören bir davranış olduğu gözlenmiştir" (2015). Benzer bir pazarlık süreci, güzel tanımlanan kadınlar ile onların işe kabul edilmeleri yani seçilmeleri ile ilgili kısımlarda da mevcuttur.

Kadınlar tanımlanan biçimde çalı tıkları süre boyunca güzel kalmayı taahhüt eder, i veren erkekler ise onların çalı ma ihtiyaçlarını kar ılamak üzere i vermeyi taahhüt eder. Bu ataerkil pazarlı a ait verilen iki örnekte de kadın korunmaya muhtaç, edilgen ve erkekten görece edilgen ve dü ük bir statüde yer almaktadır.

lerleyen dönemlerde hem irelik mesle i orta sınıf kadınları da kabullenmi tir ve böylece üst sınıflarca, i çi sınıfının kadınlarına kültürel de erlerin empoze edilme süreci bütün 20. yüzyılı a arak bugünlere kadar gelen hem ireli in sosyal kimli ini olu turmu tur. 'Kadın yaradılı tan tabiat anadan ders alan bir hem iredir' sloganı çok sayıda kadının makus kaderi olmu tur. Ba langıçta erkek doktorlar Nightingale hem irelerini açık bir güvensizlikle kar ılamı lardır. Hem irelerin itaatleri bu güvensizli i kısa sürede ortadan kaldırmı tır. Çünkü erke in kendine itaat eden bir yardımcıya ihtiyacı vardır (Deirdre ve Ehrenreich, 1992).

Bugün ise Amerika'da hala erkek doktorlar i gücü ço unlukla kadınlardan olu an bir endüstrinin yöneticileridir. 2010 yılında Amerikan Hekimler Birli i'nin (AAMC) raporuna göre doktorların hala %69,9 u erkektir (<https://www.aamc.org>).

Kabin memurlu unun domestik yan anlamlarını ça rı tırması noktasında ve ileride açıklanaca ı üzere kabin memurlu u mesle ine ilk olarak hem irelerin tercih edilmesi ve mesle in kurumsalla ması sürecinde, kabin memurlu u ve hem irelik arasında toplumsal cinsiyet ba lamında bir ba bulunmaktadır. Bu noktada bu ba ın anla ılması ve ili kinin görünür hale gelmesi açısından hem ireli in tarihsel seyri irdelenmi tir.

2.1. Kabin Memurlu unun Kültürel Tarihi

1920'ler ve '30'lar, Amerikan havacılık endüstrisinde kariyer yapmak isteyen kadınlar için genellikle "Altın Ça " (<http://pioneersofflight.si.edu.tr>) olarak adlandırılır. Birinci Dünya Sava ındaki kadın pilot rolü çok az olmasına ra men, kadın pilotlar 1920-1940 yılları arasında ABD sivil (spor) ve ticari havacılıkta önemli derecede yer almı ve oldukça görülebilir duruma gelebilmi lerdir. Burada sufrajeterin bir süredir

verdikleri mücadelenin kazanıldı ı ve Amerika'da 18 A ustos 1920'de, 19. anayasa de i ikli i ile tüm eyaletlerde kadınların oy hakkı elde ettikleri tarihi olgusu göz ardı edilmemelidir. Bu dönemde birçok kadın, sportif hava yarışlarına katılarak uçu e itmeni** olmu tur; ancak Gils'e göre, 1930'lu yılların sonuna gelindi inde, kadın pilotlar havacılık sahnesinden kaybolmu gibidirler (2009: 1).

Sava öncesi yıllarda uçu , yeni ke fedilmi bir deneyim olarak e lencelik, amatör ve zenginler için bir u ra tır. Uçaklar için lisanslama standartları henüz olu turulmamı tır ve bir uçak yapma veya satın almaya gücü yeten herkesin uçmasına izin verilmi tir. 2. Dünya Sava ı sivil ve ticari tüm havacılık faaliyetlerini kısıtlamı tır. Bazı kadınlar pilotlu a devam etmeyi ba ardıysa da, sava birçok kadın pilotun kariyerine kesin bir son vermi tir. Çünkü sava ile birlikte amatör olma lüksü ve e lence sona ermi tir. Havacılıkta profesyonel bir döneme geçilmesi icap etmi ve ordu sava ta yer almak isteyen kadınlara pilotaj e itimi vermeyi reddetmi tir (Gils, 2009). Bu bölüm; tıpkı doktor olmak isteyen kadınların önünün kesilmesi ve hem ireli in alternatif bir yol olarak olu turulması gibi, pilot olan kadınların da alternatif bir yola yönlendirilmesiyle ortaya çıkan meslek 'kabin memurlu unun' kültürel tarihini incelemektedir.

Tarihçi Joseph Corn'a göre (1983), 1920-1940 yılları arasında kadınlar Amerika'da sivil ve ticari havacılık sahasında, özellikle de uçakların promotörleri olarak son derece görünür hale gelmi lerdir. Kadınların, uça ın mekani ine kar ı zayıf, çekingen ve cahil oldukları, "e er bir kadın bunu yapabilirse, güvenli ve kolay olmalı" (Barry, 2007: 22) pazarlı ı ile, uçak üreticileri, uçaklarını hava sergilerinde tanıtmak için kadın pilotlar kiralamı lardır. Kadın pilotların ço u "Ladybirds" (Andrews, 1995), "Melekler" veya "Gökyüzünün Sevgilisi" olarak adlandırılmı tır. Bu dönemde Atlantik Okyanusunu tek ba ına geçen ve pek çok rekora imza atan Amelia Earhart (1929), "hala kendimizi sadece 'pilotlar' olarak adlandırmak için çalış ıyoruz" diyecektir. Böylelikle

** Sportif Hava Yarışları ve yarışan kadınlar konusunda daha detaylı bilgi için Bkz: **Smithsonian Institution, 2017. Golden Age of Flight.** <https://airandspace.si.edu/exhibitions/golden-age-flight>.

uçan kadın stereotipi yaratılmı olmakla birlikte, 1930'ların sonuna gelindi inde, kadın pilotların havacılık endüstrisinin promotörleri olma rolleri sona ermiştir. Uçakların güvenilirli i kanıtlanmıştır ve bu nedenle üreticiler artık kadın pilotları i e almakla ilgilenmemeye başlamışlardır. Hava yolu pilotları olarak çalı mak isteyen kadınlar, kadınların profesyonelce uçmaması gerekti ine ikna olan birçok erke in önyargılarıyla u ra mak zorunda kalmışlardır. 1930'lu yıllarda yalnızca bir kadın, Amerikalı Helen Richey, 1934 yılı Aralık ayında tarifeli bir hava yolunda pilot olarak kendine yer bulmu tur. Kendisi de erkek meslektaşlarının dı lamaları sonucu havada olmaya uzun süre dayamayarak 10 ay sonra i ini bırakmıştır (Oakes, 1985: 13).

1920-1940 yılları arasında kadın pilotlar bir paradoksla kar ı kar ıya kalmışlardır (Bell, 1993: 43). Kadınlar havacılık alanında di er tüm sektörlerden daha fazla memnuniyetle kar ılanmışlardır; ancak ataerkinin bu memnuniyetin ardına gizledi i pazarlık unsuru gerçekte ne olacaktır sorusu bu bölümün ana sorunsalını oluşturmaktadır.

1930'ların sonunda kadın pilotlar, havacılık gelişmesinin sonraki evresi olan, yolcu taşımacılığında, dı lanmıştır ve sava sırasında sivil ve ticari havacılık faaliyetlerinin kısıtlanması onların marjinalleşmelerini pekiştirmiştir.

Ticari havacılığın (yolcu taşıma) bu ilk yıllarında göze çarpan en belirgin husus, kadının havacılığın neredeyse hiçbir seviyesinde bulunmamasıdır. Bu durum Kuzey Amerika'da hava yolu servislerinin askeri gazilerin faaliyetleri etrafında in a edilmiş küçük operasyonlar olması gerçekten kaynaklanıyor olabilece i gibi, orduda çok az sayıda kadının yer almasından da kaynaklanmıştır olabilir. Hava yolu şirketleri büyüdükçe endüstrinin eril karakteri Amerika'da güçlenmiştir, çünkü finansçılar ve girişim kapitalistleri, çalı/ta ra pilotlu unun (bush piloting)* erkek baskın niteli ini almışlardır. Havada da güç ve otorite erkeklerin elinde yoğunlaşmıştır; bu dönemde neredeyse

* Büyük uçakların inemedi i, havaalanı, pist veya ini e elverişli düzlüklerin bile bulunmadığı çöl, step, kutup, köy-kasaba gibi bölgelere uçmaya "bush flying", buralara inenlere de "bush pilot" denilmektedir. Türkçe de ta ra pilotlu u olarak da bilinmektedir. Detaylı tanım için Bkz: <http://www.dictionary.com/browse/bush-pilot>

istisnasız tüm görevler erkek i leri olarak sınıflandırılmı tır. Sava zamanındaki askeri faaliyetten bahseden semboller ve eserler; kahramanca pilotun imgelerine odaklanan irket reklamları; ezici bir askeri dostluk hissi döneme hakimdir (Mills, 1993). Uçmak; 1920’li yıllarda özgürlü ün yeni adı haline gelse de, Whitelegg’e göre, gökyüzüyle dans etmek isteyen kadınların, mücadele etmelerini gerektiren köklü bir önyargı tarihinin oldu u göz önünde bulundurulmalıdır (2007: 41).

20.yy da pilotluk lisansına sahip olmasına ra men havacılık sahasında kendisine pilot olarak yer açabilmek için mücadele eden hem ire Ellen Church, sektörü elinde tutan erkeklerin kadının uymasının do al olmadı ı dü ünçesinde oldukları ve Ellen’ı hem irelik sertifikasına sahip olması gerekçesiyle pilot olarak de il uçu görevlisi olarak i e almaları, O’nun, tarihin ‘ilk kabin memuru’ (Lovegrove, 2000: 14) ünvanı ile anılmasını sa lamı tır.

Ellen Church örne i ba lamında, eril bir sahada erkeklerle e it bilgiye sahip olmak, o sahaya girmek için yeterli olmayıp, eril tahakküme göre daha a a ı bir statü sayılan pozisyonda görevlendirildi i görülmektedir. Bourdieu’ya göre,

“Egemenli in kayna ı yalnızca üretim araçlarına sahip olmak de il, toplumsal olarak onaylanan be enilere ili kin ayrım hatlarını belirleme yetene idir de. Egemen grupların kendilerini yeniden üretme ve me rula tırma kapasiteleri toplumun ayrım hatlarını nerelerde çizece ini belirleme yetene ine ba lıdır. Egemen olmak, toplumsal de erlerin neler olaca nı belirleme gücüne sahip olmak demektir. Egemen grup üyelerinin sergileyebildi i nitelikler, bu ayrım hattını belirler ve böylece kendi egemenliklerini, ayrım olarak me rula tırırlar. Sınıfın yeniden üretiminde anahtar kavram, Bourdieu’nun “habitus” dedi i ey, üyelerinin kendi sınıflarının be enilerini do al olarak içselle tirmeleridir. Kültür içinde edinilen bir be eni, do almı gibi sunulur. Dolayısıyla yaratılan sınıfsal ayrım, sahip olunan ekonomik sermaye ile belirlenen sabit bir sınır de il, sembolik mücadelelerin yürütüldü ü bir çatı ma alanıdır” (Bourdieu’dan akt. Bora, 2011: 17).

Bourdieu’nun egemenin ayrım hatlarını belirleme yorumundan hareketle; Ellen Church’un; havacılık sektörü egemenleri tarafından ayrım yaratmak üzere de erlendirilmi bir kadın oldu u iddiasında bulunulabilmektedir. Ellen Church’ün

sektöre girme çabası, havacılık sektörü patronlarının erilliğinin me rula tı ının göstergelerinden birisidir.

Ellen Church, hayal etti i uçu deneyimine ulaşmak için tüm engellere rağmen, San Francisco’da bulunan Boeing Hava Ta ımacılı ı’nın kapısını defalarca çalarak havacılık sahasında kendisine yardımcı pilot olarak i sa lanması için girişimlerde bulunmu tur. Aynı dönemde uçmaya olan tutkusu ile bilinen ve Atlas okyanusunu tek ba ına geçen pilot Amelia Earhart gibi olma hayali, ticari bir uçakta pilot olamayaca ına inandırılarak engellenmi tir. Pilotluk ve bir hava yoluna sahip olmak erkeklerin i didir (Mills, 1998); ancak Ellen, Boeing’in sahibi Steven Stimpson’ı, uçaklarda uçan bir hem irenin olmasının, yolcular üzerinde yarataca ı rahatlatıcı etkiyi öne sürerek, ikna etmeye çalı acaktır. Fikri di er yöneticilere sunan Stimpson ba langıçta kendinden yukarıdaki yöneticiler tarafından reddedilir. Kadınların uçuşmasının profesyonelce olmadı ını dü ünmelerine rağmen daha sonra, uçmaktan korkan erkeklere uçmak için cesaret olsun diye 3 aylık bir deneme sürecine tabi tuttıkları Ellen’ı i e alırlar (Whitelegg, 2007); Ellen Church cinsiyetçi bir anlayı la, “kadınlar uçmaktan korkmuyorsa erkekler neden korkacak?” (Barry, 2007: 22) temalı önermenin yolcu sayısını arttırmak adına i e alınan ilk kabin içi kadın uçu görevlisidir. Bu havacılık endüstrisinin kendini erkek egemen bir saha olarak me rula tı ının bir di er ifadesidir. Yeni bir stratejiye ihtiyaç duyan havacılık endüstrisi yöneticileri, kadınları bu ekilde i in içine dahil ederek pazarlama problemlerini çözmü lerdir. Stimpson bu durumu u sözleriyle ifade etmektedir;

“Uçaklarda genç kadınlara, kuryelere ya da adına her ne dersiniz deyin sahip olmanın, halkın seyahat etmesi için sa layaca ı muazzam etkiyi ve ulusun tanıtımı için ondan alabilece imiz gücü hayal edin. Harika bir psikolojik yumruk olacaktır. Yemeklerin servis edilmesinin en zarif ve ho yöntemi ba ka ne olabilir? Yolcular ile yakın ilgi kurulmasının yanı sıra acil bir durum için de de erli olacaklar. Hem ireler di er ya ıtları olan kadınlara göre daha disiplinli, zeki ve uçak içindeki bürokratik i leri halledebilecek kapasiteye sahip” (Barry, 2007: 19).

Stimpson’ın sözlerinden hareketle, uçaklarda ya anabilme potansiyeli olan acil durum olayları ve teknik e itim konusunun pek konu ulmaması gereken bir durum oldu u sonucuna ulaşabilmektedir. Zaten uçmaktan korkan ve ço unlu unu dönemin

zengin erkeklerinin olu turdu u yolculara bir de tehlike anından bahsetmek yerinde olmayacaktır. O günden bu güne, kabin memurlarının emniyet ve güvenlik için uçaklarda buldukları gerçe i hep saklanmı , meslek; hizmet sunumu üzerinden de erlendirilerek bugünkü sosyal kimli ini olu turmu tur.

Boeing ba arısının ardından, Eastern 1931, American Hava Yolları 1933, Air France 1935, Western Hava Yolları 1935, TWA (Trans World Atlantic) 1933, Braniff 1937, Swissair 1934, Lufthansa 1938 ve KLM (Royal Dutch Airlines) Hava Yolları 1935 yılında (Mills, 2006: 55) uçaklarında ço u hem ire olan, dönemin adıyla; hostesler çalı tırmaya ba lamı lardır. TWA'in sahipleri uçaklarında yolcu konforunu taahhüt altına almak üzere *hostes* ifadesini ilk kez kullanarak mesle in ismini belirlemi olur (Barry, 2007: 21). 'Host' (<https://en.oxforddictionaries.com>) kökünden türetilmi olan *hostes*, uçaklarda kelime anlamında belirtilen tüm misafirperverli i icra eden ve kadın olan görevli ba lamını kazanmı olacaktır.

Dönemin toplumsal anlayı ında do alla tırlmı olan bakım i i ile sınırlanan kadın, bu do alla tırlmı davranı ı ba ka bir sahada bu sahaya girebilmek için kullanarak, var olan ayırımın yeniden üretilmesine katkıda bulunmu tur. Bu alana girebilmenin yolu olarak denedi i di er tüm çabalar (görü meler, mektuplar, pilotluk e itimi) kemikle mi olan ayırımın yıkılmasını sa layamamı tır. Bu ayırımı; ulusu için fedakarlık yapan, bekar, korkuları gideren, yumu ak, naif, tedirginlik alıcı, güzel ve fedakar hem ire kadınlar tanımını yapacaklardır.

Boeing yöneticileri hem ireleri i e alarak, yolculara kendilerini evlerinde ve güvende hissettirmeyi garantilemi olacaktır. Uzun yıllar bakım konusunda e itim alan ve neredeyse 20. yüzyılın ba ndan beri hastanelerde hastalara kendilerini *annelerinin ellerine* teslim edilmı gibi hissettiren, domestik unsurlarla donatılmı bu kadınlar uçmaktan korkan insanların yardımcısı ve bakıcısı olarak konumlandırılmı lardır. Bu kadınlar uzun süren u ra lar ile uçakları güvenilir ula ım araçları ve mesle i de profesyonellik isteyen bir i haline getirmi lerdir. Profesyonellik olarak öne çıkan uzmanlık alanları ise zamanla, 'en evlenilesi kadınlar' 'gökyüzü kızları'

(<http://www.chicagotribune.com>), ‘yeminli bakireler’, ‘göz kama tıran kızlar’ (Schmidt, 2013) ekinde birçok farklı tanım ile kar ımıza çıkmaktadır.

Amerikalı pilot kadınlar Amerikanla tırma siyasetinin popüler bir teması haline gelen: Amerikan de erlerinin özümsemesini amaçlayan ve ulusu temsil eden federal siyasal otoritelere sadakatin artlarının ö renilmesini öngören bir ulus kurma projesinin (rem, 2005) kurbanları olmu lardır.

Bu esnada Türkiye’de; Tanıl Bora’nın dikkat çekti i gibi: “ ktidar, icraatiyle ve söylemiyle, bir millet ve bir kimlik kurmaktadır. ‘Aslında kimiz?’ ve ‘nasıl olmalıyız?’ (1999: 13) sorularının cevaplarını sabitlemeye çalı maktadır.

Öncelikle modernli in ve Batılılı ın simgesi olan, Cumhuriyet’in asil kızları yaratılmı tır ve bu kızlar 1930 yılından itibaren erkeklerle aynı vatanda lık haklarına sahip olmu lardır. “Cumhuriyet kızı, hem büyük harfli ailesinin (vatanının) hem de küçük harfli ailesinin (kendi ailesinin) onurunu/iffetini koruyacak, oca ının sönmesine izin vermeyecek ve sıca ını/devamını sa layacaktır” (Altınay, 2013: 304). Atasü Cumhuriyet kızını bir vatanda ı olarak tanımlayacaktır.

“...Bilgisizli in karanlı ından kurtulmu , aklını kullanabilen, yurtsever, sorumlu, ırkçı-dinci bagnazlıktan uzak, yalnızca ev içinde değil dı ında da varlı ını ve üretkenli ini sürdürebilen, e itim görme, çalı ıp para kazanabilme, mal-mülk edinebilme haklarının bilincinde, erkeklerin üstlendi i toplumsal i levlerin altından kalkabilece ine inanan, teke lili i savunan, Cumhuriyet’e borçluluk duyan ve ona hizmet edebilme arzusu ile güçlenmi bir vatanda tır” (Atasü’den akt. Altınay, 2013: 305).

Bu dönemde en öne çıkan Cumhuriyet kızı simgesi Sabiha Gökçen, Türkiye’nin ilk kadın pilotu olarak kar ımıza çıkmaktadır. Ye im Arat’ın deyi iyle (1998), "yüzündeki gurur ifadesiyle manevi babası Atatürk’ün de aralarında bulundu u erkek izleyicilerin saygıyla baktı ı, havacı üniforması içindeki Sabiha Gökçen, en azından Türkiye’deki okumu kentlilerin ortak bilincine kazınımı bir görüntüdür" (s, 84-85). Sabiha Gökçen yalnızca bir kadın pilot veya bir askeri pilot de il, sava mı bir askeri kadın pilottur. Hatta dünyanın ilk kadın sava pilotlarından biridir.

“...Sabiha Gökçen dünyada bir pilot olarak sava mı ve bomba atımı bir kadındır. Bu unvanı 1937 yılında Dersim hava

harekatında ke if ve bombalama uç larına katılarak kazanmı tı. Dersim Dönü ü: Türk Kızı, Gök Kızı, Atatürk Kızı olarak tarihte yerini aldı. Dersim Harekatı sonrası Sabiha Gökçen bir ulusal kahramandı. Ba ka bir deyi le, Sabiha Gökçen Dersim harekatındaki ba arısıyla bir yandan (Kurtulu Sava t'nda cephane ta mı olan Türk kadınının yanına ismini yazdırarak) kendisini asker ulusuna ispat etmi , bir yandan da ulusunu (genç kızlarını da saflarda de erlendirebilen asker bir ulus olarak) dünyaya ispat etmi tir. Ayrıca, uçarak; sava arak ve görevini yapmı bir ekilde sa olarak geri dönerek manevi babası Atatürk'e hayatının en mutlu günlerinden birini ya atmı tir. 28 Mayıs 1937 tarihinde, cumhurba kanı, ba bakan ve genelkurmay ba kanı dahil olmak üzere üçyüzden fazla davetlinin katıldı ı bir törenle Türk Hava Kurumu'nun Murassa Madalyası verilmi tir...” (Altınay, 2013: 268).

Aslında kimim? Ve neyim? sorularının yerine iktidar tarafından sorulan Aslında kimiz? Ve neyiz ? sorusu bir ulusun tüm kadınlarının kaderini belirleyecektir. Buradan alınacak cevap bir ulusun bekası için herkesin kendi sorusunu sormasının -‘Aslında kimim ve neyim’- yolunu kapatacaktır. Altınay, bu dönemde Gökçen hakkında yazılan tüm yazıların ortak noktasının, onu ya ‘milliyetçi’ bir geçmi e ya da ‘milliyetçi’ bir gelece e yerle tirme çabası oldu unu belirtmektedir. (2013: 271).

Sabiha Gökçen’in 1938 sonrası hayatıyla ilgili neden çok az ey bilindi i sorusunun cevabı ise, sava ın sona ermesinde aranabilir. “Bir Türk kadın askeri pilotu size barı ı anımsatmak, dostlu u perçinletmek için geliyor” (Gökçen, 1996: 278-279) - Amaç barı bile olsa sava kaçınılmazdır ve vatana hizmet olarak tanımlanmı tır. Sava ın sona ermesi ile Mare al Fevzi Çakmak, Sabiha'nın orduda kalmasına izin vermeyecek ve Türk kadının yerinin *analık* olması gerekti ini savunacaktır.

“Duygularını çok güzel bir ekilde ifade ettin Gökçen. Türk kızlarının asker olmak isteyi lerini, bu erefli üniformayı ta imaktan büyük bir gurur duyacaklarını ben de biliyorum. Ama hayır, bunu sakın benden isteme yavrım. Çünkü ben kızlarımızın, kadınlarımızın asker olmalarına asla razı de ilim! Bir milletin varolması, o milletin kadınlarının ya aması ile mümkün olur ancak” (s, 228).

Bu konu ma, zorunlu askerli in, kanunla tı ı günden (1927) ba layarak, milliyetçilik projesinin oldu u kadar toplumsal cinsiyet projesinin de bir parçası oldu unu göstermektedir. Altınay'ın yorumuyla; “askerlik, yalnızca yurdun

müdafaasına yönelik bir uygulama de il, aynı zamanda erkeklerin ve kadınların devletle aralarındaki vatandaşlık ilişkisini belirleyecek (ve kadınlar asker olmadıkları için farklıla tıracak) bir uygulamadır” (2013: 286).

Nezihe Muhittin ve arkadaşlarının 15 Haziran 1923 yılında kurdu u partide öne çıkan ilkelerde; kadınların iş hayatına katılması, kanunların kadınlar lehine düzeltilmesi ve savaş durumunda kadınların da askerlik yapması (NTV Tarih, 2009) gibi talepler öne sürülmü tür; ancak kadınların bu talebine olumsuz yanıt verilmi tir. “Yeni ulus-devlet kadın-erkek eşitliğini hedeflemi olsa da, zorunlu askerlik uygulamasıyla erkekleri bir çatı altında toplarken (‘bir’le tirirken), onları kadınlardan önemli bir biçimde ayırma , farklıla tırmı tir. Bu farklıla tırma, devlet eliyle yapılmı olması ve devletle ilişkiyi ekillendirecek bir uygulama olması bakımından, toplumda ya anan kadın-erkek farklılaşmasından ayrılır. Erkek vatandaş ile kadın vatandaş birbirinden bu derece radikal bir biçimde ayıran bir uygulama daha yoktur” (Altınay, 2013: 286). Sabiha Gökçen’in hikayesinin de gösterdi i gibi, kadınların tek görevi annelik de ildir. Tek bir ‘kadınlık’ yoktur ve bazı kadınlara, yurt savunması da dahi olmak üzere, her türlü kamusal hareket alanı belirli sınırlar çerçevesinde açılabilir. Bu sınırların ba nda, her türlü kimli in ve mücadelenin milliyetçi projeye yedirilmesi ve onunla anlamlandırılması gelmektedir. Bu nedenledir ki ba ımsız kadın örgütlenmelerine izin verilmemi tir. Sabiha Gökçen’in ‘ömrüm’ (Altınay, 2013) dedi i dönem 13 yılken, ‘i reti’ ya adı ı dönem olarak tanımladı ı süreç (1938 sonrası) 61 yıla tekabül etmektedir.

“1925’lerde Bursa’da ba layan kutsal yolculuk 1938’lerde puslu bir Kasım sabahında İstanbul’da bitiverdi...” (s, 306).

Sabiha Gökçen bilinirli inin aksine Türkiye’de ilk uçan kadın pilot de ildir. Bedriye Tahir Gökmen Türkiye’de uçan ilk kadın pilot olmu tur. 1930’ların ba nda Gökmen göklerde yalnız uçuşunu gerçekle tirmi tir. İlk Türk pilotlarından Vecihi Hürku ’un 1930 yılında İstanbul’da kurdu u sivil uçuş okulunun ilk 12 öğrencisinden biridir. 1933 yılında e itime ba layan iki kadından biri olan Bedriye Gökmen, Vecihi Hürku ’un deyimiyile ‘Bedriye Bacı’, aynı yıl yalnız uçuşunu yaparak e itimini tamamladı , ilk Türk Kadın Pilotu unvanını aldı tir. Bedriye ile e itime katılan Saadet

Hanım ise yalnız uçu unu yapamadan okulun maddi sorunlar nedeniyle kapanması üzerine pilot olamamı tır (Arıt, 1967: 19-24). “ İlk kadın hava yolu kaptanımız ise, 1990 yılında Türk Hava Kurumu’nda pilotluk e itimi alan ve 30 Mayıs 2003 tarihinde kaptan pilot olan Dilek Karaba lı olmu tur” (Kuyucak, 2009: 21-24). 1930’lu yıllardan 1990 yılına kadar geçen süreçte havacılık eril karakterini sa lamla tırmak üzere, uça ın kabini ve hava yolu sekreteryası i leri haricindeki tüm i sahalarında erkek istihdamına öncelik vermi tir.

Görsel 2. 1. Tayyareci Bedriye Gökmen

Türk kızlarında havacılık sevgisi ve başarı hasleti.

Hazırlayan: Etüd bürosu

Türk kadını deyince insanın her şeyden evvel istiklâl savaşı hatırına geliyor. Düşman karşısında ve ateş altında Mehmetçiğe azık ve kurşun taşıyan yaralarını şefik ellerile sardıktan sonra, sırında saatlerce, of demeden, sargı yerlerine koşturan bu sıcak yurdun kahraman kızları havacılıkta da ağabeylerinin yanlarında layık oldukları yerleri almakta hiç gecikmemişlerdir. Bu kahraman ruhlu dişi insanların hasletinden hangini birini bir istisna olarak ele alabiliriz. Hepsi birbirinden kahraman olan bu temiz kızlarımıza, şu veya bu hadiseyi örnek diye ortaya koymaya hiç lüzum var mı? Hayır. Biz yalnız, kızlarımız arasında ilk kız tayyarecimiz BEDRİYE GÖKMEN Bacı'yı tarihe bir saygı olarak ele alıyoruz ve onun hakkında sayın İffet Halim'in 1933 yılında «HAVACILIK ve SPOR» dergisinde kaleme aldığı güzel bir yazısı ile sahifelerimizi tezyin ediyoruz.

İlk Kadın Uçakçı
Yazan: İffet Halim

Yeni Türkiye'ye yakışır bir enerji gösterdiğinden dolayı çok takdir ettiğim Vecihi beye bir mektup yazdım ve mektebinde yetiştiği ilk kadın uçakçının duygusunu, ülküsünü bir kaç not içersinde sordum.

Vecihi bey büyük bir nezakette bana bu yardımda bulundu ve talebesinin duygularını ve düşüncelerini ilişik olarak bana gönderdi. Aşağıda onları Bedriye Tahir H. in ağzından dinliyeelim.

«Tayyareci olmak için duyulan arzunun başlıca sebebi uçmak hissinin insanların yaradılışında olmasıdır. Buna en büyük delil bundan-yüzlerce sene evvel insanların kimi kanat takarak, kimi barıtlı ve daha bir çok vasıtalarla uçmağa teşebbüs etmiş olmaları ve bu uğurda bir çok kurban vermeleridir.

Çocukluğundanberi kuşların uçuşlarını, kanat çırpıntılarını, dönüşlerini büyük bir dikkatle seyreder ve bundan zevk alırdım.

Tayyareleri seyrederken tatlı bir heyecan duyar ve bu insanlar ne mesut, ben de böyle uçsam diye düşünürdüm.

Benim nazarımda tayyareciler insanlığın



Tayyareci Bedriye Gökmen (Bacı)

Efvekinde büyük bir kurtuluş-sahibi kimselerdi, onlara karşı kalbimde büyük bir hayranlık ve hürmet hisleri dolu idi, benim için onlar bambaşka birer varlıktı.

Gazetelerde tayyarecilige ait en küçük bir yazıyı bile kaçırmazdım. Bütün emelim bir kerecik olsun tayyareye binmekti. Bazen kendimi tayyareci olmuş farzeder, bir çok tehlikelerle karşılaşır, hiç korkmazdım ancak paraşütle atlamayı tahayyül ettiğim zaman irkilirdim, fakat ilk uçuşumdan sonra bu korku da tamamen zail oldu, bu gün bir paraşütle atlamak için zerre kadar tereddüt etmem.

Bu meslekte hissedilen heyecanlar öyle gariptir ki, anlatılamaz ancak hissedilir; bunun için de uçmak lâzımdır.

Şunu söyleyeyim ki, bir tayyareci, yalnız

KANATLILAR : Sayı 3

58

Eri im: <http://www.tayyareci.com/bedriye.htm>, (13.10.2017).

Amerika'daki ilk kabin memurlu u günlerine geri dönülecek olursa, Ellen Church hostes olarak bulundu u ilk uçu unda, 15 Mayıs 1930 yılında, United Havayolları'nda 20 saat süren San Francisco - Chicago uçu unu, 13 duraklama ile

Boeing 80s tipi uçakla gerçekleştirildi (Oakes, 1985). Ellen Church'ün ardından "Orjinal 8" sloganıyla yeni 7 hemire, kabin görevlisi olarak işe alındı. Alva Johnson, Margaret Arnott, Inez Keller Fuite, Cornelia Peterman, Harriet Fry Iden, Jessie Carter ve Ellis Crawford (Schmidt, 2013). Uçaklarda beyaz hemire üniformaları giyerlerken, yerdeki üniformaları yeşil renktedir. Bu ilk hosteslerin görevleri uçağa yakıt doldurulmasından, bagajların yüklenmesine, uçağın hangara sürüklenmesinden, uçakta yemek servisine kadar çeşitlilik göstermektedir. Uzun yıllar, uçuş saatlerinde limit belirlemeksizin uçuşlar yaptıkları bilinmektedir.

1930'lar boyunca yolcu sayısı her geçen gün arttı ve uçaklarda sıcak yemeklerin servisine başlandı. 1933 yılına gelindiğinde 300'den fazla uçan hemire mevcuttur ve ABD'deki dört büyük ulusal hava yolu şirketinin toplam yolcu sayısı yarım milyona ulaşmıştır (Vantoch, 2013: 22). Sayıları az da olsa, gökyüzü kızları kısa süre içinde Hollywood film yapımcıları, yazarlar ve havacılık muhabirleri arasında en popüler konu haline gelmiştir. Bu yıllarda hostesler aylık ortalama \$100 ile 125\$ (Vantoch, 2013: 28) civarında para kazanmaktadırlar, bu para kıdemli bir hemirenin kazandığından üstünde bir paradır. 1926 - 1938 yılları arasında 6000'den daha az olan yolcu sayısı 1.4 milyon kişiye ulaştı ve 1937 - 1940 yılları arasında Amerika'nın var olan tüm hava yolu şirketlerinde hostes olarak uçan kadın sayısı 400'den 1000'e yükselmiştir (Vantoch, 2013: 34). Kadınlar bu dönem süresince uçaklarda kendilerine iş bulabilecekleri bir saha yaratmışlardır. Dönemin popüler kültüründe bu ilk nesil hostesler 'gökyüzü kızları' (Nielsen, 1982: 10), göz kamaştıran, beyaz ve vatansever kahramanlar olarak karımıza çıkarlar (Latson, 2015). 1930'ların ortalarında hostesler Amerika'nın popüler ikonları haline gelmişlerdir (Schmidt, 2013).

Görsel 2. 2. The Original Eight (Corbis, 1930)



Kaynak: (Barry, 2007: 20)

Hosteslerin ırk, sınıf ve cinsiyet kimlikleri şirketler için hayati bir öneme sahiptir; çünkü dönemin uçabilen insanları sadece ayrıcalıklı sınıf olan beyaz, zengin i adamları ve bürokratlardır. İlk kuşak hosteslerde aranan özellikler hem ırelık e itimi almı olmaları, 162 cm den uzun olmamaları, 20 ile 26 ya arasında olmaları, 53 kilodan fazla olmamaları ve bekar olmalarıdır. 1930 ile 1935 yılları arasında United Hava Yolları hostes olmak isteyen kadınlardan 15 bin başvurulmuştur. 1939 yılında Amerikan Hava Yolları'na yapılan 5 bin başvurudan 100 kişi ile görüşme yapılmıştır, 20 kişi ile alınmıştır (Vantoch, 2013: 28-29). 1950'de United Hava Yolları'nda çalışan bir kabin memurunun uçuşa gitmeden önce yapması gerekenleri hatırlatmak üzere hazırlanmış olan kontrol listesinde şu maddeler yer almaktadır (Whiteleg, 2007: 50).

- Yüzünde samimi ve arkadaşça bir gülümseme
- Dik ve dengeli bir duruş
- Temiz ve doğal bir makyaj
- Tırnaklar manikürlü ve ojeli
- Beyaz eldivenler
- Saç kesimi modern
- Üniforma ütülü ve temiz
- Çanta düzenli
- Ayakkabı temiz ve parlatılmış
- Bröveler/ Nişanlar takılmış

- Çoraplar düzgün

Türkiye’ de ise o dönemlerde henüz kabin memurlu unu ortaya çıkaracak gerekli alt yapı olu mamı tır. Bunun için ilk hostesli uçu tan itibaren 18 yıl beklemek gerekmi tir. Adile Tu rul, Mualla Bayülken, Münevver Erdo du ve Nermin en ilk kabin görevlileri olmu lardır. Bu isimler Türkiye’de 1946 yılında hepsi 20.000 Dolar’a satın alınan 30 adet yirmi bir ki ilik DC-3 uçaklarında, “Havacı Kadın Kamarot” ismi altında i e ba layan ilk dört kadın kabin memuru olmu lardır. Telsiz menzillerinin yetersizli i nedeniyle uzun menzilli uçu larda telsizci olarak görevlendirilen bu kadınlar, hem telsizcilik yapmı , hem de ikram hizmetlerini gerçekle tirmi tir. 1948 yılında dı hatların açılmasıyla 5 kabin memuru daha i e alınmı tır. Bu görev, daha sonra makinist ve telsizci erkek memurlara devredilip, 1950’de hosteslik kaldırılrsa da, dünya ile rekabet ve artlar Devlet Hava Yolları’nı 1952’de tekrar hostes alımına zorlamı tır. İlk hosteslik 1 Ocak 1948 yılında ihdas edilmi tir (Albayrak, 1983). Adile Tu rul kendisi ile yapılan bir görü mede dönemin hosteslik anlayı nı öyle betimlemi tir:

“Hosteslik, yolcular tarafından çok iyi kar ılanmı tı. Biz de onları memnun etmek için elden geleni yapıyorduk. imizi seviyorduk. Hiçbir sıkıntımız yoktu. Ancak, Do u Anadolu ehirlere yaptı mız uçu larda hemen her zaman bir sorunla kar ıla ırdım. ni kalkı larda malüm, kemerleri ba lamak ya da çözmek gerek; kemerlerini ba lamayan yolculara yardım eder, biz ba lardık. Fakat ayet bu bir erkek yolcu ise yandınız: ‘Biz avrat milletine kemer ba latmayız’ diye tuttururdu. Kendisi ba layamaz, bize de ba latmazdı” (Albayrak, 1983: 63).

Kabin memurlu u Türkiye’de gündeme geldi inde, mesle in sosyal in asına Amerika ve Avrupa’da iktidarın ihtiyaçları do rultusunda pek çok yeni eklenti yapılmı olacaktır. Yurt dı ndan e itmenler getirilerek Türkiye’de kabin memurları e itilmeye ba lanmı tır. Uçakları dı arıdan almak, bilginin tahsisini de gerektirmi tir. Türkiye’de bu yıllarda meslek algısı hakkındaki detaylı bilgilere ula abilme; ancak bu dönemde kabin memurlu u yapmı kadınların deneyimlerinin kendi bakı açlarından incelenmesi ile elde edilebilir. Böylelikle Türkiye’deki uçu görevlilerinin toplumsal cinsiyet meseleleri ile müzakere etme biçimlerine ula ılabilecektir. Bu kadınların her birinin özgün deneyimlerine, otobiyografilerine, kendi uçu notlarına, günlüklerine, çalı tıkları kurumların kayıtlarına ula arak kapsamlı bir ara tırma yapılması gerekmektedir.

Türkiye'deki pilot ve hostes kadınlar ile ilgili yapılmı ara tırmalar bir elin parmaklarını geçmeyecek kadar az sayıdadır.

Görsel 2. 3. Adile Tu rul Yolculara Kolonya Servisi Yaparken,1946



Kaynak: (Albayrak, 1983: 63)

Görsel 2. 4. Costarik simli Hostes E itmeni, Türkiye'de Hostesleri E itirken, 1956



Kaynak: (Albayrak, 1983: 92)

Amerika'da 1930'larda evlenen kadınlar e lerinin sava a gidi ini görmü lerdir. 1940'larda yeti enlerse e leri sava a giden kadınlar gibi, bir aile yuvasına ve çocuklara hiçbir zaman sahip olamayacaklarından korkmaktadırlar. Erkekler sava tan geri döndü ünde, süratle evlenmeye do ru bir akım ba lamı tır. E lerin ve e adayı erkeklerin sava a gittikleri ve bir bombanın dü mesiyle yok olma olasılı mın varlı ı,

kadınları ev kadını olma ve annelik misyonunun kutsallığı fikrine yaklaştırmıştır. Onlara meslek sahibi olarak ve evin dışındaki şeylerle uğraşarak savaşın getirdiği yalnızlığın aynısını duyacakları fikri kabul ettirilmiştir. Egemen, kadınlar için bir seçim zorunluluğu ortaya çıkarmıştır; sevgi, aile yuvası ve çocuklar ya da öteki amaç ve istekler (Friedan, 1983). “Metropolitan Hayat” dergisinin verdiği sayılara göre, 1940 ile 1957 arasında, ergenlik çağındaki kızların doğum ve çocuk sayısı yüzde 165’lik bir artış göstermiştir. Amerikan kadınlarının yarısı 20 yaşına dek evlenmiş bulunmaktadır” (Friedan, 1983: 156). 1946-1964 yılları arasında, Amerika’da yaklaşık 76 milyon bebek dünyaya gelmiştir (Edge, 2011: 54). Amerikalıların çocuk yapması için imkan sağlayan ekonomik programlar ile hükümet programlarının da bu doğumlara büyük katkısı olmuştur. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra yürürlüğe giren ve “G.I. Bill”^{††} olarak anılan yasa, nüfus artışını hızlandıran önemli bir etkidir. Bu yasa sayesinde ülkesine dönen askerler uygun fiyata ev alma, uzun vadeli işlerde çalışmaya, eğitimlerini sürdürme, para biriktirme ve aile kurma imkanı bulmuştur. Aynı dönemde sanayide talepler artmış ve Amerika’da üretim patlaması yaşanmıştır. Daha önce silah ve tank üreten fabrikalar, artık daha ucuz arabalar ve tost makineleri üretmeye başlamıştır.

Başta kadınların ve tüm irrasyonel davranışlar sergileyen insanların evcilleştirilmesi fikrini ortaya çıkaran Freudçuluk ise; 1940’lara dek Amerika’da tam olarak kabul göreceği bir alan bulamamıştır. Tarihsel ve kültürel süreçte Freudçu ruh bilimi bir insan davranış bilimi, insan acıları için bir tedavi yöntemi olmaktan öte bir anlam kazanır. Her şeyi içeren bir Amerikan ideolojisi, yeni bir din haline gelir. Freud’un öne sürdüğü ‘penise imrenme’ kavramı, 1940’lardan başlayarak Amerikan kadınlarının psikolojilerindeki bozukluk olarak addedilen bazı davranışları açıklamak üzere kullanılır (Friedan, 1983: 110); oysa toplama kampları, faşizm deneyimleri (Frankl, 2009), Hiroşima ve Nagasaki’ye atılan atom bombası gibi felaketlerle dolu katastrofik bir dönem söz konusudur. Freudçu söylem, Amerikan kadınının bu süreçte doğul olarak yaşadığı acılarının üstünü örtmek ve bu acıları unutturmak amacıyla iki

^{††} “Servicemen’s Readjustment Act of 1944” olarak da bilinen yasa: Yüksek öğrenim için maddi yardım da dahil olmak üzere, ABD askeri hizmet tecrübesi bulunan gaziler için kapsamlı bir fayda paketini içerir. Detaylı bilgi için Bkz: (<https://legal.dictionaty.thefreedictionary.com/GI+Bill>)

ku ak boyunca ba vurulan en temel kaynaklardan biri olmu tur. Tüm e itim sistemi kadınları sadece evlenmeye ve çocuk yapmaya hazırlayan programlara dönü mü tür (Friedan, 1983: 111). Kadınlar bu dönemde, “Aristoteles’i Freud’a ba layan bin yıllık gelenek uyarınca bir kere daha eksiklikle tanımlanmakta ve egemen kültürün bo luklarında (uygarlı ın ‘ev’inde) ikamete mecbur bırakılmaktadır” (Berkta y, 2003: 137). 1942’de yayınlanan ve 20 yıl boyunca üniversitelerde kadınlara ders kitabı olarak okutulan *Modernler için Evlilik*’te (1942) yazan bir paragraf u ekildedir;

“Cinsiyetler birbirini tamamlar. Kol saatimde bana zamanı gösteren, akreple yelkovandır. u halde parçalar bütünden daha önemlidir diyebilir miyiz? Ne biri ne öteki daha önemlidir. Her ikisi de kendi i levi açısından de erlendirilmelidir. Parçalar, birlikte i lev gören bir bütün olu turur. Tek ba ma olan her hangi biri, bir anlamda yarıdır. Parçalar birbirini tamamlar Kadınlar ve erkekler aynı meslekleri yapar ya da aynı i levlerde birle irlerse, birbirini tamamlayıcı bu ili ki yitirilebilir” (Kitaptan akt. Freidan, 1985: 116).

Liselerde ve kadın erkek karı ık üniversitelerde kadınlar ‘kafası çalı an’ olarak damgalanmamak için derste tartı maya girmekten kaçınımlardır. Böylelikle kadınların çocukla tırılması fikri gerçeğe meye ba lar. Amerikalı bir toplumbilimcinin açıklamaları u ekildedir;

“Genellikle denilebilir ki, bir kadın ne denli ‘çocuksu’ kalır, kendi kendine karar almakta ne denli güçlük çeker, davranı larını yönetmekte anne ve babasına ne denli ba ımlılık duyar, ya da manevi ba ımsızlıktan ne denli uzak kalırsa, ileride kuraca ı yuvaya ba lılık göstermekte de, erke e göre o denli ba arılı olur. Hiç ku kusuz, kadınların üstüne titrenmesi ve korunmaları kadınlarda genelle mi bir ba ımlılık duygusu uyandırır ve bu, hala birçok ataerkil özellikler gösteren toplumumuzda, baba evinden koca evine geçi i kolayla tırır” (Kitaptan akt. Freidan, 1985: 121).

Freudçu mikroskobun mercekleri altında bamba ka bir aile kavramı olu maya ba lamı tır. Odi pus kompleksi ve karde ler arası rekabet deneyimleri, ailenin günlük konu malarına girmi tir. Özel dikkat gerektiren ki i olarak da ‘anne’ seçilir. Birden bire annenin her eyden sorumlu tutulabilece i anla ılır. Her sorunlu çocu un; her alkolik, intihara kalkı an, izofrenik, psikopatik, nevrotik yeti kinin; iktidarsız erke in; so uk ya da önüne gelenle birlikte olan kadının; ülserlinin, astımlının ya da ba ka türlü bir rahatsızlı ı olan herkesin geçmi leri incelendi inde bir anne bulmak mümkün olur

(Freidan, 1985). ronik bir rastlantıyla, annelere kar ı ba layan bu hücum, tam Amerikan kadınlarının ba ımsızlık haklarını kullanmaya yeltendikleri, bir devrede açılmı tır.

Tarihte daha sonra 2. Dalga Feminizm olarak adlandırılacak olan bir hareket ba lamı tır. Kadınların yalnızca kamusal hayatta yer alıp siyaseten temsil edildiklerinde kurtulaca ı dü ünncesinin yeterli olmadı ı anla ılmı tır. kinci Dünya Sava ı sırasında erkeklerin cepheye gitmeleriyle birlikte, kamusal alandaki üretimde kadın eme i iyiden iyiye görünür olmu tur. Kadınlar mesleklerde daha aktif olarak varlıklarını göstermeye ba lamı lardır; ancak sava ın bitmesi ve erkeklerin yeniden üretime geri dönmesi, kadınların evlerine geri ça rılması sonucunu do urmu tur. Ev hayatının, özellikle domestik alandaki teknolojik ilerlemenin kadınları evlerinde tatmin etmesi beklenmi tir (Donovan, 2014: 265-310). Buna kar ı bir tepki geli tirilmesi kaçınılmaz olmu tur ve ortaya çıkan tepki 2. Dalga Feminizmin ye ermesine olanak sa lamı tır.

1945 yılında Freud'un ye eni Bernars, Halkla li kiler uzmanı olarak sahneye çıkmı tır ve Amerika'da Halkla li kiler alanında gizli ikna yöntemleri kullanmaya ba lanmı tır. Bernars dönemin Amerikası'nda kadınların, kimliksiz, ki iliksiz, amaçsız olu larının yarattı ı birikimin, alı veri anında dolar ekline döndü ünü ke fetmi tir.## Bu dönemde Amerikan piyahasındaki tüketim maddelerinin yüzde yetmi be inin kadınlar tarafından satın alınmakta oldu u (Freidan, 1985: 77) gerçe i göz ardı edilmemelidir. Duby ve Perrot'a göre, bu dönemde tanıtılan kozmetik ve temizlik ürünlerini di il tüketici kimli ine ba lamı lardır. Reklamlara göre, kadınlar ev i lerinde ba arılı olmak, erkekleri cezbetmek, çocuk büyütme ve sosyal kabul görmek için bu ürünlere tamamen ba ımlıydılar (2005: 323).

1945'te Amerikan kadınlarının elektrikli ev aletlerine ka ı tutumlarını saptamak için bir ara tırma yapılmı tır. Ulusal düzeyde 4500 orta sınıf mensubu kadının katıldı ı ankete göre kadınlar, manipüle edilmek üzere kategorize edilmi ve 'gerçek ev kadını' ,

Halkla li kilerin ke fi ve gizli ikna konusunda detaylı bilgi için Bkz: Century of Self Belgeseli 1995.

'kariyer kadını' ve 'dengeli ev idarecisi' (Freidan, 1985) olarak 3 gruba ayrılmışlardır. Araştırmanın vardığı sonuçta göre, dengeli ev idarecisi tipi hem ev hem de bir işte çalışan kadınlar, gelecek için en geniş pazar potansiyeli gösterdiklerinden, ev aletleri üreticilerinin kadınları bu gruba dahil olmaya ikna etmeleri avantajlı ve karlı olacaktır. Böylelikle artık kadınların dışarıda çalışmalarına onay verilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. "Araştırmalar, mal sahibi olma mutluluğunun bu kadınlara yeterince genç yaşta edinilmesiyle gerçekleşebilirse, onların giderek dışarıda çalışmalarına göz yumulabileceğini söylemektedir" (Freidan, 1985: 185).

Çalışmanın odak noktası olan uçaklarda çalışan 'ev kadını hostesler' olarak tanımlayabileceğimiz hostesler bu dönemde, 'mükemmel e' imajını yansıtmaktadırlar. Bakım, ilgi ve sevecenlik gibi duygularla ilişkilendirilen kadın, uçaklarda bebeklerin beslenmesi ve ilgilenilmesi konusunda hostesleri ön plana çıkarmaktadır. Ellerinden her işi gören bu kadınlar, kendilerine atfedilen annelik rolünü de, anne olmadıkları ve işsizlik sözleşmelerinde bekar olmaları gerektiği kuralına rağmen (Dönemin Amerika'sında evlenmeden çocuk sahibi olmak henüz kabul edilir normlar arasında değildir), yerine getirmek için biçilmiş kaftanlardır. Yaş sınırlaması koyulan meslekte, 32 yaşından sonra evlenmeleri için uçaklarda emilen kadınlar, artık geleceğin emeli olmaya hazır olarak meslekten ayrılmaya zorlanırlar (Demirhan, 2016: 172). Böylelikle uzun soluklu bir kariyer planı haline getirilemeyen hosteslik, uçuşmanın iyi bir emel olmaya hazırlanmanın en iyi yollarından biri olarak kurgulandı ve bir emel süreci olarak sunulmaya başlandı. Anneler ve çocuklar hava yolu şirketlerinin kampanyalarında yer almaya başlandı. Hava yolu hostesleri, misafirlere kendilerini evinde hissettirmek üzere bir kez daha emel edilir; onları mümkün olan en iyi şekilde ağırlar, yolcuların gökyüzündeki evlerinin donanımlı çalışanları haline gelirler. "1954 yılında Amerikan Hava Yolları uçak içi tasarımlarında Amerikan ev tipi bazı özellikleri hosteslerine verdi ve emel ile uçak içine taşıyarak ev atmosferi yaratmaya çalışır" (Hochschild, 1983). Misafirlerin büyük çoğunluğunu dönemin zenginlerin patronları, bilim insanları, askerler yani erkekler oluşturmaktadır. Hostesler toplumsal cinsiyet normları çerçevesinde emel edilerek, müşteri servis ve memnuniyeti konusunda geleceğin emel emeli ve anneleri gibi davranmaya zorlanırlar.

Sonuç olarak dönem itibariyle kabin memuru olarak çalışan bütün kadınlar görev alanlarını evleri benzeri çalışmalarıyla ‘sınırlı’ kadınsı olarak nitelemeye alı tırılmı lardır; fizik kurallarını aarak gökyüzünde uçan bir aletin içinde nasıl çalış tıklarını merak etmemi ler, uça ın havada kalma prensibini sorgulamamı lardır. Sorduklarında da cevap alamamamı lardır. Böylece i lerinin bilimsel içeri inden uzak tutulmu , edilgen, suskun bir ço unluk olu turulmu tur. Süreç tıpkı kendilerinden önce tıpta uzmanla mak isteyen hem irelerin bakım i ine razı olmalarına benzemektedir.

İkinci Dünya Sava ı sonucunda Amerikan kültüründe hızlı bir de i iklik meydana gelmeye ba lamı tır. Sava tan sonra Amerikan aileleri ‘Baby Boom’ (bebek patlaması) ile ülkeyi yeni bir döneme sokar. Yeni kurulan mahallelerde ya ayan Amerikalılar arasında çok çocuk yapma popüler hale gelmi tir. Aileler çocuklarını kendilerinin ya amadıkları kadar iyi artlarda yeti tirmeye çalı ır ve adeta bunun için birbirleriyle yarışır hale gelmi lerdir. İyi evlerde oturmak, çocuklarını iyi okullarda okutmak, onları teknolojinin en son nimetleriyle buluşturmak, çocuklarına spor arabalar almak, onların geleceklerini garantilemek için borsa ve fon yatırımlarında bulunmak Amerikan ailelerinin standart davranı ı haline gelmi tir. Benzeri imkanlar ile yeti en yeni nesil, artları itibariyle geçmi nesillerden oldukça farklıdır. İkinci dünya sava ı ya anmı bir dönemden, adeta hiçbir sorun yokmu çasına ya anan bir döneme geçilmi tir. Yeni nesil rahat ya amayı, serbest dü ünmeyi, özgürlü ü ve macerayı seven ve popüler kültürü geli tiren bir nesil olur. Amerikan sosyal ve politik kültüründe halen Baby Boom çocukları neslinden gelmek bir ayrıcalık ve bir kalite unsuru olarak görülmektedir. Baby Boom çocukları zamanla aileleriyle, üniversite hocalarıyla, bürokrasiyle ters dü üp evden, üniversiteden ayrılan ve özellikle sava a gitmeye direnen gruplar haline gelmeye ba lamı lardır. Yeni nesil kendine, dönemin alternatif ve muhalif popüler kültür figürlerinde Janis Joplin gibi idoller seçmi tir. Baby Boom ku a ının farklılı ı Amerika’nın yerle mi kültürüne ve klasik de erlerine meydan okumasıdır (Gürbüz, 2010).

Dönem içinde ya anan “Vietnam Sava ı (ABD birlikleri 1963 yılından 1973 yılına kadar sava a dahil olmu ve 60.000 kadar asker ölmü tür) modern tarihte medyaya açık ilk sava tır. Sava medya tarafından sansüresiz olarak takip edilir ve

görüntülenir. Bu yüzden Amerikan halkı sava ı gerek görsel ve gerekse yazılı basında sica ı sica ına yakından takip edebilme imkanı bulur. Bu durum ise toplumun sava ı daha gerçekçi bir ekilde de erlendirmesine ve sava a kar ı daha fazla sesini yükseltmesine sebep olmu tur” (Gürbüz, 2010). 68 ku a ı üniversitelerden sokaklara çıkarak kendini göstermiştir. Sava protestoları içinde siyahi halkın haklarının savunulması bakımından da çok önemli bir süreç ba lamı tır. 1964 yılında Amerikan Medeni Haklar Yasası'nın imzalanması ile özellikle ırkçılık ve cinsiyet ayrımcılı ı konularında hassas davranmaya ba layan ülkede 2. Dalga Feminizm de sesini duyurmayı ba armı tır. Amerikan ya am tarzının gündelik hayata nüfuz eden kabiliyeti tüm bireylerde de i imi ba latmı tır. Çok katmanlı; arzu kültürü, haklar, e itlik, yeni teknoloji ve satılması gereken ürün fazlalı ı söylemleri dolu Jet ça ı olarak adlandırılan yeni bir dönem ba lar Amerika'da. “Bu dönemde te ebbüs ruhunu tatmayan bir Amerikalı vaftiz edilmemi gibidir” (Takı , 2005: 2). Jet ça ı, manipülatif, hareketli, arzulu, özgürlükçü, liberal ve zenginlikle e de er bir dönem olmu tur.

26 Kasım 1958'de yolcu ta imacılı ı yapmaya ba layan ilk jetin uçu u ile Amerika dünyaya do ru hızla kanatlanır. Medyada sansasyonel bir etki yaratan bu jet dünyayı de i tirecektir. Gidilen uzak noktaların sayısındaki artı ile yolculuk sürelerinin artması ve uçak içinde geçen uzun saatler ile birlikte yolcuların can sıkıntılarının giderilmesi gereklili i ortaya çıkmı tır. Bu durum sava ın sonlarına do ru, hem irelere duyulan ihtiyacın azalması ile de do ru orantılı olarak kabin görevlilerinin giderek daha e lenceli kadınlar haline do ru dönü türülmesine yol açmı tır. Amerika'nın yeni düzen fikirlerini yaymanın en hızlı ve etkileyici yolunun havacılıktan geçti i ke fedilir. Her hostes, Amerika'nın yeni tüketim düzeninin di er kıtalara sunumunu yapmak üzere seçilmeye ba lanır. Özel giri imin hakim oldu u bir ekonomide yeni ürünler için bir gereksinme ortamının yaratılması gerekmektedir. Bunu yapmak içinde kadınları yeni eyler isteyecek ba ımsızlı a kavu turma yolu benimsenmiştir. Amerika'nın ürünler hakkında dü ünme biçimlerinin de i ti i bu dönem, ihtiyaç kültüründen arzu kültürüne do ru yönlendirilmek istenen halkın arzulamak için e itildikleri bir dönemdir. Miller'a göre; “Psikoloji pazarlama ara tırmaları için insan do ası üzerine önemli bir dedektiflik hizmeti sunmu tur”.

“Kitlelerin Düzenli alı kanlıklarının ve görü lerinin bilinçli ve akıllı manipülasyonu demokratik toplumlarda önemli bir elementtir. Toplumun bu görünmez mekanizmasını manipüle edenler, ülkenin gerçek yönetici gücü olan görünmez bir iktidar in a ederler” (2011: 48).

nsanların arzuları, ihtiyaçlarını gölgede bırakacak ekilde dönü türülmü tür. Kıyafetlerde yapılan de i ikliklerle, sava döneminin militarist, bürokratik ve buhranlı havasından sıkılan genç kesime daha arkada canlısı bir hitap ekli seçmenin koltuk satmak için önemini fark eden hava yolu irketleri, artık gözlerini merakla dünyayı görmek isteyen, e itim için Avrupa’ya gitmek isteyen, dinamik, canlı ve özgürlükçü gençlere dikmi tir. Bunu “bireyselli i ön plana çıkaran üniformalar” (Lovegrove, 2000: 34) ile sa layacaklardır. Eski anlayı ları ile devam edemeyeceklerini fark eden birçok hava yolu irketi dönemin en ünlü reklamcılarıyla çalı maya ba lamı tır. Bu dönemde Amerika’nın seks özgürle mesi konusunda ya adı ı Beatnik^{§§} etkisi kendini ya amın her alanında hissettirmeye ba lamı tır. Yeni üniformaların tasarımından, uçaklarda^{***} ve üniformalarda kullanılan renklere kadar bu özgürlük de i imi hissedilmektedir.

kinici Dünya Sava ı döneminde ço unlukla yolculuk yapan ‘i adamı’ yolcu profilinden vazgeçilerek bu dönemde ‘turistlere’ odaklanılacaktır (Lyth, 2012).

Özgür seks söylemlerinin ülkenin her noktasına etki etti i günlerde, hosteslerin, hava yolu irketlerinin kazançlarının katlanarak artmasında, seksapeliteleri ön plana çıkarılarak kullanıldı ı bir dönem ba lamı tır. Bu dönem, gökyüzünün sahte anneleri rolünden sıyrılarak, dönemin evde oturan ve iyi bir e olan kadınlarından farklı bir

^{§§} Beat ,tempo (vuru adedi) anlamında iken müzisyenlerin jargonunda ,görmü , geçirmi , yıkılmı ve kaybetmi gibi anlamlar içermi ve edebiyat alanında yeni bir ku ak yaratmı tır (Erkal, 2014: 46). Beat ku a ı Newyork merkez olmak üzere San Francisco ve Denver’da toplanan, sanatın farklı alanlarıyla ilgilenen 1960’larda ise müzik alanında önemli olan bir akımı kapsamaktadır. Kısa sürede, yazarlar, ö renciler, uyu turucu ve alkol tutkunlarından olu an bu grubun toplumsal de erlere sırtını dönmesi ve yeni bir ya am kültürü olu turmaya ba laması dikkat çekmeye ba ladı. So uk sava döneminde de politikadan uzak olan bu akım, özellikle Vietnam sava ından etkilenerek politikle meye ba ladı. Böylece Hippi ve barı hareketi, özgür a k, hafif uyu turucu tüketimi, Uzakdo u dinleri, komün ya am, makrobiyotik yiyecekler gibi akımların çıkmasına yol açtı (Gürses, 2017: 325).

* Detaylı bilgi için Bkz: <https://www.flickr.com/photos/24463781@N02/2327748780/>

kadın imajı yaratılma dönemi olarak dü ünülebilir. Hosteslik i ilanlarında, hem irelik lisansı yerine iki yıllık kolej mezuniyeti istendi i dönemler ba lamı tır. irketler yarattıkları, e lenceli, seksi, cesur, özgür, cüretkar kadın imajını sadece devam ettirmek niyetiyle kalmaz bu imajı güçlendirecek kadınları i e almaya ba larlar. Kadın istihdamının genel durumuna bakıldı nda, 1965 yılında hostesli in merkezi bir konuma geldi i görülecektir. Hosteslik artık, Kathleen Barry'nin (2002), "arketip bir kadının i i "olarak adlandırdı ı ey haline gelmi tir. Cinsellik hava yolu irketlerinin bir statejisi ve planlama aracı olarak kullanılmı tır.

Week'e göre cinsellik; toplumsal olarak üretilen - iktidarlarca kullanılan-karma ık bir kavram, pazarlık ve mücadele (1986: 25) sahasıdır. Dolayısıyla tıpkı; kültürel olarak üretilmi tüm di er kavramlar gibi belirsizlikten beslenmektedir.

Mesle e yapılan ba vuruların sayısındaki artı , kadınların uzun süre eve hapsedildikten sonra, eve kapatılmalarının altında yatan gerçek niyet -ev için daha fazla e ya satın almaya yönlendirilmek istenmeleri- konusunda bilinçlenmi olabilecekleri gibi bu dönemde ortaya çıkan 2. Dalga Feminizmden ve toplumsal cinsiyet söylemlerinden etkilenmi olmaları da mümkündür. Bu saptamanın temeli, i ba vuru sayısının arttı ı günler ile bir süredir hosteslik yapan kadınların i bırakma eylemlerinin gerçekleşti i günlerin aynı dönemlere denk geliyor olmasına dayanmaktadır.

Hosteslerinin bir araya gelerek 1945'de kurdu u birlik Airline Stewardess Association (ALSA), 20. yüzyılın en önemli örgütlü çalı an kadın topluluklarından biri haline gelmi tir. 1964 Medeni Haklar Yasası'nın imzalanması ile özellikle ırkçılık ve cinsiyet ayrımcılı ı konularında hassas davranmaya ba layan ülkede, hosteslerin ayrımcılı a kar ı açtı ı davaların sayısı giderek artmaya ba lamı tır.^{†††}

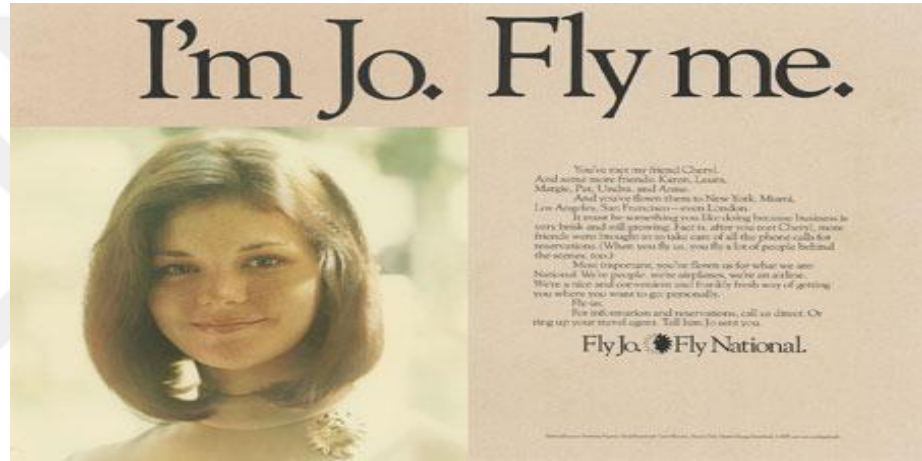
1970'li yıllarda hosteslerin sayısının giderek artıyor olması verdikleri mücadelede en etkili silahlardan biri olmu tur. Özellikle reklamlarda a ırı

^{†††} Evlilik yasakları, ya kısıtlamaları ve hamileleik ile ilgili uygulanan politikalar hakkında Detaylı bilgi için Bkz: (<https://www.thoughtco.com/flight-attendants-and-sex-discrimination-3528169>).

seksile tirilmi hostes imajına kar ı mücadelelerinde ülkenin pek çok yerinden meslekta larıyla bir araya gelmi lerdir. 1971’de hostesler, National Hava Yolları’nın *arkada ça yakla an hostes* kampanya serisi kar ısında zor zamanlar ya amı lardır. O günlerden bu günlere mesle in cinsiyetçi bir ekilde kodlanmasını sa layan reklamlar içinde en etkili kampanyalardan biri ‘Fly Me’ kampanyası olmu tur.

1971 yılında ‘Fly Me’ kampanyası, kadınların günlerce i bırakması ve irketin Newyork ofisinin basılması ile sonuçlanmı tır (Whitelegg, 2007: 60).

Görsel 2. 5. Fly Jo Fly National



Eri im: <http://www.stuffmomnevertoldyou.com/blogs/best-of-the-worst-vintage-airline-ads-im-cherly-fly-me.htm>, (13.10. 2017)

Görsel 2. 6. Life Magazine Haber Görseli, 1971



Eri im: <http://www.retrospace.org/2009/11/the-groovy-age-of-travel-3-time-before.html>, (13.10.2017).

ten 32 ya ında çıkarılan kadınların, uçaklarda geçen hayatları ile evlerinde tam zamanlı ev kadınları olarak geçirmeye ba ladıkları hayat sonucunda (Cobble, 2011: 76), toplumsal cinsiyet ayrımının daha çok farkına varan bu kadınlardan bazıları zorla emekli edilen kabin memurları için klüpler açmı lardır (Douglas, 2015: 114). Çalı an i arkadaşlarıyla bulu mak için organizasyonlar planlamı lardır. Bazıları i lerine geri dönebilmek için bu toplantılarda örgütlenmi tir. 32 ya ına gelen bir kadının irkinle ece ini, ekicili ini kaybedece ini ve anti sosyal olaca ını savunarak ya sınırı getiren hava yolu irketlerine kar ı, i ten bu sebeple çıkarılan kadınlara hakaret edildi i konusunda ısrarcı davranmı lardır. irketlere ya lanmanın de il, ya lı görünmenin onlar için bir problem te kil etti ini ve bu sebeple i ten çıkarmanın bir cinsiyet ayrımcılı ı oldu unu anlatmak için mücadele etmi lerdir. “1958’de Lake Central Hava Yolları’nda çalı an 32 hostes cinsiyet ayrımına son verilmesi için 11 gün i bırakmı tır” (Vantoch, 2013: 208). Evlenip bunu gizli tutan kadınların direni i, hamile olup i e gizlice devam eden (s,214) kadınların mücadelesi sonucunda evlenme ve hamilelik yasa ının uygunsuzlu unu, bedenleri hakkında tek karar mekanizmasının kendileri oldu unu duyurmu lardır. Bazı hosteslerin davaları ölke çapında ses bulurken, hosteslerin yer aldı ı güzellik kültürü, feminizmden uzakla tırılmalarının sebebi olmu tur. Güzellik eli kili bir hal almı tır. Bir yandan tüm kadınları standartla tırmak ve erkek için ideal olanı yaratmak üzere kullanılırken, di er yandan, bu kadınları görünür kılarak onlara biçilen toplumsal rollerin de i tirilmesi için kullanılmı tır. Güzellik bir anlamda kadınları bir araya toplayarak birlik olmaları için sebep olu turmu tur. “National Organisation of Woman (NOW) gibi dönemin feminist örgütlerinden hem destek görmü lerdir hem de bu organizasyonların olu umuna katkı sa lamı lardır. Aralarında Patricia Ireland gibi, Pan Amerikan Hava Yolları hostesiyken 1968’de NOW’ın ba kanlı ını yapan feminist kadınlarda vardır” (Vantoch, 2013: 211). Bu dönemde NOW ayrımcılı ı ön plana çıkarmı tır ve öncelikli olarak ele alınması gereken konu ilan etmi tir; fakat hosteslerin sahip çıktı ı tarzda bir feminizm anlayı ı evrensel olarak kabul görmemi tir. Hosteslerin güzellik kültürü, bir süre sadece hostesleri bir araya getirebilmi tir.

Hosteslik, bekar ve beyaz kadınlara macera dolu bir kariyer sunmaya başlamıştır. Başvuruların artması ile birlikte; mülakat prosedürleri ve işe alım kriterleri de değişmiştir. Vücut ölçümleri, kilo kontrolleri, yabancı dil testleri, zeka testi ve karakter analizleri gibi çok amaçlı ve sıkı bir mülakat dönemi başlatılmıştır (Vantoch, 2013: 37). Başvuruların bazılarında, dinlerini düzgün ve sıralı bir hale soktukten sonra tekrar başvuru yapmasının uygun olduğunu adaylara belirtildiği bazı görüşmeler de yer almaktadır (s, 38).

Yaş konusunda yapılan ayrımcılık, kilo kısıtlamaları, evlilik yasakları, sexist reklamlar gibi pek çok mücadele edilmesi gereken konu içinde 1968 Etilik İstihdam Fırsatı Konseyi (EEOC), uçuş görevlilerinin istihdamında, yaş sınırlamalarını 1964 Sivil Haklar Yasası'na dayanarak yasadı. Cinsiyet ayrımcılığı ilan etmiştir. Ayrıca 1968'de EEOC, seksizmin bir uçuş görevlisi olmak için iyi niyetli bir mesleki gereklilik olmadığını hükmetmiştir. 1971 yılında sadece kadınların işe alınması konusundaki kural tüm hava yollarında kaldırılmıştır (Tiemeyer, 2014). Evlilik kuralları 1980'li yıllara kadar devam etmiştir. Ayrımcılık kısıtlamaları, dava ve müzakereler yoluyla 1990'lı yıllarda rahatlamıştır (<http://www.nytimes.com/1986/07/11/business/united-settles-sex-bias-case.html>). Kilo konusunda hala 'normal sınırlar' daki kısıtlamalar, uçuş görevlisi olarak nitelenmeye hak kazanamayabilir. Normal sınırlar şirketlere göre farklılık göstermektedir. 1970'lerin sonuna gelindiğinde, hosteslik terimi cinsiyet tarafsız kabin memuru alternatifini ile değiştirilmiştir. Daha yakın zamanda ise, kabin ekibi terimi, mürettebat rolünün tanınması nedeniyle, dünyanın bazı yerlerinde "kabin memuru" ifadesinin yerini almaya başlamıştır. Burada 1973'deki petrol ambargosu ile havacılık endüstrisinin daha önce hiç olmadığı kadar maliyet bilinci kazanmasının ve 1978 Hava Yolu Deregülasyon Yasası'nın getirilmesiyle, bir dizi yeni operatörün daha ucuz tarifelerle işe girmesinin paralellik (Mills, 1993), kabin memurlarının işi oldukları gerçeğini göz önüne çıkaran en etkili olaylardan biri olmuştur; ancak hosteslerin kendilerini işçi olarak kabul edebilmeleri bugün bile çelişkili bir konu olarak tartışılmaktadır. Bu dönemin sonuna doğru reklamların cinselliğinden de il, artık basit, tekli bir koltuğun satışına odaklanıldığı görülmektedir. Bugün ise Amerika Birleşik

Devletleri'nin cinsiyet politikasını anlamının en belirgin ve kısa yöntemi New York'tan Los Angeles'a Virgin Hava Yolları ile uçmak olabilir.

Virgin America; artık uçuşun herkesin kullanabildiği bir ulaşım ekli haline gelmiş olması sebebiyle, uçuşların tekrar keyif alınan, ilk günlerine dönmesini kendine misyon edinmiş Kaliforniya merkezli bir hava yolu şirkettir. Zira artık kadınları, savaş dönemi ya da emperyalizm için kıtalar arası uçuşlar yapan örencilerden öte kalabalık, heterojen ve tanımlanamaz özelliklere sahip insanlar uçaklardan faydalanmaktadır. Virgin Amerika'nın öyle bir sınıf yaratması icap eder ki kendini diğer düşük bütçeli ya da devlet hava yollarından ayrı bir yere yerleştirebilsin. Bu konuda kullandığı pazarlama stratejisini yine kadınlar üzerinden yürütmektedir. Virgin Hava Yolları'nda kabin memuru olabilmeyen kadınları, şirketin web sayfasında insan kaynakları bölümünde yer almaktadır.

“Virgin America, insanları sadece A noktasından B noktasına taşımak için kullanılan bir filodan daha fazlasıdır. Biz, uçakları aratmak, insanları gitmek istedikleri yere götürmek ve bu süreçte onlara iyi vakit geçirmeyi sağlayan, statüko zorlayıcı kadınlar için bir topluluğuz. Biz bir şirketleri kökten değiştirmeyi amaçlıyız. Bu sebeple Virgin America herkes için deildir. Hava yolculuğunun yeniden yaratılması görevi, uysal, tok gözlü ve rahat olanlara uygun bir şirket deildir”.

Öyleyse;

Nasıl bir şirket için bu işi yapabilir?

Yaratıcı, efkatli, sabırlı, öngörülerine güvenen, içinden geldiği şekilde doğal davranan, konuşkan, nazik, hırslı, emelcili, mütevazı, cesur, sempatik, soğukkanlı, adanmış, tutkulu, meraklı, enerjik, ilham verici, güvenilir ve sıfatlarla arası iyi olan” (<https://www.virginamerica.com/cms/airline-jobs/why-virgin-america>, 19.04.2016).

Virgin Hava Yolları ilanında belirttiği gibi, kadınlardan uçak içinde ihtiyaç duyulabilecek olan ya da mesleğin var olma nedenine uygun (uçak için emniyeti sağlamak) özellikler aramamıştır. Bunun yerine toplumsal cinsiyet rolleri ayrı ve cezbedici unsurlar kullanmıştır. Bu unsurlar beden vasıtasıyla kadınların sergilemek zorunda bırakıldıkları unsurlardır.

Hava yolu işletmecilerinin sunduğu hizmetlerden, dünya üzerindeki tüm tüketicilerin serbestçe yararlanma imkânı bulunmaktadır. Bu da hava yollarının

küresellemeden en hızlı etkilenen mekanlar olmasına sebep olmaktadır. Şirketler birbirlerinin çalışanlarının, uçaklarının, ürünlerinin de hızından jet hızıyla haberdar olmakta, gerekli önlemleri almakta ve de hızlanmaları yapmaktadırlar. Zamanla hava yolu işletmeleri arasında oluşan hızlı rekabet, tüketicilerin istek ve beklentilerine uygun olarak hizmet kalitesinin artmasına ve bilet fiyatlarının düşmesine neden olmuştur. “Bir zamanlar lüks olarak kabul edilen hava yolu seyahati, günümüzde artık sıradan bir ulaşım seçeneğine haline gelmiştir” (Araz’dan akt. Tunceli, 2012: 86). Bu durum her yolcu tipini kazanabilmek adına farklı şirketlerde kadınlara farklı roller yüklenmesine neden olmaktadır.

2.2. Kabin Memurluğunun Cinsiyetlendirilimi ve Bu Açıda Medyanın Rolü

Medyada yer alan kadın temsilleri, feminist mücadele için büyük önem taşımaktadır. 1970’li yılların başında feminist mücadelenin öncülüğünde medyada sunulan kadın temsillerine dikkat çekilmiştir. Medyanın, siyasal iktidarın kendini meşrulaştırma aracı olarak kullanılan en büyük kaynak olması sebebiyle devletin eliyle medyanın eliyle her sunumda tokalaşmaktadır. Bu durumun toplumsal cinsiyet rolleri gibi kültürel kodların ve ideolojilerin reklamlar aracılığıyla yeniden üretilmesine sebep olmasının yanı sıra, reklamı izleyen kadınlar açısından da sıkıntılar yaratması kaçınılmazdır. Eril bir bakış açısı ile yaratılan görsel temsillerin büyük bir kısmı ise kadının bedeninin cinsel bir obje olarak inşaa edilmesine aracılık etmektedir.

Özbudun, insanın; pek çok olası tanımının yanı sıra, Max Weber’den bu yana, ‘anlam imalatçısı’ olarak da tanımlandığını belirtmektedir. Tüm insan toplumları çevrelerini düzene sokmak, sınıflandırmak ve düzenlemek amacıyla ona anlamlar dayatmaktadır. Bu sınıflandırma ve düzenleme sürecinde her şey bir imleyici olarak kullanılabilir: Renk, koku, doku, fiziksel özellikler, biçim, yaş-kuruluk, yaş, cinsiyet, etnik ve kültürel özellikler, sağlık, özrürlük vb. (2007: 145). Bu bağlamda kadınların bedeni eril bakış açısı karşısında kontrol edilebilen, sahip olunabilen bir şekilde nesneleştirilmekte ve tüm bu yukarıda sayılan kodlar ile birlikte bu mesajı ileten anlamların tesis edilmesine yönlendirilmektedir. Özbudun’un kadın bedeninin medyada hangi amaçlarla kullanılabilmesine dair öngörüsü sınırsız olduğu yönündedir.

“Kadın bedeni bir kez eril-di il hiyerar isi içerisinde yerle tirilip denetim altında tutulması gereken bir ‘ey’ olarak nesnele tirildi inde, sınırsız sayıda görüğü için bir gösteren’e dönü ebilecektir: sömürgeci tahakkümün kurgulanmasından ya da ‘ulus’un temizli i, saflı ının numunesi olarak algılanmaktan tutunda, etnik sınırların vurgulanmasına dek” (Özbudun, 2007: 143).

Kadınların kurgusal olarak temsil edilmeleri, onların gerçekçi olarak tasvir edilmelerinden ya da hikayelerinin anlatılmasından daha muhtemeldir. “Denebilir ki, kadınlar kamusal alanda ne kadar yoksalar, temsilleri o kadar boldur. Olympos tanrıçalarla doludur, fakat Yunan ehir devletlerinin kadın yurtta ı yoktur” (Duby ve Perrot, 2005: 10). Günümüzde kadınlar hakkında meydana gelen görünürlükteki ço alma yanıltıcıdır. Kadınların temsilleri fazlala mı tır ancak kendi sözlerine yer verilmemi tir. Saktanber’e göre, kadınlar hakkında bunca söz söylemenin yaygınla ması, toplumda kadınların e itsiz konumlarını dönü türücü farklı de er ve normların yerle ti ine i aret etmemektedir (1993 :213).

Bu bölümde, “hostes ikonografisi” nin geli imini izlemek için be hava yolu reklamı kullanılmı tır. Toplumsal de i imin, toplumsal cinsiyet ba lamında kabin memuru reklamlarında izlenmesi, cinselli e ili kin belirli dönemde ortaya çıkan reklamlarda görebilece imiz iktidar ba ıntıları ve bu ba ıntılarının arasındaki ili kilerin saptanması amaçlanmaktadır. çerik analizi analiz yöntemi kullanılarak, “reklamlarda yer alan sözcükler ve resimler üzerinden bir analiz yapılacaktır.

nsan zihnini yönlendirme gücü gibi büyük bir potansiyele sahip olan kavramlar kodun kilit terimleriyle (kuma , doku, desen, hacim, silüet, ortam) yaratılan bile imler ve permütasyonlar sonsuz bir de i im ya da ‘ilerleme’ hali içinde olu maktadır (Levine, 1985).

nsan bedeni, bütün kültürler için, aynı zamanda toplumsal ayrımları da destekleyen anlam ve simge üretiminin birincil kaynaklarından biri olagelmi tir. Söz konusu olan kadınların bedenleri oldu unda, üzerindeki atıfların daha da yo unla tı ı gözlemlenecektir. Çünkü erkeklerle kadınlar arasındaki hiyerar iyi kurma ve

kurumsalla tırma süreci kadınların bedenleri üzerindeki bir dizi anlam ve sınırlama yüklenmesi aracılı ıyla gerçekleştirilmektedir.

Bu bağlamda kabin memurları ve kabin memuru bedenleri, çalı manın ilerleyen bölümlerinde örnekleri incelenecek olan, hava yolu irketlerinin reklamlarında sıklıkla kullanılarak hava yollarının tek ve kolaylıklar içinde çalı anlarınımı gibi gösterilmektedir. Bu durumun kayna ında; ataerkil ideolojinin tahakkümü altında ve baskın erkek de erleri kurgusuyla örüntülenmi medyanın, irket yöneticilerinin ve iktidarın hakim ideolojisinin yer aldığı ispatlanmaya çalı ılacaktır.

Reklam 1. Braniff Hava Yolları 'Air Strip' Reklamı, 1965



Eri im: <https://marcrees.com/2011/08/introducing-the-air-strip/>, (13.10.2017).

19 Temmuz 1965'te Braniff, hostes üniformalarına parlak renkler getiren ilk hava yolu irketi olmu tur. Mary Wells, talyan tasarımcı Emilio Pucci'yi üniforma tasarlamak için kiraladı ında gökyüzü stilini tamamen yeniden ke fetmi tir. Pucci baskılarında, döneme uygun olarak halüsinojen ilaçların renkli etkisi gösterilmektedir. Bu kıyafetlerin üniformaya benzer pek bir yanı yoktur. Braniff hostelerine artık sahte kirpikler de dahil olmak üzere, moda uygun makyaj yapma izni verilmi tir. Pucci'nin tasarımları, vücudu saran ve sportif kuma larlardan tasarlanmı tır. Bu kemersiz

tasarımlar; kadınların bedenlerine daha özgür tavırlar önermektedir ve ulus çapında yayılmış yeni liberalize cinsel tutumları temsil etmektedir. Braniff, hava yolculuğunu genç ve moda uyumlu bir hale getirmek ve kadınlar da dahil olmak üzere geniş orta sınıfa ulaşmak için seksi hostes modelini icat etmiştir. Cinsel olarak kısıtıcı reklamlar kadınları seks nesneleri olarak erkek izleyiciler tarafından benimsenecek halde gösterdiği gibi, aynı zamanda kadınların reklamdaki kadın olmayı arzulamaları içinde ayrıca çalışmaktadır. Erotik kadın bedeni imgelerinin, kadınları reklamda görülen cazibe ürününü almaya teşvik edeceği mantığını kullanarak, reklam verenler, heteroseksüel kadın tüketicilere hitap etmek için kadın bedenlerinin erotik görüntülerini kullanmıştır. Hava yolu ikonik seksi hostesini orta sınıf kadınlar için bir tüketici rüyası olarak yaratmıştır. 1960'ların ilk hostesleri, tüketici fantezilerini uyandırmak üzere tasarlanmış bir moda modeli olarak çalışmışlardır. Braniff Hava Yolları'nın tanıtım kampanyasını yürüten Mary Wells, Eylül 1965'te, Pucci uniformalarını yavaşça üstlerinden çıkaran hosteslerin striptiz yaptığı bir reklam sunmuştur (Vantoch, 2013: 156). Sonuçta amada, hostes, saçlarını savurarak izleyiciye provokatif bir bakış yöneltirken doğrudan göz teması kurmaktadır. 68 hareketinin savunduğu daha özgür cinsel alışkanlıklar üzerine çekilen reklam, cinsel devrimi pervasızca ticarete açmıştır. Kampanya, hava yolu reklamcılığını tarihinde hosteslerin en açık şekilde bastan çıkartıcı rolünün temsili olmuştur. Kampanyanın öngörülebilir oldukça karanlık pek çok yanı vardır.

Estes, giyim *personayı*, toplumun bize dair edindiği ilk izlenimi temsil ettiğini belirtmektedir. Persona, bakışlarının bizim hakkımızda ancak bilmelerini istediğimiz şeyleri, daha fazlasını değil, bilmelerini sağlayan bir tür kamuflemdir (2003: 106). Bu reklamda kamuflej yoktur. Bu reklamda kesin bir biçimde ifade edebileceklerinden (ya da ifade etmeyi amaçladıklarından, 'soyunmuş hostes bedeni') daha fazlasını düzündürmek için harcanmış bir çaba vardır.

Adın nesneyi canlandırması, nesneyi özneye dönüştürmesi demektir. Hangi varlığın adı söylenirse o varlığın imgesi ve ona bakılırsa bakış imgesi zihinde canlandırılmaktadır (Cıbro lu, 1996: 36). Bu sebeple hostes denildiğinde çoğunlukla bilinçinde oluşan imgenin kaynağı bu reklamlarda görülebilmektedir.

1960'dan önce hava yolları belirgin bir cinsiyet ayrımı yapmamı görünse bile, çekici bir hostesin yorgun bir i adamına hizmet ettiği oryantal sunum bir kli e haline gelmiştir. 1960'larda belirgin olarak, gizlenmesine gerek duyulmamı seks konulu reklamlarla kar ıla ılmaktadır. Pucci'nin bu tasarımı kabin memuru kadınların cinselli i kullanılarak, erkek yolculara hitap etmeyi amaç edinmi bir reklam için kullanılmıştır. Bir hayali veya vaadi, bilet fiyatına ekleyerek yolcunun uçaklara bakı ekli de i tirilmeye çalı ılmıştır. Kadın cinselli i kullanılarak yaratılan bu reklamlar, ilerleyen zamanlarda kabin memurlarına mesle in stereotip kalıplarını ve kabin memuru kadınlar hakkındaki önyargıları yıkmak için zorlu mücadele alanları bırakmıştır.

Reklam 2. National Hava Yolları 'Fly Me' Reklam Serisi



Eri im: <http://www.stuffmomnevertoldyou.com/blogs/best-of-the-worst-vintage-airline-ads-im-cheryl-fly-me.htm>, (13.10.2017) .

Braniff, Pucci üniformalarını tanıttıktan aylar sonra, 1965 Kasım ayında, Brunett'in ekibi United Hava Yolları'nın yeni sloganını sunmu tur; "Come Fly The Friendly Skies of United – United'in gülyüzlü gökyüzünde uçmaya gel." Bu slogan geni anlamda genç tüketiciler ve orta sınıf bireyleri hedef almaktadır. Brunett'in kırk ki ilik United ekibini yöneten Dick Stanwood'a göre bu slogan hava yolları irketlerinin ya lılardan gençlere do ru iddetli de i imini temsil etmektedir. Leo Brunett, Chicago Gazetesi yazarı Sydney Harris'e 23 A ustos 1965 tarihinde gönderdi i bir gizli

mektupta ‘hava ko ullarından daha fazla anlam ta ıyan bu davetkar sloganın herkes tarafından sevildi ini’ yazmaktadır. Slogan ba arılı olmu tur. “Güleryüzlü gökyüzü” kampanyası hosteslerin cinsel anlamda tatmin edici kadınlar oldu unu vurgulamak için üretilen reklamların yolunu açmı tır (Vantoch, 2013)

“Güleryüzlü gökyüzü” kampanyası, United’ın imajına ‘sıcaklık’ ve ‘yumu aklık’ katmak amacıyla tasarlanmı tır. Reklam takımının hedefi; krom ve çeli in so uk ve katılı mın yanına insana has sıcaklı ı koymak, United’ın makinalarının takdir edilen güvenilirli inin yanına, iyi insan imajını ilave etmektir. Brunett’in ekibi United markasının ‘so ukkanlı’ çalı ma imajına ‘sıcak yürekli’ ifadesini de yüklemek istemi tir ve iyi bir denge kurdu unu dü ünümü tür. Kampanyada çelik uçaklara kadın isimleri verilmi tir. Bu kadınlar o uçaklarda çalı an kabin memurlarıdır. Kampanya United’ın eksik imajını tamamlamak için hostesleri kullanmı tır. Hostesler ve kadının do asına ait sıcaklık ve güleryüzlülük kavramları United’ın yeni imajının dayanak noktası haline gelmi tir. United, ki iselle tirilmi hizmet imajını ve sevecen bir irketi yansıtmak için Amerikan cinsiyet kalıplarını istismar etmi tir. Reklamlar, teknolojiyi, bilimi ve pilotları ‘so uk’, ‘verimli’ ve ‘eril’ olarak kodlamak için cinsiyetçi bir dil kullanmı tır. Eril bir etkinlik anlayı ıyla hizmet eden hostesler, ‘güleryüzlü’ hizmet vasıtasıyla ‘kadınsı’ nitelikleri kurumsal ortama aktarmı lardır. ‘Fly me’ , ‘uçur beni’; cinsel olarak doyuma ula manın bir ba ka söylem ekli olarak yan anlamıyla ele alındı nda ise reklamlarda oynayan kadınların, uçakta yolcuları seks için bekledikleri anlamı ortaya çıkmaktadır. Serinin di er reklamı ise ‘I’m Chery. Millions of people flew me last year. ‘Ben Chery. Geçen yıl beni milyonlarca insan uçurdu’ olarak basına servis edilmi tir. Yolcuların etkin konuma getirildi i reklamda, kabin memuru uçak içi görevlerini gerçekle tiren konumundan sıyrılmı tır. Edilgendir ve geçen yıl milyonlarca yolcunun kendisini uçurdu unu ifade etmektedir. Uçak bir ta ıt olarak içine yerle ilen bir kap, ekil olarak fallik bir yapıdır. Birçok yönden cinsel ça rı ımların gerçekle tirildi i reklamda, içine girilerek seyahat edilen uçak ile Mergie isimli kadının yanyana getirilerek sunulmasında yalnızca çeli in so uklu unun giderilerek, uça a insani boyut kazandırılmak istenmesinden öte, psikanalitik perspektiften analiz edildi inde, Freud’un uçmak gibi heyecan verici eylemleri cinsellikle sembolize etti i

gerçe inden hareketle, hosteslerin uçuşta eylemi vaadinde bulunması örtük bir cinsellik teklifi olarak reklamda yer almaktadır.

Reklam 3. American Hava yolları ‘Think of Her As Your Mother’ Reklamı, 1968



Eri im:<http://style.time.com/2012/04/25/sexist-silly-sublime-era-ads/slide/think-of-her-as-your-mother/>, (13.10.2017).

“Onun annen oldu unu dü ün. O sadece senin için en iyi olanı istiyor. Serin bir içecek, iyi bir akşam yemeği. Yumuşak bir yastık ve sıcak bir battaniye. Bu sadece O’nun annelik içgüdüsü de il, sektördeki en uzun hosteslik e itiminin sonucudur. Hizmet e itimi, sadece bir güzellik kursu de il. Hizmet, profesyonel gezginlerin Amerikan Hava Yolları’nı tercih etmelerini sağlayan eydir”.

Yukarıdaki reklamda yer alan Amerikan Hava Yolları’na ait hostes üniforması içindeki model, bir sandalyede bacaklarını toplayarak oturmaktadır ve Birinci Dünya Savaşı’nın meşhur ‘ülkenizin size ihtiyacı var’ duruşuyla, iktisat posterlerini andıran bir çerçeveden izleyiciye bakmaktadır. Bakış okuyucuyu ‘annesini düşünmeye’ davet etmektedir. Hostes kadın olarak temsil edilen modelin ifadesi mesafeli ve sorgulayıcıdır. Yüzünde bir gülümsemeden daha az yer kaplayan dudak hareketi yer almaktadır. Bakışları ciddidir. Beyaz elbisesi ve donanmanın sembolü pelerin üniforması yalnızca bakıştaki ‘anneyi’ de il, hosteslik öncülük eden ‘hemireli’ de il dolaylılamaktadır. Annelik özelliklerinin, yalnızca ‘annelik içgüdüsü’ yüzünden de il, aynı zamanda Amerikan Hava Yolları tarafından hosteslerin her ihtiyacınızı

kar ılayacak ekilde e itilmesinden kaynaklandı nın, anla ıldı ı reklamda her eyden önce rahat bir uçu garanti edilmektedir. Burada Amerikan anneli ine yapılan bir övgü söz konusudur. 1960'ların sonlarında hava yolu endüstrisinin yo un tüketici yönelimini kar ılamak üzere artık bir hava yoluna ya da hava yolculu una dair görsel referansa ihtiyaç duyulmamaktadır. Bu kadın gerçekten birinin annesi veya muhtemelen hastane bekleme odasında oturan bir hem ire olabilir.

Reklamda belirtilen, Amerikan Hava Yolları'nın yolcularını rahat ettirme konusunda tamamen yetenekli ve ciddi kadın uzmanları görevlendirmi olmasıdır. Reklamda yazarların söyledi i gibi, “endüstride en uzun hostes e itimini” alan ki i okuyucunun kar ısında durmaktadır. Reklam aynı zamanda, e itiminin sadece bir ‘güzellik kursu’ olmadığını bildirmektedir; ancak American Hava Yolları'nda çalı an hosteslerin ciddi ve profesyonel olmasına ra men hala fiziksel olarak cazip olduklarını açıkça ortaya koymaktadır. Aynı zamanda hosteslerin ‘güzel olması gerekti i’ politikasını da me rula tırmaktadır.

Reklamın sloganının, ‘anneniz gibi dü ünün’ oldu u yerde bir ba ka anlam olu maktadır. Kadın illüstrasyona uymamakta ya da kasıtlı belirsizlik yaratılmaktadır. Ba lık ‘anne’ derken, resimde oldukça farklı bir görüntü vardır. Burada akla gelenler ba lıktan daha karma ıktır, ba lıkta ‘anne’ kelimesi hem annelik ili kilerini ça ırmakta hem de reddetmektedir. Yazılı ve görsel anlam arasındaki bu ‘çeli ki’ görünü le gerçek arasındaki muhalefeti oynamak, sonuçta çift anlam veya paradoks yaratmak için sürekli olarak reklamda kullanılan bir retorik araçtır. Bu reklamdaki çeli ki, resmin bize cazip bir kadın modeli göstermesi ancak yazının “onu annemiz olarak dü ünmemizi” sa lamaya çalı masıdır.

Stereotipik olarak Amerikan anneleri, konu kan, sa lıklı ve oldukça masumdur, ancak modelin yüzündeki görünüm ne masum ne de tamamen sa lıklı de ildir. Kathleen Barry'nin belirtti i gibi, alı ılmamı bakı lar ve gündelik duru maternal kaygısından ziyade içten içe cinselli e i aret etmektedir (2007). Annenin dünyası ev i i ve çocuklarla ilgilidir, erotik olması gerekmez, ancak modelin yüzündeki ifade çekici ve çapkıncadır.

Yeni geni gövdeli jetlerin rahat ortamı ile yolcu rahatlığının garanti edildiği daha sorumluluk sahibi bir döneme girilmiştir. Yeni geni gövdeli jetlerin rahat ortamı, çalınan hostellerin nitelikleri ile pekiştirilecektir. İzleyici, hava yollarının 1930'lerden beri uçakların pazarlamaları için kullandığı hostes niteliklerini bir araya getiren hem gerçek referanslarını takip edebilmektedir. Model koltuğunda kıvrılmış rahat tavrı ile hem gerçek üniforması içinde izleyiciye doğru sürekli bakar ve yazılı metinde yer alan 'endüstride en uzun hostes editimi' sözü American Hava Yolları'nın deneyimini hatırlatırken operasyon becerisinin vurgusunu yapmaktadır. 'Anne', havalimanı reklamcılık tarihinde hostesin ve dolayısıyla hava taşımacılığının en başarılı sembolik sunumu olmuştur. 'Anne' bizi besler, bize bakar ve çocukların ya da yolcuların daima sahip olduğu bu yorucu sorulara yanıt verir.

"Anne" metaforu, yolcularının bir kısmı çocuklar gibi⁺⁺⁺ ya da çocuğu zaman onlar gibi davranan yeti kinler olduğu anda, bir hava yolu şirketi için doğru imajdır. 1930'lu yıllarda hava yolu reklamcılığı ironiktir, insanları, (olası tehlike karşısında) bir "hem gerçek" bulundurarak tedavi etmeye çalışırken, 1970'lerde hava yolları, yolculara bakmak ve korkularını gidermek için 'anne' sarmaktadır. Dolayısıyla bu reklam, 1930-1980 yılları arasında hava yolu endüstrisini dönüştüren "kadınla tırma" sürecinin sembolik toplamıdır (Lyth, 2012). Soley ve Kurzbart tarafından 1986'da yapılan bir araştırmada, Amerikan iletişim araçlarında cinsel konuların reklamlarda daha sık kullanıldığı, cinselliğin çok belirgin bir biçimde sergilendiği, çıplaklığın giderek arttığı, cinsel beraberlik imajının çoğaldığı saptanmıştır (Barokas, 1994: 130). Bu reklamında kadın cinselliğinden bağımsız olmadığı ve toplumsal cinsiyet rollerine atfen tasarlandığı sonucuna ulaşılmaktadır.

⁺⁺⁺ Tüm fobilerde bireyler, fobik durumla karşılaşmalarında, belirgin, iddetli, ısrarlı ve mantıksız korku yaşarlar. Uçuş fobisine sahip olan yeti kinlerin uçakta bu korkunun sebep olduğu davranışları sergiledikleri bilinmektedir. Nedensiz ağlama, kaygılı davranışlar ve huzursuzluk, nefessiz kalma hissi ve panik gibi (Lapsekili ve Yelboga, 2014). Çocukların da sergilediği bu davranış şekilleri sebebiyle yolcuların çocukla karşılaşması benzetmesi kullanılmıştır.

Reklam 4. Virgin Hava Yolları ‘Still Red Hot’ Reklamı, 2009



Eri im: <https://www.youtube.com/watch?v=6cM4EOeJzHA>, (13.10.2017)

2009’da piyasaya çıkarılan ve Reklamcılık Standartları Otoritesi’nde bir dizi ikayet alan bu yüksek maliyetli 25. kurulu yıldönümü kampanyası olan ‘Hala Ate li’, bir kaptanın ve kabin ekibinin, havalimanında, kalabalıkların (ço unlu u erkek) hayranca kendilerini izledi i geni salondan yürüyerek geçi lerini konu almaktadır. Ekip geçerken, abartılı tasvirlerle, izleyenleri yalnızca kendilerine hayran bırakmakla kalmayıp aynı zamanda açıkça cinselle tirilen yanlarını da ortaya çıkarmaktadır. Yüksek topuklu kırmızı rugan ayakkabıların görüntüsüyle ba layan reklam, yüksek topuklu ayakkabının toplumda özellikle medyada kadınlara atfedilen ba tan çıkarıcı gücü ifade eden güçlü feti simgeler oldu unun bir kanıtıdır. Performativite, önemlilik ve anlamlandırma arasındaki ili kiye odaklanan Judith Butler’ın (1990) “üretim senaryosu” dedi i ey, bu reklamda oynanan, hava yolu endüstrisi ile ili kili cinsellik ikonografisi’ni açıklar görünmektedir. Buna göre kendimizdeki bir ‘iç’ özellik sandı ımız ey aslında beklentiyle ve belli bazı bedensel performatif eylemler üzerinden üretti imiz bir eydir. En uç anlamıyla, do alla tırlımı bedensel hareketlerin halüsinatif etkisidir. Örne in, ‘Ben Kadınım’ tanımlamasında oldu u gibi. Reklamda görüldü ü gibi performans; çekici hostes kadın olma performansı tek seferlik bir edim de il, tekrür ve ritüeldir, beden ba lamında somutla tırılmasıyla etkilerini göstermektedir.

“Ten, bedenın vitrinidir. Beden, düzgün hatlara sahip olmalı, kaygan, saydam, pürüzsüz, kusursuz ve hatasız bir görünüm sergilemelidir. Ten terlememeli, kokmamalı, pürüzsüz ve klimatize

taze bir ten olmalıdır. Ayrıca bacaklara yapı an naylon çoraplar, vücuda yapı an etek ve giysiler bu a dalı ve bakımlı tene adeta ikinci bir deri kazandırır. Beden, sık bir ambalaj ka ıdır, her dem taze kalması beklenen” (Çabuklu, 2004: 102).

Virgin Hava Yolları, uçu görevlilerine kar ı yaptı ı bu ayrımcılı a kar ı suçlamalara yabancı de ildir. Daha öncede benzer reklamlar yaparak, kabin memuru kadınlar üzerinden para kazanmı tır. Bu bir irket kültürüdür ve Virgin ile çalı mak isteyen kadınların zaman içinde özümsemi i bir kadınlık durumu söz konusudur.

Reklamda yer alan obez bir adamın hamburger yerken, kadınları izlemeye dalması sonucu, tüm sosu farkında olmadan sakarca üstüne dökmesi sahnesi ironi olarak kullanılmı tır. Buradan hareketle bu uçu un zaten ona göre olmadı ı anla ılmaktadır. ki adamın ekibi gördükten sonra aralarında geçen diyalog u ekildedir.

‘Sanırım i imi de i tirmem gerekiyor...’

‘Sanırım biletimi de i tirmem gerekiyor...’

Gri üniformaları içinde görülen ba ka bir hava yolu çalı anı olan iki kabin memuru, ekibi gördü ünde kafalarını olumsuzluk belirten bir ekilde iki yana sallamaktadırlar. Bu hareketlerin ardında ise iffetli ve iffetsiz kadın kurgusu tekrar görülmektedir. Sistem kendini bu düalist bakı açısını üretmek var edebilmektedir. Aksi halde üretim söz konusu de ildir.

Reklam, idealize edilmi kadınlı ın sunumudur. Aynı zamanda kabin ekibinin i i olarak gösterilen estetik ve cinselli in, eme i marjinalle tirmesidir. Bo azdaki flar, ayaktaki topuklular, saçların bakımı gibi unsurlar, bir kadının bedenine uyguladı ı fiziksel gerginlikler olmasına ra men, yüksek statünün bir göstergesidir. Still Red Hot/ Hala Ate li gibi kampanyalar, kadınların öznelli i ve eme ini hava yolu endüstrisi çerçevesinde bir yanlı tanıtmayı sürdürmek üzere kullanılmaktadır. 6 milyon dolarlık kampanyayı ikayet edenler yine kabin memurlarıdır. ikayetçiler, tüm kadın mürettebatın üyelerinin, hava yolu irketinin tercih edilmesi için ba lıca sebep olarak kurgulandıklarını ve bunun özellikle de havacılık endüstrisinde çalı anların tümünü de ersizle tirdi ini savunmu lardır; ancak kabin memurları toplumsal olarak gerçekçi olmayan bir üst sınıfın üyeleri gibi görünmektedirler. Bu reklamdan da görülece i üzere, zengindirler, güzeldirler ve farklı bir kadınlık sınıfının üyesidirler. Bu algı

toplumsal olarak eylemlerine ve tepkilerine destek bulamamalarına sebep olmaktadır. Di er bir ifade ile gelir düzeyi orta ya da alt sınıf olarak tanımlayaca ımız yolcular ya da potansiyel yolcular, yo un emek harcamadan bir uçakta çalı ıp, bol miktarda para kazanan ve her zaman bakımlı olabilen kabin memuru kadınların i leriyle ya da gelirleriyle ilgili problemleri olamayaca ı yönünde bir önkabül olu turmaya yönlendirilmektedir.

Reklam 5. Atlas Jet ‘77 Santimin Kıymetini Oturanlar Bilir’ Reklamı



Eri im:<http://www.internethaber.com/bizimki-77-santime-sabancidan-mustehcen-yanit-670170h.htm>, (13.10.2017).

Atlas Jet'in Türkiye'de kabin memuru imajını kullanarak yarattı ı bir dizi reklam serisinden seçilmi olan yukarıdaki reklam, kadına uygulanan simgesel iddeti okuyabildi imiz bir anlam düzeyine sahiptir. Bu sebeple bu reklamın sa lıklı bir analizinin gerçekte mesi için öncelikle simgesel iddet üstünde durulacaktır.

Michaud simgesel iddeti “bir kar ılıklı ili kiler ortamında taraflardan birinin veya birkaçının do rudan veya dolaylı, toplu veya da nık olarak, di erlerinin veya birkaçının bedensel bütünlü üne veya törel (ahlaki, moral, manevi) bütünlü üne veya mallarına veya simgesel ve kültürel de erlerine, oranı ne olursa olsun zarar verecek eilde davranması” (1991: 11) ekinde tanımlamaktadır. Bu tanımdan hareketle Atlas Jet reklamında yer alan kabin memuru kadın üzerinden tüm kabin memuru kadınların bedensel bütünlü üne, cinsel iddet içerikli bir saldırı oldu u sonucuna ula ılmaktadır.

Reklam kabin memuru kadının fiziksel bütünlüüne saldırılmakta ve bunu da cinsel organı üstünden gerçekleştirmektedir. Yananlam düzeyinde 77 santim ve oturmak gibi yazılı ifadelerle kurgulanan cinsel birleşme metaforu, freudyen perspektiften yolcuları erkek bir kitle olarak sınıflandırmakta, kabin memurlarını ise kadınlardan müteekkil olarak görmekte ve yine daha önce de indi imiz gibi uçma eylemi üzerinden cinsel birlikteli e atıfta bulunmaktadır. Di er bir ifade ile, Atlas Jet reklamı potansiyel yolcularına yeni ve geni uçaklarını tanıtmaya çalışırken, kadın kabin memurlarını simgesel düzeyde cinsellikle örülü bir simgesel iddetin taşıyıcısı haline getirmektedir. Reklamın içeriği ile gerçekle en bu ayrımla ma, aynı zamanda bilinçaltı düzeyde kadın kabin memurlarının cinsel bir obje olarak inasının devam ettiğinin de göstergesidir.

Medyada sunulan kadın kimlikleri giderek ço alan bir biçimde eril söylemlerce tanımlanan bir cinsellikle ve iddetle örtüür hale gelmektedir. “Bu söylem ana hatlarıyla kadını pasif, kolayca el konulabilir, hükmedilir, parçalarına ayrılıp çe itli amaçlar için kullanılabilir seyirlik bir cinsel haz nesnesine dönüür” (Saktanber, 1993: 213). Postmodern dünyada, iddet e lence kaynaı olarak algılanmaktadır. Estetik, do al ve daha zararsız olarak algılanan iddet görüntüleri onu neredeyse etkisiz hale getirmekte ve ola anla tırmaktadır (Bauman, 2001: 186). iddet estetize edilmektedir.

Bu reklamda; erkek cinsel organı; penisi temsil eden 77 santim ve reklamda görülen kadının oturma eylemini gerçekleştirmesi ile bir cinsel birleşme ça rı tırılmakta; ancak burada iki tarafın kar ılıklı rızası ve iste i ile olan bir birleşme de il, kadının edilgen kaldıı bir sunum ortaya çıkmaktadır. izleyicinin görmedi i 77 santim boyunda fallik bir nesne izleyicide iddet etkisi uyandıran sunum biçimi ile reklamda gördü ümüz kadına haz veren kaynak olarak betimlenmekte ve “simgesel iddet” olarak tanımlanmaktadır. Tüm kabin memurlarını temsilen reklamda üniforması ile yer alan kabin memuru model, yüzündeki gülü ü ile bu birleşmenin zorunlu ma duru olarak yer almakta ve reklamın iddeti özendirme olgusu bulunmaktadır. ”Yüz ifadeleri, ba hareketleri, duru , ses tonu-vurgu, yakınlık, bedensel temas ve jestlerde ki ilerinin kimli i, duygu durumları konusunda enformasyon ta ımaktadır” (Fiske, 1996: 94-98). Uçaklar da çalış an kabin memurlarının, çalış rı ımı yapılan; ‘77 santimlik bir penise

oturması görüntüsü' erkek yolcularda bu kadınlara istediklerini yapabilmeleri için sınırsız bir fantezi kurgusu yaratmaktadır. Reklamda metnin yanında gülerek duran kabin memuru ifadesi bu fanteziyi kabullenmi bir anlam ta ımaktadır.

Bu reklamda vadedilen uçak içinde çalı an kabin memurlarının seks objesi olarak uçakta yer aldı ı ve Atlas Jeti tercih edecek yolcuların bu kabin memurlarına ula ma ansının oldu unun ça rı tırılmasıdır. Reklamın satı amacı, hedef tüketicinin, reklamı yapılan ürün ya da hizmete yönelik tutum ve algılarında de i iklik yaparak, satın alma davranı nı gerçekle tirmesini sa lamaktır. Bir yerden bir yere uçarak gitme amacını dönü türerek, bir fantezi yaratmakta ve uçak içinde kabin memurları ile cinsel bir vaade dönü mektedir. Yolcular reklamlarda gördüklerini içselle tirmekte ve davranı a dönü türmektedirler. Bu sebeple uçak içi taciz vakaları ba ka mesleklerde ya anan taciz vakalarına göre daha ola an kar ılanmakta ve daha sık ortaya çıkmaktadır (Kı sel görü melerden elde edilen veriler, 2016).

Reklamın, koltuk aralıklarının 77 santim oldu unu belirten metinleri neredeyse görünmeyecek kadar küçük harflerle yazılmı tır. Koltuk aralı nın geni li inin anlatılmak istendi i reklamda kabin memuru kullanılmı ve kabin memurunun cinsel organı üstünden iddet olu turularak bir reklam stratejisi takip edilmi tir. Atlas Jet'in aynı unsurları kullanarak olu turdu u tek reklam bu de ildir. '69'u çok seveceksiniz', 'Bacaklarınızı çok seviyoruz', 'Bizimki yine 77 santim oldu' irketin yayınladı ı di er reklamlardır.^{§§§}

Devletin yayınlanan bu reklamlar ba lamında, irketlere kadını cinsel iddet yoluyla a a ılama, parçalama, edilgen konumlama konusunda bir denetim yapmadı ı sonucuna ula ılmaktadır. Devletin elinin hep basının üstünde oldu u bilinmektedir

^{§§§} Pegasus Yönetim Kurulu ile Atlas Jet Yönetim Kurulu arasında 77 santim reklamı üstünden yürütölen haberlerin detayları için bkz: (<http://www.internethaber.com/bizimki-77-santime-sabancidan-mustehcen-yanit-670170h.htm>, 13.10.2017).

(Toklucu, 2015). Hal böyleyken, bu reklamların sansür görmeden yayınlanması kanun yapıcılar, şirketler ve medya yöneticilerinin ortaklığına ortaya çıkarmaktadır.

2.3. Kabin Memurluğunda Denetim Aracı Olarak Beden Politikaları

Bu bölümde hava yolu şirketleri; ataerkil düzeni, kabin memurları ise kadınları temsil etmektedir. Buradan hareketle ‘uçakın hallerinde’ denetim aracı olarak beden politikalarının kadınları disipline etme, potada eritme, iktidar nesnesi haline getirme biçimleri ortaya çıkarılmaya çalışılacaktır. Beden politikaları bakımında hava yolu şirketlerinin kadınlar üzerinde yarattığı tahakküm ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Havacılık sektörünün genellikle ‘hizmet’ kısmında görevlendirilen ve kendilerine atfedilen toplumsal cinsiyet rolleri ile meslek tanımlamaları yapılan uçak ekiplerinin; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü resmi sayfasında belirtilen görev alanı tanımlaması “kabin memurları, kabin içerisinde kokpit kapısı itibariyle bakılan ve kabinin en arka bölümünde bulunan *arka mutfak* olarak adlandırılan bölüme kadar olan alandan sorumludur” şeklindedir (<http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-personeli/2138-kabin-memuru>, 13.10.2017). Bu tanımlama ile; bir bütün olan uçakın, karar mekanizması veya akıl ile ilişkilendirilmiş kokpit kısmı ve hizmet veya yolcu konforunun sağlandığı kabin kısmı olarak ikiye ayrılmaktadır. Akıl ile ilişkilendirilen kokpit, erkek yönlü bir alandır. Kabin ise hizmet ve kadın yönlü bir alandır. Kabin memurları bir uçakta yolcularla yüz yüze hatta diğer bazı mesleklere nazaran kişisel alan sınırlarından daha yakın temaslarda bulunmaktadır. Uçakın çalıştığı alan olarak dar yapısı bu zorunlu durumu ortaya çıkarmaktadır. Kabin memurları uçak emniyetinden sorumlu oldukları kadar yolcu memnuniyeti, yolcuların sağlığı ve güvenliğinden de sorumludur. Bu sebeple yapılan görüşmelerden elde edilen veriler doğrultusunda, kimi zaman polis, kimi zaman doktor, kimi zaman bakıcı ve kimi zaman psikolog görevlerini yerini getirdikleri sonucuna ulaşılmaktadır. Çok yönlülikle servis için harcanan zamandan ötürü garsonluk yaptıklarını belirtmişlerdir.

Hizmetler, soyut yönlerinin fazlalığı, genelde üretim ve tüketiminin ayrılmazlığı, standart olmaması ve dayanıksızlığı gibi yapısal özelliklerinden dolayı fiziksel

mamülden farklıla maktadırlar. Hizmetlerin soyutluk düzeyi fazladır ve hizmetler nesnelere ziyade birer performanstırlar. Dolayısıyla görülememekte, hissedilememekte, tadılamamaktadırlar veya nesnelere gibi dokunularak duyumsanamamaktadırlar. Hizmetlerin standart olmaması, hizmet performansının de i kenli i ile ilgilidir (Zeithaml, Parasuraman ve Berry, 1985). Sunulan hizmetin kalitesi hizmeti sunan ki i, yer ve zamana ba lı olarak de i ebilmektedir. Bu ba lamda kabin memurları pek çok farklı hizmetin sunumu ekinde gerçekleştirilmesi sebebiyle farklı kadınlık rollerini sergilemeyi de gerektirmektedir. Bu durum kadınların daha sıkı kontrollere tabi tutulmalarına neden olmaktadır. İletmelerin ve dolayısıyla i letme sahiplerinin kar sa layabilmesi amacıyla; “bir hizmet i letmesindeki personelin, örgüt amaçlarına ula bilmesi için etkin bir biçimde yönetilmesi gerekmektedir. Özellikle insana dayalı örgütlerde insan kalitesi ve personelin hizmet yönlü tutum ve davranı şı, önemli bir rekabet üstünlü ü sa lamaktadır. Çalışanlar örgütlerinin amaçlarını anlayıp, destekledikleri, i lerinde ba arılı olacakları becerilere sahip oldukları ve mü teri tatminini artırmanın önemini anladıkları ölçüde, hizmetin üretimini ve pazarlamasını yönetmek kolayla acaktır” (Büyüköztürk, 2004: 3). Büyüköztürk’ün yorumundan da anlaşı laca ı üzere i letmenin amacına ulaşmasının temelinde çalışanlar vardır. Çalışanların e itimle motive edilerek daha üretken daha verimli bir hale getirilmesi yoluyla örgüt içinde sergilemeleri gereken tutum ve davranı lar ö retilmektedir.

Hava yolu ta imacılı ındaki hizmet kalitesi sadece kabin içinde sunulan hizmetler ile de erlendirilmektedir. Bunun nedeni, hava yolu ürününün sadece kabin içinde sunulan hizmetlerden oluştu unu varsaymaktır. Oysa hava yolu ürününün, talebi etkilemesi açısından daha önemli bile enleri vardır (Gerede, 2015: 11). Bu bile enler; seyahat süresi, uçu şıklı şı, uçu şun ba lantılı ya da direkt olması, zamanında kalkı şı ba arısı, bagaj teslimi, biletleme i lemleri, bu i lemler için harcanan süre, havaalanında yolcular için bekleme salonları, internetten biletleme i lemleri, servis olanakları, kaza oranları olmasına ra men, hava yolu irket reklamlarının birço unda sadece hosteslerin bedenleri görülmektedir.

Zahmetsiz gösterilmek istenen meslekte, güçlükler, uçu ş ekibinin i yükü, uçaklarda çalışmanın zorlukları, mobbing, i ten çıkarma, sendikal yoksunluk, taciz ve

hava yolu şirketlerinin kadın bedeni üzerindeki sıkı politikaları yine beden kullanılarak güzellik miti ardına gizlenmiştir. Bu bağlamda, Qatar Hava Yolları'nın, kabin memuru sözleşmelerinde yer alan, işe girdikten sonra 5 yıl hamile kalmama maddesi, bir örnek olarak gösterilebilir (Telegraph, 2015). Hamile kalan kadınların iş gücü anlamında deersizleştirilmesi ayrı bir çalışmanın konusu olarak ele alınmalıdır; ancak hamile kalmanın bedeni yıpratıcı etkileri gözönünde bulundurularak kadınların iş manlayacağı, çirkinleştirici anlamları da bu uygulamanın kapsamında ayrıca ortaya çıkmaktadır. Ayrıca doğum izni gibi uygulamalar noktasında, çalışmanın kesintiye uğrayacak olması, şirketlerin kapitalist politikalarının bir yansımasıdır.

Uçakların ilk başladığı günlerden bugüne, hosteslik bir güzellik ideali etrafında şekillenmiştir. Bu bağlamda güzellik olgusu, kadına mal edilen bir sorunsala dönüşmüştür. Belirli bir mite karşılık gelen 'ideal güzellik' ölçülerini yakalamaya çalışan hostesler, bir araç, süs ve seks imgesine dönüşmektedirler. Gramsci'ye göre hegemonya; egemen grubun toplumsal yaşamı dayattığı genel yönetime büyük kitlelerin kendiliğinden rıza göstermeleri ve bu yönetime tabi olmalarıdır (1971). Başka bir ifadeyle dayatmacı bir biçimde süregelen güzellik ideallerinin gerekliliğini sorgulamadan, üzerinde düşünmeden kendiliğinden benimseyen kadınlar kendilerini hostesliğin yaratıcıları konumunda bulmaktadır. Köse'ye göre, kadın bedeni etrafında kurulan bu tuzağın fark edilmemesi, hiçbir ekonomik değerle kıyaslanamayacak ve telafisi mümkün olmayan ifade yoksunluğu ve bireylik yitimine sebep olmaktadır (2010: 136).

Cinsiyetli bir meslek olarak kabin memuru sorunsalına daha yakından bakabilmek için uçak içi bir takım uygulamalara yakından bakmak gerekmektedir. Uçaklarda niçin kabin memuru bulunması gerektiği, kabin memuru olabilme kriterleri, kurallar, eğitimler ve uçak içi sergilenen hizmetler bu bölümde ele alınacaktır.

Bir uçakta kabin memurunun bulunup bulunmaması gerekliliği uluslararası emniyet düzenlemeleri ile belirlenmiştir. 19 koltuklu bir uçakta kabin memuru bulundurma zorunluluğu yok iken 50 yolcuya kadar bir kabin memuru bulundurma artı vardır. Kabin memurunun acil bir durum söz konusu olduğunda 50 yolcuyu uçaktan

taahhiye edebilecekle potansiyele sahip oldu u yapılan testler ile sabitlenmi tir. 51. yolcudaki ikinci kabin memuru ihtiyaçı ortaya çıkmaktadır (<https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/121.391>).

Bir uçu görevlisinin ba lıca rolü, di er ula ım ekilerinde çalı an benzer personelinkinden çok daha büyük ölçüde güvenlik etrafında ekillenir. Buna ek olarak, uçu görevlilerine, ço unlukla, yemek ve içecek servisi yapmak gibi, ikincil bir sorumluluk olarak mü teri hizmetleri görevleri verilir. Hizmet ve servis kabin memurlarının önem sırasında ikinci planda kalan i idir. Kabin memurları teorik olarak, en kötü senaryolarda yolcuların bo altılması da dahil olmak üzere acil durumlarda inisiyatif almak ve durumu de erlendirmek üzere e itilmektedir. kincil ve görünmez görev olarak ise ek standartları kar ılaması ve ekstra sorumlulukları yerine getirmesi beklenmektedir. Bu da kadınların bedenleri aracılı ıyla ‘kadınsılık’ kurgularına uygun davranı lar sergilemeleri ile gerçekle tirilmektedir. Kabin memuru i e alım ko ulları incelendi inde emniyet konusunda gösterilecek bir performans beklentisi ya da yeterlilik talebi görülmemektedir. Kariyer net i ba vuru sayfasında yer alan 2016 Sunexpress i e alım ilan metni u ekildedir:

“Uçma fikri sizi heyecanlandırıyor mu? Masaba ı i ler size göre de il mi?Belki de hayalinizdeki meslek SunExpress’de. 25 yılı a kın tecrubemizle, yolcularımızı sevdiklerine ula tırıyoruz.

1000’i a kın kabin memurumuz hergün yolcularını büyük bir mutlulukla uçaklarımızda a ırılıyor.

Türk misafirperverli ini uçu emniyeti ile mükemmel ekilde harmanlayan dinamik ve çok yönlü bir meslek edinmek istemez misiniz? Ya mesle iniz boyunca farklı ehirlere ve ülkeler görmeye ne dersiniz?

Cevabınız ‘Evet’ ise ve a a ıdaki kriterlere sahipseniz biz de sizinle tanı mak ve sizi SunExpress ailemize dahil etmek için sabırsızlanıyoruz”.

Ba vuru artları:

- T.C. vatanda ı iseniz ve T.C. Pasaportuna sahipseniz
- 20 - 35 ya ları aralı ındaysanız
- Yurt içi en az lise diploması veya Yurt dı ında okumu olan adaylarımızdan lise denklik belgesi ibraz edebilecekseniz
- iyi derecede Türkçe ve ngilizce biliyorsanız (ek dil tercih sebebidir)

- Bayan adaylar için 1.60 m - 1.80 m boy arasında ve uygun boy-kilo orantısına sahipseniz (2017 yılında açılan ilan alt sınırı 1.55 olarak de i tirilmi tir)
- Bay adaylar için 1.65 m - 1.85 m boy arasında ve uygun boy-kilo orantısına sahipseniz (2017 yılında açılan ilan alt sınırı 1.60 olarak de i tirilmi tir)
- Kabin memuru üniforması giyildi inde, vücudunun görünecek yerlerinde dövme, piercing, yara izi vb bulunmuyorsa
- D1 görünü üne özen gösteriyor ve yi derecede yüzme biliyorsanız

Açılan ilan 50 bin üstü görüntüleme almı tır. 10 bin üstünde ba vuru yapılmı tır.**** Ba vuru artları incelendi inde, sekiz maddenin be kuralı fiziksel özellikleri ilgilendiren maddelerdir. D1 görünü ünüze özen göstermek, suda bir acil durum söz konusu oldu unda size en çok yardımcı olacak, yüzme bilme maddesi ile yan yana yer almaktadır. Vücudunuzda yara izine sahip olmanız ise sizi daha güçlü kılmaz aksine, yara izi tiksindiricidir, korkutucudur ve bir sınırdır. Oysa uçak sadece türbülansa girdi inde dahi uçaktaki tüm yolcular ve kabin ekibi ciddi yaralar alabilmekte ve hayatlarının sonuna kadar bu yarayı ta ımak zorunda kalabilmektedirler. Benzer ekilde uçak içinde kullanılan sıcak su potları ve yapılan çay kahve servisi pek çok uçu ta kabin memurlarında yanık izleri bırakacak hasara sebep olmaktadır. lan metninden de anla ılaca ı üzere 'beden' kabin memuru olabilmek için kullanılan bir rekabet unsurudur. Aynı ilan metnine ba ka hava yolu irketlerinde de rastlanmaktadır.

Her uçu öncesinde uçak tipine göre (uçaktaki kapı sayısına göre) görev alacak kabin memurları ve uçu un kaptanları bir briefing yapmaktadır. Bu briefing süresince ekibin her üyesi kabin amiri tarafından emniyet ve güvenlik prosedürleri hakkında kısa bir sözlü sınava tabi tutulmaktadır. Ardından uçaktaki yolcu sayısı ve özel yolcular, engelli, hamile, refakatsiz seyahat eden çocuk, tutuklu ve VIP vb. hakkında bilgi payla ılmaktadır. Kaptanlar ise uçu irtifası, hava durumu, olası türbülans durumu hakkında bilgi payla maktadır. Ardından uça a geçilmektedir. Yolcu alımı öncesi her uça ın tipine göre, acil durum ekipmanlarının do ru yer ve do ru sayıda olup olmadığı kontrol edilmektedir. Oksijen tüpleri, yangın söndürücüler, can yelekleri, fenerler, ilk

**** lana ula mak için Bkz: http://www.kariyer.net/is-ilani/sunexpress-ucus-hostesi-kabin-memuru-1907306?aramasonuc=1&isaramalog=-2&sirano=0&ilankodusfr=1907306&refno=8717_17942

yardım ekipmanları, megafon vb. Eksik ya da hatalı görünen her şey rapor edilerek, çoğunlukla erkek çalınanların olduğu turdu u teknik ekip tarafından uçuş öncesi temin edilmektedir. Ardından uçak içinde güvenlik tedbirleri alınmaktadır. Olası tüm kapalı alanlar aranmaktadır. Yolcu uçağa alınırken her bir yolcu tek tek süzülmemektedir. Alkollü yolcu, bilgisi verilmeyen hamile yolcu, engelli yolcu, hasta yolcu vb. Olası bir problemin havaya taınmadan yerde çözülmesi için özel bir çaba harcanmaktadır. Ardından yolcu sayımı yapılarak kapılar kapatılmaktadır (Kişisel görüşmelerden elde edilen veriler, 2016).

“Artık tanımadığımız 150 kişiyi (uçak tipine ve uçuş a göre yolcu sayısı değişir), ekip arkadaşlarımız ve siz basınçlandırılmış kapalı bir tüpün içinde yapayalnız kalırsınız. Bu andan itibaren yolculara olası tehlikelerle ilgili bilgi aktarmak üzere demo yapar ve kendilerini nasıl kurtaracakları hakkında tüm soğukkanlılığımızla ve yüzünüzde bir şirket kuralı olan ince gülümsemeyle demo yaparsınız” (Kişisel görüşmeler, 2016, G2). ‘Acil çıkışlar hakkında bilgi verir, can yeleklerini suda kalırlarsa nasıl kullanacaklarını anlatır, olası bir basınç boşalması durumunda kendilerine 10 dakika ile 15 dakika arası yetecek olan oksijen maskelerini nasıl kullanacaklarını anlatırsınız. Demo bitiminde kabini kalkış için hazırlar, olası bir acil durum sonucunda ya anacak tahliyeye karşı engelleri ortadan kaldırır; birbirlerinin çıkışını engelleyecek olan masaları kapatır, koltukları dik konuma getirir, kemerleri bağlar, son dakikaya kadar telefon kullanmakta ısrar eden yolculara telefon kullanmanın kokpit telsizine olumsuz etkisi olabileceği için kapatılması gerektiğini izah eder, acil çıkış rotası üstünde kabinde çantasıyla oturan yolcuların çantasını baş üstü dolaplarına yerle tirmesinin kendisi ve diğer yolcuların güvenliği için bir gereklilik olduğunu konusunda ‘suratınızdan eksik etmediğiniz gülümsemenizle ikna eder’ tüm su ısıtıcılarını kapatır ve kalkış esnasında herhangi bir yere sabitlenmemi tüm eşyaları sabitleyerek, kilitleyerek, dolaplara hapsederek kalkış için yerinizi alırsınız. Bu hazırlıkların tümü kalkış öncesi gerçekleştirilen uçuş öncesi hazırlık kontrol listesine göre tamamlanır’ (Kişisel Görüşmeler, 2017, G7).

Yerden yaklaşık 5-10 km kadar yükseldikten sonra, kabin memurları servis için gerekli hazırlıklara başlar. Yemek ve içecek servisi gerçekleştirilirken her bir yolcu tek tek gözlenmektedir, uçak içi olabilecek bir ses ve koku için kulaklar, gözler ve burun yerde olmadığı kadar yoğun bir çalınma temposu içine girmektedir. Servisin yapılmadığı ya da tamamlandığı her uçuşta kabin memurları her 15 dakikada bir düzenli

tuvalet kontrolleri yapmaktadır. Bu kontrollerde kendini tuvalette öldürmü bir yolcu olup olmadı ından (Dörtkarde , 1997), duman dedektörüne sigara içmek için bir ey sıkı tırılıp sıkı tırılmadı ına, *olası bir sigara içilmesi durumunda yangına sebep olacak izmarite ula maya* (Ki isel Görü me, 2017, G5) ve tuvaletteki eksik malzemeleri tamamlamaya kadar yapılması gereken pek çok i bulunmaktadır. Benzer ekilde kabin memurlarının havada sık sık kokpiti kontrol etme kuralı bulunmaktadır. Olası bir açlık, susama, zehirlenme, kalp krizi, uyuma veya iki kaptanın husumeti (Ki isel Görü me, 2016, G3) gibi sıkıntı yaratan durumların kontrol edilmesi kabin memurlarının havadaki görevleri arasındadır. Bu esnada ba üstü panelinde bulunan call button veya chime ile ça ırılma durumunda yolcunun ihtiyaçlarına cevap vermektedirler. Servis ardından irket kazancını arttırmak üzere gümrüksüz satı lar yapılmaktadır. (Uçu tan uçu a farklılık göstermektedir) Satı yapıldıktan sonra ürünlerin sayımı ve hesap kapama i lemleri tamamlanmaktadır. Eksik, fazla varsa her biri 20 kiloluk sigara çantalarını bo altarak tekrar sayım yapılmaktadır. Eksik olması durumunda irketler bu eksik ücreti kabin memuru maa larından kesmektedir. Fazla olması durumunda paranın teslimi kuralı bulunmaktadır (Ki isel görü melerden elde edilen veriler 2016-2017). ni e geçildi inde tüm mutfak tekrar güvenli hale getirilmektedir. Yolcular tekrar kontrol edilmekte; uçu esnasında yer de i tirerek oturmaması gereken yerde oturan, açılmaması gereken elektronik aletleri tüm uyarılara ra men açan, bebe ini ba lamayan, tuvaletten çıkmayan (Ki isel görü melerden elde edilen veriler 2016 - 2017) tüm yolculara yüzünde irket kuralı gülümseme ile gerekli uyarılar yapılmaktadır. ni için gerekli emniyet önlemlerini aldıktan sonra kaptana bilgisini vererek kendi istasyonlarındaki yerlerini almaktadır. ni tamamlandıktan sonra kabin memurları, tüm yolcuların uçaktan ini ini beklemekte, hasta, engelli, çocuk, tutuklu yolcu ve VIP yolculara gerekli asistanlı ı yapılmakta ve evrak i lerini tamamlamaktadırlar (Ki isel görü melerden elde edilen veriler 2016-2017).

Bu özetlenmi görev tanımlamalarında dahi kabin memurunun güzel olmasını gerektirecek her hangi bir durum bulunmamaktadır; ancak i e alım ko ulları ve daha sonra de inilecek olan kurallar ele alındı ında; aranan tek özellik ngilizce bilmek ve belirlenen sınırlar içindeki ‘güzel bedeni’ ta ıyor olmak gibi görünmektedir.

‘Mülakatınıza giren irket yetkilileri ve i e alınırsanız hayatınız boyunca bir daha hiç görmeyece iniz bir psikolog, sizi terletecek sorular sorar. ‘Evlisin, kocan bu mesle i yapmana izin verecek mi?’. ‘Öyleyse geni bir adam’. Pencereden bakıca ne görüyorsun? Bu kartlarda gördüklerini söyler misin? ‘Kuru kafa mı kelebek mi? Bize 3 iyi 3’de kötü yönünü söyler misin? (Ki isel görü melerden elde edilen veriler 2016-2017).

Dünyanın her yerinde hava yolu irketleri emniyet gerekçesiyle boy ve kilo kısıtlamalarına sahiptir. Acil durum ekipmanlarına yeti mek, ba üstü dolaplarına ulaşmak, tavana de memek gibi gerekçeler söz konusudur; ancak, Virgin Hava Yolları, Sunexpress ya da Atlas jet gibi bazı irket ilanları incelendi inde sadece estetik kaygılarla i e alım yapıldı mını çarı tıran maddeler yer almaktadır. Kendi irketlerine özgü i e alım kriterlerini sadece beden üzerinden yaratırken, herhangi bir uzmanlık ve beceri sahibi olmakla ilgili kritere rastlanmamaktadır. Bu sebeple mülakatlarda uzun uzun süzme i leminden geçirmektedirler. “Üzerinizde hissetti iniz birkaç çift göz, sizi yeterli ya da yetersiz tanımlamak için her an çalı ır durumdadır” (Ki isel Görü me, 2017, G8).

Tekelio lu, ilk olarak devletin ve uzmanla mı kurumların ba lattı ı gözetim olgusunun, sonradan toplumsal ya amın tüm kılcallarına nüfuz ederek onun yerini alan bir özneye dönü tü ünü ve bu öznenin kimli iyle herkes ve her ey hakkında sürekli veri toplayan, i leyen ve bilgi üreten bir sistem haline gelerek gözlem altında tuttuklarını tespit etmi tir (2003: 227). Tekelio lu’nun yorumu ba lamında, kabin memurlarının i e alındıktan hemen sonra ba layan e itim sürecinin tamamen gözetim olgusu üzerine kurulu oldu u ve bir süre sonra birbirlerini gözetleyerek sürece devam ettikleri olgusu ile örtü mektedir. Kabin memurları yakla ık bir buçuk ay gibi bir süre irket kültürü, havacılık ve emniyet kuralları ile ilgili e itime tabi tutulmaktadırlar. ‘E itim havacılı ın en önemli parçasıdır. E itim a amasının en önemli kısmını ise, görünmeyen ve anlatılmayan kurallar olu turmaktadır’ (Ki isel görü me, 2017, G4). Bu kuralları uyguladmanın tek yolu ise sürekli gözetimdir. Gözetleyen net olarak belli de ildir. E itmenler, yöneticiler, irket sahipleri, kabin amirleri, di er kabin memurları ve yolcular olabilir. “Görünmeden görebilen bir iktidar belirsizlik hissi yaratır, gündelik

ya amını ko ullandırırken zihinsel süreçleri zayıflatır ve bedeni korkuyla ku atır” (Scarpulla’dan akt. Köse, 2011: 206). Çoban ve Özarslan’a göre gözetim, iktidarın temel denetim biçimlerinden birisi haline gelirken, ‘göz’ önemli bir iktidar organına dönü mektedir. “ ktidarın gözü” ya amı bir hapishaneye dönü türmektedir (2008: 7).

Gözetlemek ve gözetlenmekten rahatsızlık duymamak; kabin memuru olabilmenin en temel artı olabilir; çünkü bir kabin memuru, sadece i yerinde de il, onu tanıyan insanların bakı larında, onu tanımayan ama “hostes” oldu unu bilen üst kom usunun bakı larında, bakkalın, manavın, otobüs oförünün bakı larında kendisini izleyen bir mekanizmanın varlı ını her zaman bilmektedir (Ki isel görü melerden elde edilen veriler 2017). Bu durum devamlı kendini kontrol etme dürtüsünü beraberinde getirmektedir. Devamlı kendini kontrol eden kabin memuru bir süre sonra di er kabin memurlarını da gözetlemeye ba layacaktır. Kendisi gibi olmayan kabin memurlarına ‘iktidarın bir gözü’ haline gelen gözüyle yaptırımlarda bulunacaktır. Bu yaptırımlar, davranı sal yaptırımlar olabildi i gibi (çok gülmek, az gülmek, yeterince gülmemek), bedensel uygulamalar kapsamında da olabilmektedir. Bu sebeple çalı manın devamında, kabin memurlarının bedensel olarak uyması gereken kurallar ele alınmı tır.

2.3.1. Üniforma ve Beden Parçalarını Kullanma Kuralları

Kıyafet insanların, birey olarak kendileri hakkında bir eyler anlatmasına aracılık etmekte ve kolektif düzeyde simgesel olarak onları, belli statü, seçkinlik, de erlilik iddialarının geçerli oldu u bir dünyaya yerle tirmektedir, hayat tarzlarına ili kin belli ba lantılar kurulmaktadır. Bu üniforma giyen biri için geçerli oldu unda ise, üniformanın yansıtmak istedi i hayat tarzına uygun, üniformayı tamamlayan birey, bir yan ürün olarak kar ımıza çıkmaktadır. Bu olgu, bireyin kimli ini, üniforma üstüneyken var etmesine olanak vermemektedir. O artık üniformanın anlatmak istedi i kimlik rolünü oynamak zorundadır.

irketler kabin memuru üniformalarına uygun kadınları i e almaktadır. Bu sebeple üniforma kuralları bedeni kavraması, sarıp sarmalaması, ekillendirmesi, renklendirmesi, derinlik kazandırması açısından ele alınacaktır. Aynı zamanda

üniformayı tamamlayan bedenın bazı parçaları hakkındaki di er kurallar da bu bölüm içinde ele alınacaktır. *Hava yolu irketlerinin önem verdi i en önemli konu emniyet söylemi kadar üniforma kurallarıdır* (Ki isel Görü me, 2016, G1). Bu sebeple ‘her yıl üniformalar dönemin ünlü modacılarına tasarlatılır, kokteyller e li inde defileler yapılır; ancak kimse kabin memurunun acil durumda üstündeki üniforma ile rahat olup olmadığını sormaz veya tasarım öncesinde yapılan anketler ile *kabin memurlarına nasıl bir üniforma ile çalı mak istersiniz sorusu sorulmaz*’ (Ki isel Görü me, 2017, G6).

irket sahipleri, irketin yüzü olacak yeni kabin memurlarını de il, yeni üniformalarını aramaktadırlar. Kabin memurları sadece bu üniformayı, üniformanın içinde barındırdı ı anlama uygun ekilde ta ıyacak olan ki idir. Bu anlam dönem ideolojisini yansıtabilecek özelliklerle donatılmı tır. Tasarlanan yeni kıyafetler bir grup irket yöneticisi, moda tasarımcıları, bürokratlar ve davet edilenler tarafından izlenir. Sadece belli bir zamanda (yaz-kı) belli bir gruba özgü olan tarz, uçu emniyetinden sorumlu kabin memurları için uygun ya da arzu edilir sayılan tarz olmak için yeterli midir? Türk Hava Yolları’nın defilelerinden birinde ükrü Saraço lu tarafından tasarlanan yedi kıyafetin sunumu gerçekte mi tir. Defileye katılanlara THY kabin memurlarının kullanaca ı üniformanın belirlenmesi için bir anket da ıtılmı tır. Anket sonuçları kullanılacak olan üniformayı belirlemi tir. Bu uygulamadan hareketle, kabin memurlarının giyecekleri üniformayı dönemin sektör yöneticilerinin belirledi i sonucuna ula ılmaktadır (<http://forum.airporthaber.com/showthread.php?t=47469>).

Üniforma bir irketin imajıdır. Dünyanın her hangi bir yerindeki havalimanında yürürken üniformalı bir kabin görevlisi, hava yolları için e i benzeri olmayan canlı bir reklamdır. Hava yolu irketleri bunu irket imajlarının sunumunun, projesi ve fırsatı olarak kullanırlar. Üniformayı ta ıyor olmak kabin memurları için kimlik yitimini zorunlu kılmaktadır. Üniforma bütünlü ünü bozacak her hangi ki isel bir sunumun yapılmasına olanak tanımayan kesin kurallar bulunmaktadır.

Amerika’da, de i en ideolojilere uyumlu kabin memuru üniforma tasarımlarını izlemek mümkündür. İlk kabin memurları hem ire kıyafetlerini andıran kepleriyle ve pelerinleriyle sahneye çıkmaktadır. İkinci dönem üniformalar, orduyu ça rı tıran

militarist kesimlere sahiptir. Ceketlerde vatkalı omuzlar ve mavi renk hakimdir. 1960 sonrasında savaşın bunalımlarına pastel renklerle kombine edilmiş keplerden başlımsız apkalı üniformalar yaratılırken, kadın bedeninin cinsellik çerçevesinde algılanmasını sağlayacak bazı özellikler de barındırılmaya başlanmıştır. 'Hosteslik' tanımının yerini 'kabin memuru' tanımı aldığı dönemde ise artık profesyonel memur görünümüyle olabilmek için yaratılmış üniformalar vardır. Günümüzde ise şirketlerin kimlik arayışları içinde olduğu izlenebilmektedir. Bikinili uçaklardan (The Sun,2017), Hala Ateşli kabin memuru sunumlarından, Hooters kızları (Thrillist Travel, 2014) görünümü kabin memuru sunumlarına, geleneksel kıyafetler içindeki sunumlardan, sevgililer gününde, anneler gününde özel tasarlanmış pembe üniformalara kadar pek çok çeşitlilikte örneklerle karşılaşabilmektedir.

Görsel 2.3.1. United Hava Yolları, 1930 - 1932



Erişim: <http://news.delta.com/timeline-evolution-deltas-uniforms>, (13.10.2017).

Görsel 2.3.2. TWA, 1944



Eri im: <http://news.delta.com/timeline-evolution-deltas-uniforms>, (13.10.2017)

Görsel 2.3.3. Branif Hava Yolları, 1965



Eri im: <http://news.delta.com/timeline-evolution-deltas-uniforms>, (13.10.2017)

Görsel 2.3.4. United Hava Yolları, 1968- 1970



Eri im: <http://news.delta.com/timeline-evolution-deltas-uniforms>, (13.10.2017).

Görsel 2.3.5. Eastern Hava Yolları, 1990



Eri im: <http://news.delta.com/timeline-evolution-deltas-uniforms>, (13.10.2017).

Görsel 2.3.6. Virgin Atlantic Hava Yolları, 2014



Erişim: <http://news.delta.com/timeline-evolution-deltas-uniforms>, (13.10.2017).

Üniformanın sarı sarmaladı 1 bedeninin açığa kalan di er parçaları da çe itli kurallar ile üniformaya uygun hale getirilmiştir. Çalı manın devamında bedeninin bazı parçaları üzerinde durulacaktır.

Kabin memurlarının saçlarını toplamadan açık bir ekilde kullanması yasaktır. Açık kalabilecek saçların uzunlu u omuza de meyen saçlar olarak belirlenmiştir. Bu saçların da kıvrıkcık olması durumunda açık bırakılmaması istenmektedir. Elektriklenen ve yüze dü en saçlar kirlilik belirtisi olarak kabul edilen sınırlardır. Uzun saçlara takılan tokaların renkleri ve büyüklükleri belirlenmiştir. Elektriklenmi , bazı yerlerden kurula uygun olmayan ekilde dı arı fırlamı her saç teli mutlaka saç spreyi ile ait oldu u yere ili tirilmelidir. Renk olarak mavi, ye il, kırmızı söz konusu de ildir (Ki isel görü melerden elde edilen veriler, 2016). Saçın sarı, kahverengi ve siyah skalasında kalması gerekmektedir. Dönemin ideolojisine göre 'sarı saç' tonuna göre (örne in platin renk tonları) kimi zaman skaladan çıkartılmakta, kimi zaman geri alınmaktadır (<http://www.aksam.com.tr>). Topuz ve örgü kabul edilen saç modelleridir. Moda olan saç stilleri, ön uzun arka kısa, saçın bir bölümünün kazınması, Mohavk ya da *do al olmayan renkler kategorisine giren renkler gibi stiller kabul edilebilir de ildir* (Ki isel Görü me,

2016, G2). Zira bahsedilen modeller ve saç toplama şekilleri şirketlerin belirlediği 'zarif' sınırlarını aştırmaktadır.

Makyajsız bir yüz ile uçlara katılmak söz konusu değildir. Makyajlar pastel tonlarda, ne çok ağırlı ne de silik şekilde yapılmalıdır. Eğitimlerde genel olarak ne tür renklerin kullanılması gerektiği uzun yıllardır uçan eğitimciler tarafından hem eğitimler hem de uçucu hayatı boyunca tekrarlanarak aktarılmaktadır. Hatta eğitimlere uçucu gider şekilde katılım sağlanmaktadır. Eğitim süresince makyajsız gidilen her gün neden bu şekilde eğitime katıldığını, hasta olup olmadığını sorulmaktadır. Makyaj çantası olmadan uçucu gidilmesi yine kabin amiri tarafından yazılmış bir eksi not olarak kabin memuruna geri dönmektedir. *15 dakikada bir yapılan kabin içikontrollere, makyaj tazelemeden çıkılmaması, mutlaka ruj sürülmesi gerektiği kabin amiri tarafından hatırlatılmaktadır* (Kışisel Görüşme, 2016, G1). Rujunuzun rengi yine ideolojilere göre değişkenlik gösterebilir. Kırmızı rujun bazı dönemlerde kullanımı uygunken başka bir dönemde yasaklanabilmektedir (<http://blog.milliyet.com.tr>). Belirtilmemi olsa bile sivilceden arınmış, lekesiz, iz olmayan yüze sahip olmanız için sağlıklı olmak devamlı vurgulanmaktadır. Dişler temiz, doğal bir görünüm sunmalıdır. Dişlerin ön cepheden bakıldığında tam bir set olması gerekir (<http://www.telegraph.co.uk>).

Kulaklarda yer alan takılar hakkında renk, ebat ve tarz kabin memuru el kitabında belirlenmiştir. Kulağında 5 adet artarda sıralanmış küpe takan, kıkırdak kısmında piercing taşıyan ya da kırmızı bir küpe takmış kabin memuru görülmesi pek mümkün değildir. Daha ziyade *üniformanın bütünlüünü bozmayacak tarzda takılar* görülebilir (Kışisel Görüşme, 2017, G6).

Her elde sadece 1 adet yüzük olmasına izin verilmektedir. Evlilik yüzüğü olmasının dışında sembolik bir anlam taşıyan yüzüklere izin verilmez. Kadın kabin memurlarının tırnaklar ojesiz olarak uçucu kabul edilmesi ancak çok olağanüstü durumlarda açıklama yapılması şartıyla kabul edilebilmektedir. Bu da briefing esnasında kabin memurunun çantasında taşıma yükümlü olduğu ojenin sürülmesi ile üstü kapatılacak bir mevzu olarak görülebilir. Üniforma bütünlüünü bozacak renklerde bir oje sürülmesi mümkün değildir. *Pastel renkler ve french tarzı tırnakların tercih*

edildi i tüm e itimler boyunca tekrarlanmaktadır (Ki isel Görü me, 2017, G4). Tırnak uzunlu unuz; Parmak ucunun ötesinde bir santimetrenin sekizde birini a mayan boy ekinde tanımlanmı tır (Telegraph, 2016). Uçu çantanızda el kremi ta umak ise bir prestij göstergesidir (Ki isel Görü me, 2017, G11).

Kola takılacak bir bilezik deri, ip, örgü, boncuk gibi basit malzemelerden yapılmamalıdır. Ebatları abartılı olmamalı, zincir ekinde bir gümü ya da altın kabul edilebilir sınırlardır. Saat takılması bir kuraldır. Saatsiz uçu a gitmek mümkün de ildir. Takılması uygun görülen saatler “spor” görünümlü olmayan, aksine “zarif” görünümlü dijital olmayan saatlerdir.

Vücutun herhangi bir yerinde dövme ta ıyor olmak yasaktır. Kimli inizle ilgili en ufak bir ipucunu, günde 16 saatinizi geçirdi iniz i yerinize ta ıymanız yasaklanmı tır (Ki isel Görü me, 2017, G7). e alımlarda kabin memurları iç çama ırları ile kalacak ekinde soyunmakta ve vücutları kontrol edilmektedir (Ki isel görü melerden elde edilen veriler, 2017).

irket etek ya da elbise tercih eden kabin memurlarına giymeleri gereken çorabın rengini, inceli ini, kalınlı ını, saydamlı ını, parlaklı ını en ince ayrıntısına (penti az parlak 46 numara gibi) kadar tanımlar (Ki isel Görü me, 2017, G8). “Bacaklar, burun delikleri, kulaklar ya da koltuk altlarında görülebilen tüyler kesilmeli ya da ba ka ekinde çıkarılmalıdır” (Telegraph, 2016).

Ayaklara giyilen topuklu ayakkabının tarzı belirlenmi tir. Topuk yüksekli i her irkette farklılık göstermekle birlikte 5 santimden daha alçak de ildir. Uçak dı ında, havalimanında, ofiste, topuklu ayakkabı olmadan dola mak yasaklanmı tır. *Uçak içinde babet tarzı ayakkabıların giyilmesine izin verilir. Çünkü topuklu ayakkabı ile ters e ime kar ı yüksüz 24 kg a ırlı ındaki trolley’i (servis arabası) sürüklemek (Ki isel Görü me, 2017, G9) bedene kalıcı zarar vermektedir.*

Bedenin tüm bu bölümleri ile belirtilen kurallar hava yolu irketlerinin Cabin Crew Manuel (CCM) olarak belirtilen operasyon kitabında, birbirinden ayrılan bazı

ufak de i iklikler haricinde hemen hemen benzer ekilde belirlenmi kurallar bütünü olarak yer almaktadır.

Kurallarda yer alan, zarif, kibar, do al, uygun, a ır ı gibi kıstaslar kadını üniforma içine girebilecek ekilde uygun olarak yeniden tasarlamaktadır. Ki isel özellik ta ımayan, kadınsı ve modern görünümüne sahip bir görünüm yaratmak hedeflenmektedir. Belirgin bir makyaj arttır ancak renklerin ve stilin ki isel olması yasaktır. Yo un makyaj yasaktır. irketler kadınları nasıl yansıtmak isterse o ekilde göstergeler kullanarak ve böylelikle i yerinde ki isel stillerini sunmalarını engelleyerek kadını kimliksizle tirmek yoluyla kar sa lamaktadırlar. E itimlerde, tüm kabin memuru adayları, bakım kurallarını takip etmeyi ö renmeye ba lamakta ve i yerindeki "standart görünüm" bu ekilde sa lanmaktadır.

Benzer bir ekilde ya ında standart görünümü sa laması açısından büyük bir önemi bulunmaktadır. 20-35 ya arası alım yapan irketler, ba larda ço unlukla bekar olan kadınları i e almaktadırlar. Sınırın bazı irketlerde 35'e kadar yükseltildi olmasının sebebi ba ka hava yolu irketinde çalı mı tecrübeli adayları kaybetmemek üzere belirlenmi tir. Açılan ilanların bu üst sınırı ço u zaman 30 ya tır.^{††††} Bazı uluslararası hava yollarının, ya ayrımı yasa ını takiben çalı anlarına ya kısıtlamaları koymalarına izin verilmemekle birlikte, (ngiltere gibi) ço unlukla ya , hava yollarında standart görünümü yakalamanın temel dayanaklarından biri durumundadır.

2014 yılında Virgin Hava Yolları 59 ya ındaki Katrine Haynes'i i e alarak irket belgeselinde oynamasına izin vermi tir. Ardından yayınladı ı 'Hala Ate li' reklamıyla ya ayrımına kar ı duru sergilemi ancak bunun seks unsuru olarak kullanımına kar ı olmadı ını ortaya koymu tur (Telegraph, 2016).

^{††††} 2017 Kasım ayında açılan Thy kabin memuru ilanı ve ba vuru formuna ula mak için Bkz: https://www4.thy.com/cv/cvCabin.jsf;jsessionid=tdzoYZQGxF76WZaQYYFO5duT3BALzn_ozehsM4a3B4vAOgzlaqjB!1307169958

Yukarıda belirtilen politikalardan ve şirket kurallarından yola çıkarak kabin memurlarının etiketler bitip uçmaya yetkin biri haline geldiğinde, şirket alt kültürüne uyum sağlamı oldu ve artık hem gözetleyen hem de gözetlenen konumuna yerleşti sonucuna ulaşmaktadır. Foucault'nun deyişiyle her parça sergiye konulmaktadır (Foucault, 2006). Gözetim, cezalandırma, ödüllendirme yoluyla iktidar (şirket) bireylerle direkt ilişki kurar ve onları sistemin çıkarları doğrultusunda dönüştürmektedir (Dolgun, 2008). Şirket kurallarına uygun davranışlar sergilemeyenler, dilama ve utandırma gibi cezalandırma yöntemleri ile hizaya getirilmeye çalışılmaktadır. Bu durum bedenini yerinde her gün sessiz bir monitör ile nasıl izlendiğini ve disiplin altına alındığını gösteren unsurlardan biridir. Şirket saçının nasıl olması gerektiği konusunda kesin bir kural koymaz; ancak kabine yakınp yakımadı uçtuğunda bu görünmez kurallar aracılığıyla ve imalarla kabul ettirilir. 'Sanırım çirkin olmu' (Kısel Görüşme, 2017, G6), 'Bu makyajla seni gece görsem korkarım' (Kısel Görüşme, 2017, G1) gibi.

Gerçekte kadınları kendi kıyafetleriyle daha görünür hale getiren bu meslek, kolayca kısel ya da her türlü detayına erişerek mahrem alanları ve özgürlüklerin alanını ihlal etmektedir. Yolcuların hayal gücünün ötesine geçen, tüm bu sessiz, sözsüz, yazısız kısıtlamalardır ve kadın kabin memurlarının bedenleri üzerinde şirket politikaları gerektiren örtülü bir denetime sahip olunması durumudur.

2.4. Duygusal Emek ve Kabin Memuru Stereotipi

Bu bölüm kabin memurlarının duygusal emek yükünü 'kabin memuru stereotipi' üzerinden açıklamayı hedeflemektedir. Bu sebeple ilk bölümde, alınan maaşkarlılığı açıkça gözlemlenebilen yüz ve beden eylemleri oluşturabilmek için duyguların yönetimi (Hochschild, 1983) olarak tanımlanan duygusal emek kavramı üzerinde durulacaktır. Ardından kabin memurlarının duygusal emek yükü incelenecektir.

Duygusal emek kavramı, ilk kez Hochschild'in *The Managing Heart* (1983) isimli kitabında kullanılmıştır. 'Duygusal Emek' kavramını ilk kullanan araştırmacı

Hochschild (1983) olmasına rağmen, konuya farklı araştırmacılar farklı yaklaşımlarla katkıda bulunmuştur (Morris ve Feldman, 1996).

Duygusal emek kavramını ilk kez ortaya atan Hochschild (1983) duyguların emek piyasasında alınıp-satılarak metalaştırıldığını (s.569) öne sürerek bu kavramı özetle “bir ücret karşılığında duyguların yönetilmesi” olarak tanımlamaktadır. Hochschild’e göre, duygusal emek yer aldığı işler, yüz yüze veya sesli teması gerektiren işler olarak tanımlanır; çalışanların başka bir kimsede duygusal bir iz bırakması gerekir. Bu durumda çalışanların kendi duyguları üzerinde bir kontrol kurmasını ve düzenleme yapmasını gerektirir. Duygu düzenlemelerinde, bireyler duygu durumlarının değiştirilmesini; taklit etme bastırma ya da güçlendirme yoluyla ilk hisleri değiştirebilirler. Belirtilen oyunculuk süreci, bireylerin mesleki gereksinimleri başıyla yerine getirmesini sağlayabileceği gibi, kişisel başarı duygusunu artırma gibi olumlu etkileri ya da amalarını da yol açabilir. Bununla birlikte, stres, duygusal tükenme, depresyon ve kimlik yitimi duygusu gibi olumsuz deneyimlere de katkıda bulunabilir (Chang, 2008).

Oyunculuk süreci bir ücret karşılığında satıldığı için bir değer taşıyan ve değerli emektir. Günümüzde şirketlerin, çalışanların duygularını ve duygusal gösterimlerini etkileme çabaları, duygusal emek kavramının örgütsel davranış alanında önem kazanmasına neden olmuştur. Şirketler tarafından gerçekleştirilen bu yönetim, etkileme veya kontrol çabası, yazılı kuralları ekinde olabileceği gibi, daha kadük bir şekilde protokol veya beklentiler biçiminde veya kurum kültürünün bir parçası olarak da ortaya konabilmektedir (Mann, 2007: 553).

Çalışanlar duygusal emeklerini iki şekilde sergilemektedirler; “yüzeysel rol yapma” (surface acting) ve “derinlemesine rol yapma” (deep acting). Yüzeysel rol yapma gerçekte hissedilmeyen duyguların sergilenmesidir. Derinlemesine rol yapma ise, kişinin kendisinden göstermesi beklenen duyguları gerçekten hissetmeye, tecrübe etmeye çalışmasıdır. Derinlemesine rol yapma, daha fazla çaba gerektirmektedir. Burada kişinin bir takım düğünceler, canlandırılmalar ve hatıralarını kullanarak kendisinden, talep edilen duyguları uyandırmaya çalışır. Dolayısıyla yoğun duygular daha fazla

derinlemesine rol yapmayı gerektirir (Ashforth ve Humphrey, 1993: 93). Gülümsemek kabin memurlu u deneyiminin vazgeçilmez bir olgusudur. Rahatlatıcı etkisi söz konusudur. Gülümsemenin kar ı tarafa zarar vermeyece ine dair bir taahhüdü vardır. Kabin memuru e itimlerinin en önemli parçası gülümsemektir. Gülümsemek içinde, fiziki olarak verdi i mesajın yanı sıra duygusal anlamlar da barındırmaktadır. Duygusal emek vermeye yatkın olmayan ki ilerın gülümsemeyece i öngörüsü sektörde hakimdir.

Hochschild sonrası, Williams'ın 3000 Avusturalyalı uçu görevlisiyle yaptı ı çalı mada, duygusal eme in "aynı ki i için farklı zamanlarda hem zevkli hem de zor oldu u" belirtmi tir (2003: 515). Öte yandan, duygusal eme i cinsel taciz ve yolcu istismarıyla ili kilendirerek, toplumsal cinsiyet perspektifini ortaya çıkarmı ve duygusal eme in bu yönünün duygusal sa lı ı etkileyen bir faktör oldu unu tespit etmi tir.

Çalı manın yapıldı ı tarihlerde, Türkiye'de ekonomik ve politik süreçlerde ya anan belirsizlik ortamı, duygusal emek yükü ölçme ile ilgili çalı manın yapılmaması konusunda belirleyici olmu tur. Çalı anların i lerini kaybetmemek adına, yapılan çalı mada yer alan sorulara ku kuyla yakla acakları, onlarda bir tedirginlik yarataca ı var sayılarak ve yapılan ara tırmanın sa lıklı olmasını etkilememesi açısından ara tırmaya dahil edilmemi tir.

Kabin memuru pozisyonuna ba arıyla kabul edilmek, duygusal emekçi olmayı ö renme yolculu unun ba langıç noktasıdır. Kabin memurları, hizmet sunumunda en önemli rolü oynar görünmektedir ve dolayısıyla bu sorumlulukları yerine getirmek için e itim almaktadırlar.

Kabin memurları, ırkete giri sıralarına ya da amir pozisyonunda olup olmadı na göre bir hiyerar ik sıralamaya tabidir. Bu i lemi belirtmek üzere her bir kabin memurunun numarası bulunmaktadır. *Uça ın sol ya da sa tarafında uçmaya göre bu numaraların yanına yön belirten 'sa 1 numara' veya 'sol arka 3 numara' gibi, adlandırılmaktadırlar (Ki sel Görü me, 2016, G9). Uça a girdikten sonra kabin memuru artık isim ve soyisminden sıyrılır ve 'bir numara'nın gerektirdi i performansı sergilemeye ba lar. Bir kez sergilenen duygu artık bir piyasa malı (meta) halini almı tır*

ve hizmet veren çalı an artık sunulan hizmetin bir parçası haline gelmiştir (Morris ve Feldman, 1996). Bu bağlamda kabin memurlarının uçak içinde bir kere sol 3 numara olarak çağırılması, bundan sonraki tüm uçuşlarında sol 3 numaranın gerektirdiği gibi davranmasına sebep olmaktadır.

Gerçekte hissedilen duygularla, kurumların sergilenmesini bekledikleri duygular arasındaki çatışmaya duygusal uyumsuzluk denmektedir (Middleton, 1989). Sosyal yapı ve kurumların belirlediği gösterim kuralları çerçevesinde, çalışanların hissettikleri gerçek duygular her zaman kendilerinden sergilemeleri beklenen duygularla örtüşmeyebilmektedir. Duygusal emekçi çalışan açısından daha zorlu kılan ve emekçinin hale getirdiği aslında bu çatımadır. Çalışan kendisinden beklenen duygu ile bir yakınlık hissediyorsa, bu duyguyu sergilemek için daha az çaba harcayacaktır (Morris ve Feldman, 1996: 992). Örneğin Delta Hava Yolları yeni kabin görevlileri alırken, uzun ve yorucu uçuşlarda yolculara karşı güler yüzlü ve ilgili davranabilecek kişileri seçmeye çalışmaktadır (Sutton ve Rafaeli, 1988: 461). Bu bağlamda kabin memuru stereotipi yaratım süreci başlamaktadır. İşletmelerin bir mesleğin ve bu mesleği yapacak kişilerin imajını, standartlaşmasını, kavramsallaştırmasını ve stereotipe dönüştürmesini sağlama yöntemi bir anlamda emekçi alım sürecinde, role uyum sağlayabilecek kadınları emekçi olarak oluşturulmaktadır. Bunun dışında çalışanların duygularını yönlendirmek için de kurumların izlediği çeşitli yöntemler bulunmaktadır. Kurumlar, sergilenmesini bekledikleri duyguları oluşturmak ve çalışanların bu duyguları göstermelerini sağlamak için; öncelikle seçme ve emekçi alma aşamasında, daha sonra sosyalleştirerek ve ödül/ceza mekanizmalarını işleterek, çalışanların işe uygun duyguları sergilemelerini sağlamaya çalışmaktadır (Ashforth ve Humphrey, 1993: 103). Örneğin; kabin memurlarının gümrüksüz ürün satışlarında gösterdikleri performansına göre en çok satış yapan kabin memuruna gümrüksüz satış ürünlerinden bir parfümün hediye edilmesi ya da kilo alan kabin memurlarının kilo izleme yöntemleri ile uçuşlardan istenilen kiloya gelene kadar uzaklaştırılması, utandırılması ve cezalandırılması gibi (Kişisel Gözlemlerden elde edilen veriler, 2016-2017).

2011 yılında Tunceli tarafından Türk Hava Yolları'nda çalışan 150 kabin memuru ile yapılan, Kabin Ekiplerinde Tatmini ve Tükenmişlik Duygusu

ara tırmasında, “yaptıkları i in kabin memurlarının bilincine ters dü meyeyen eyleri içermesine ili kin frekans da ılımı sonucu; %12,7’sini tatmin etmedi i, %40’ını az tatmin etti i, %30’u için kararsız oldu u, %17,3’ünü iyi tatmin etti i, hiçbirini mükemmel düzeyde tatmin etmedi i eklindedir”. Buradan hareketle, yapılan bu tez çalı masında kabin memurlarının bilinçlerine ters gelen i leri yapmak zorunda kaldıkları sonucuna bir kere daha ula ılmaktadır. Bu çalı ma kapsamında yapılan alan ara tırmasında, ‘ iniz kimli inizle uyumlu mu? sorusuna 10 ki i olumsuz yanıt vermi tir. Aynı ara tırmada; yaptıkları i in, kendi yargılarını kullanma özgürlü ü açısından kabin memurlarının %16,7’sini tatmin etmedi i, %47,3’ünü az tatmin etti i, %31,3’ü için kararsız oldu u, %4,7’sini iyi tatmin etti i, hiçbirini mükemmel düzeyde tatmin etmedi i görülmektedir. Yaptıkları i in, çalı ma ko ulları açısından kabin memurlarının %16’sını tatmin etmedi i, %36,7’sini az tatmin etti i, %42’si için kararsız oldu u, %5,3’ünü iyi tatmin etti i, hiçbirini mükemmel düzeyde tatmin etmedi i görülmektedir. Katılımcıların inden So udu u Hissine li kin Frekans Da ılımı sonucunda; kabin memurlarının %6’sı hiçbir zaman, %18,7’si çok nadir, %36,7’si bazen, %30’u ço u zaman, %8,7’si her zaman cevabını vermi lerdir. Kabin memurlarının, Dönü ü Kendisini Ruhen Tükenmi Hissetmesine li kin Frekans Da ılımı; Katılımcıların %0,7’si hiçbir zaman, %14,7’si çok nadir, %38’i bazen, %34’ü ço u zaman, %12,7’si her zaman cevabını vermi lerdir. Kabin memurlarının, Yaptı ı ten Tükenmesine li kin Frekans Da ılımı sonucunda; Katılımcıların %6’sı hiçbir zaman, %27,3’ü çok nadir, %33,3’ü bazen, %27,3’ü ço u zaman, %6’sı her zaman cevabını vermi lerdir (2012: 97-115).

Tunceli’nin çalı masında gösterdi i gibi kabin memurlarının tükenmi lik ölçü i yüksektir. Tükenmi lik ile duygusal emek yükünün negatif etkileri arasındaki ba lantıya dayanarak kabin memurlarının stresli bir i ortamına sahip olmalarının yanı sıra mesle in cinsiyetlendirilmi in aslında bir stres unsuru oldu u gözönünde bulundurulmalıdır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KABIN MEMURLUĞUNUN ANARKO-FEMİNİST BAĞLAMDA ANALİZİ

3.1. Araştırmanın Yöntemi ve Konusu

Temsilleriyle sıklıkla karşılaşılan ancak kendi söylem ve tecrübelerine alanyazında ulaşılamayan kabin memuru kadınların deneyimlerinin ve söylemlerinin ele alındığı bu araştırmanın kuramsal çerçevesi Anarko-feminist bakı açıları ile açıklenmiştir. Anarko-feminizm ilk olarak Amerika'daki feminist tartışmalarda ortaya çıkmıştır. Otoriteden; eşitlik, özgürlük ve adalet talep eden radikal feministlerin, tüm bu eşitsizlik, adaletsizlik ve baskının kaynağı olarak otoriteyi görmeye başlaması ile radikal feminizmin bir uzantısı şeklinde gelişmiştir. Anarko-feminist perspektifin, sorunun otorite ve kadın-erkek eşitliği temelinde ele alınarak, yeniden ele alınmasını sağlayacak düzen yapısının oluşmasında, önemli bir yere sahip olduğu düşünülmektedir. Bu araştırmada feminist anlamda devlet eleştirisi olarak tezahür etmektedir; çünkü yasalar kadınlara erkeklerin gözüyle bakmakta ve muamele etmektedir (Mackinnon, 2003: 188). Feminizmin özgürlükçü ve antiotoriter bir teori olan anarizm ile münasebeti hakimiyet ilişkileri eleştirisiyle başlamıştır. Anarko-feminizm bütün hiyerarşilere ve cinsiyetçi, ırkçı, sınıfçı veya devletçi bütün hakimiyet biçimlerine karşı çıkan bir felsefeyi savunmaktadır. Bu anlamda otoritenin en belirgin temsilcisi devlet olduğu için, kamusal alanda kadının devlet ve devletin kadın düzenindeki yeri sorgulanmaktadır. “Ataerkillik ideolojiler kadınların varoluşunu mahremiyet, sessizlik, doğallık, gizem gibi kavramlarla tanımlayarak kadınları dil dışı bir alana hapseder ve bu dil kadınları kamusalın karşıtı olarak kurgular” (İrızık ve Parla, 2014: 3). Devlet ise kamusaldır. Buradan hareketle, kadın devlet düzeninde dışarıda tutulması gereken şekilde konumlandırılmaktadır.

Di er bir bakı açısı ile feminizm anar izmden ba ımsız de ildir. Modern toplumun erkek hakimiyetinde oldu unu anladıkları ilk günden itibaren kadınlar, modern toplumu olu turan unsurları da sorgulamaya ba lamı lardır. Kadın sorununun sömürge sorunuyla ili kili oldu una ve her ikisinin de egemen, küresel kapitalist/ataerkil devlet modelleriyle ba lantısı bulundu una (Mies, 2008: 10) dair farkındalı ın olu masıyla anarko- feminizm geli mi tir.

Teoriden hareketle kabin memuru kadınların beden, emek ve benlikleri üzerinde etkili olan bu mesle i bu ekliyle neden reddetmedikleri sorusu sorulmu tur ve kemikle mi e itsizlik üreten uygulamaların otorite tarafından belli aygıtlar aracılı ı ile yürütüldü ü cevabı bulunmu tur. Kuramsal çerçevenin varlı ı, problemin tanımlanmasında, ara tırma sorularının geli tirilmesinde, problemlerin birbirleriyle ili kilerinin saptanmasında, örneklem seçiminde ve analiz a masında belirleyici olmu tur.

Wolf'a göre pozitivist bilim, de erden arınımı nesnellik kabulüne dayanmaktadır. Bilimci ya da sosyal bilimci 'olguları' ya da 'hakikati' aramakta ve ortaya çıkarırken de erden arınımı bir nesnellik takınabilmektedir ve takınması gerekmektedir. Pozitivist bilimde ara tırmanın ba kaları tarafından birebir tekrar edilebilir olması gerekir ve tüm bu giri imin, evrensel hakikatler hakkındaki bilgimizi artırdı ı dü ünülür. Bu bilim yakla ımı, ara tırmacı ile ara tırılan arasında mesafe ve katılımsızlık yaratmaktadır ve ara tırmacının, öznelinin hayatını ve anlamlarını nesnel olarak görebilece ini, yargılayabilece ini ve yorumlayabilece ini varsaymaktadır (2009: 376-377). Zaman içinde geleneksel yöntem ve yakla ımların insan davranı larını açıklamada yetersiz kalı ının anla ılmaya ba lanması ile yeni paradigmlar geli tirilmi tir. Bunlardan biri olan Postpozitivist paradigma; davranı ların, nitel, natüralistik ve sübjektif yanlarına vurgu yapmaktadır. Bu paradigma kapsamında geli tirilen nitel ara tırma modeli, son yıllarda davranı ara tırmalarında yo un olarak kullanılmaya ba lanmı tir. Bu yeni paradigmda insanlar anlamların yaratılması sürecine etkin bir ekilde katılmaktadır (Özenç-Uçak, 2000). Niteliksel yakla ımın kullanılmaya ba lanması, ara tırmacıların ara tırma sürecindeki nesnellik ya da öznellikleriyle ilgili yeni tartı maların ortaya çıkmasına yol açmı olsa da, geleneksel

ara tırma yöntemlerinde, kendini ara tırma sürecinin dışında tutan ve mümkün oldu unca objektif kalmaya çalış an ara tırmacı rolü yerine, nitel ara tırmalarda ara tırmacı sürecin bir parçası haline gelmi tir. “Sosyal bilimlerin temel harcı insandır” (Williams, 1999). Bu ba lamda, insan davranı ları ve ili kilerinin ara tırmaya dâhil olan bireylerin görü leri ve deneyimlerinden hareketle ancak esnek ve bütüncül bir yakla ımla ara tırılması ve yorumlanması gerekmektedir (Yıldırım ve im ek, 2008).

Kümbeto lu'nun belirtti i gibi,

“Kavramsal yakla ım, ara tırmanın genel çerçevesini olu tururken, hangi kavramlar arası ili kilere bakılaca ına ba lı olarak ara tırmanın odak noktalarını belirlemekte ve ara tırmacıların, görü ülenlerin dünyasını kendi açılarından anlamaya çalış ırken nelere a ırlık verilmesinin do ru olaca ına dair seçimleri etkilemektedir. Ara tırmacının dünya görü ü, onun insan ili kilerine nasıl yakla aca ının, sosyal aktörünü nasıl konumlandıraca ının, görü tü ü ki ilerin sosyal dünyada olup bitenlere yükledi i anlamı ne ölçüde kavramak niyetinde oldu unu belirler. Ara tırmacının görü ülen ki ilere kar ı konumunu ve buna ba lı olarak da tutum ve davranı larını ortaya çıkaran, kendisinin sosyal dünyayı nasıl kavradı ıdır” (2011: 484).

Bu yönüyle bu ara tırmada öznellik olumsuz bir ara tırmacı davranı ı ekinde kabul edilmemi tir, aksine bu özelli in gerektirdi i sorumluluk önceden kabul edilerek, açık bir biçimde bulguları ortaya koymanın gerekli oldu u gerçe ini göz önünde bulundurarak bir ara tırma yapılmı tir (Yıldırım ve im ek, 2000).

Betimsel Analiz yönteminin kullanıldı ı çalış mada grup üyeleri ile do rudan ba kurulumu ve davranı lar kültürel ba lam ile ili kilendirilerek açıklanmaya çalış ılmı tir. Betimsel analiz, çe itli veri toplama teknikleri ile elde edilmi verilerin daha önceden belirlenmi temalara göre özetlenmesi ve yorumlanmasını içeren bir nitel veri analiz türüdür. Bu analiz türünde ara tırmacı görü tü ü ya da gözlemi oldu u bireylerin görü lerini çarpıcı bir biçimde yansıtabilmek amacıyla do rudan alıntılara sık sık yer verebilmektedir. Bu analiz türünde temel amaç elde edilmi olan bulguların okuyucuya özetlenmi ve yorumlanmı bir biçimde sunulmasıdır (Yıldırım ve im ek, 2003). Ara tırma sürecinde olayları kar ıdaki gözlemlerle görme ya da empati kurma çabası hakim olmu tur. Bu yöntem bireyin sembolik dünyaları anla ılmadan sosyal davranı larına yönelik bir betimleme geli tirelemeyece i görü üne dayanmaktadır.

Ara tırmacı bu bölgedeki dili iyi bilmelidir. Bu bağlamda ara tırma konusunun seçilmi olmasındaki ana sebep, ara tırmacının 2010-2013 yılları arasında kabin memuru olarak çalışması ve bu süreçte kabin memuru kadınların mesleki yaşam alanlarına tanıklık etmesi olmasıdır. Husserl'ın savunduğu gibi, gözlemcinin öznel deneyimi saf olarak kavrayabilmesi için önceki deneyimlerini parantez içine almaması gerekir. Aynı zamanda duygu, düşünce ve eylem olgularını bilmek, bunların gerçekleştirdiği çevreyi bilmeden yetersiz kalır (Wilson, 1997).

Betimsel Analiz'in en belirgin özelliklerinden biri; ara tırmacının ara tırma süreci ile ilgili olan bütün elementleri inceleme çabası içinde olmasıdır. Etnografik desenin hakim olduğu ara tırma kapsamında ara tırmacı çalışmanın yapıldığı alanın geçmişi, sosyal, kültürel ve ekonomik boyutlarını anlama çabası içinde olmuştur. Bu sebeple mesleğin kültürel tarihi, gelişimi, bugünü ve medyaya yansımaları gibi çok yönlü bir ara tırma yapılmıştır. Ara tırma analizinde bireylerin gerçekleştirdikleri referanslarında farklılıklar olabileceği düşüncesinden hareketle farklılıkların ara tırma verilerinin yorumlanmasında dikkate alınması gereken anahtar olduğu gözönünde bulundurulmuştur (Büyüköztürk vd.,2008).

Yüz yüze görüşme tekniği ile olayı ya da ayan ki ilere söz hakkı tanınması ve gözlem, gözden kaçan bilgiye ulaşmayı kolaylaştırmakta, ara tırmacının başlangıçta konuya yaklaşımını belirleyen kuyuyu, bulguları değerlendirirken daha objektif bir tutum sergilemesi ile sonuçlanabilmektedir.

Yıldırım ve Şimşek'e göre, bu yöntemin en önemli avantajı, ara tırılan konuyu ilgili bireylerin bakış açılarından görebilmeyi ve bu bakış açılarını oluşturan sosyal yapıyı ve süreçleri ortaya koymaya olanak vermesidir (2000: 19). Buradan hareketle her bir öznenin kendi deneyimi bir evren oluşturur niteliğine sahiptir (Hıdır, 2015).

Ara tırma için tercih edilen anarko feminist teori ile metod olarak seçilen görüşme tekniği arasında uyum sağlanması ve bilgi üretiminin hegemonik yapısından azade bir şekilde gerçekleşmesi adına ara tırma süresince bir takım gereklilikler ortaya çıkmıştır. Birebir görüşmeler tercih edilmiştir. Erkek dayalı bilen/bilinen, ara tırılan/ara tırılan, ilikisinin hiyerarşik neden olduğu vurgulayan Birkalan

Gedik'in (2009) tespitinden hareketle, görüşmeler esnasında soru soran/cevaplayan konumlanımının yerle memesi için çaba harcanmıştır. Bu sebeple uzun süreli, güvene dayalı, ara tırılanı pasifle tiren hiyerarşik konumlandırmadan mümkün olan en uzak mesafede durmaya çalışarak etik görüşmeler gerçekleştirilmeye çalışılmıştır.

Çalışmanın evrenini Ek-2'de yer alan, "Türkiye'de bulunan 8 hava yolu şirketi" örneklemini ise ilgili kurumlarda "Kabin Memuru" olarak çalışan kadınlar oluşturmaktadır.

Bu ara tırmanın konusu özetle, feminist bakı açıları ile yüz yüze görüşmeler yapılarak; kabin memuru olarak çalışan kadınların hayatlarına yakından bakmak, deneyimlerine yer vermek ve sıkça kullanılan temsilleri ile bizzat kendileri arasındaki farkları ya da varsa benzerlikleri ortaya çıkarmak ve kabin memuru kadınların habitusunu kadın deneyimlerinden yola çıkarak anlamaya çalışmaktır.

3.2. Kabin Memurları ile Alan Ara tırması ve Verilerin Toplanması

2016 Eylül-2017 Eylül ayları arasında gerçekleştirilen ara tırmada, 12 katılımcıyla kendi seçtikleri mekânlarında tek tek görüşmeler yapılmıştır. Ara tırmaya en az üç yıl kabin memuru olarak çalışmış 24-45 yaşları arasındaki kadınlar gönüllü olarak katılmışlardır. Ara tırmada katılımcıların kimliklerini korumak adına isimleri kullanılmamıştır. Bireysel görüşmelere, veriler kendini tekrar etmeye başlayana kadar devam edilmiştir. Bazı görüşmeler için kısa süreli seyahatler gerçekleştirilmiştir. İstanbul, Ankara, Antalya ve İzmir'den görüşmeler tercih edilmesinin sebebi, farklı şirketlerde çalışan kabin memurlarının tecrübelerinin ara tırmaya yansıtılmak istenmesidir. Şirket prosedürlerinin benzerliği ara tırma evreninin tek bir şirketin çalışanlarına odaklanması bakı açısından uzak bir ara tırma yapmaya olanak sağlamıştır. Görülecek kişiler listesi hazırlanırken, grubun özellikle kabin memurluğunu halen yapan kişilerden oluşmasına dikkat edilmiştir. Ancak 5 gönüllü görüşmeci kabin memurluğu yapmış ve bırakmıştır. Bırakan kadınların devam edenlere göre daha rahat davrandığı gözlemlenmiştir. 12 kabin memuru ile yapılan birebir görüşmeler anarko-feminist perspektif çerçevesinde etnografik içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiştir. Bireysel

görü melerde sorulacak sorular ara tırmanın amacı do rultusunda ve kuramsal çerçeve ba lamında olu turulmu tur. Ele alınan kavramlarla (beden, emek, toplumsal cinsiyet) ili kili soruların yanı sıra, kabin memuru kadınların alanlarında ya adıkları deneyimlerini ortaya çıkartmayı hedefleyen yarı yapılandırılmı sorular sorulmu tur.

Alan çalı masında kullanılan araçlar, not defteri, soru kâ ıdı ve ses kayıt özelli i bulunan bir cep telefonudur. Ses kaydı yapılmasını isteyemeyen 2 katılımcı olmu tur. Görü me süresi her bir katılımcının kendi iste ine ba lı olarak ortalama iki saat ve daha uzun sürmü tür. Bazı görü meler daha uzun sürdü ü gibi, zmir dı nda ikinci kez görü ülen bir katılımcı olmu tur. Ço unlu una e-posta ve sosyal medya aracılı ıyla ula ılmı farklı ehirlerden 40 ki i arasından, 31 ki i görü meyi kabul etmi tir. 14 ki i ile farklı ehirlerde ya amaları ve bütçe yetersizli i sebebiyle görü me yapılamamı tur. Uçu programlarının ani de i ikli i ve uçu programlarının ara tırmacının programı ile uymaması sonucu 4 ki i ile görü me yapılamamı tur. Ula ılan bir ki i ise yaptı ı geri bildirim do rultusunda ara tırmaya katılmaktan vazgeçmi tir. Ara tırmaya katılmayan 9 ki i i ten çıkarıldı ını bu sebeple görü meye katılmak istemedi ini bildirmi tir. ten çıkarılan 1 ki i daha önce kendisiyle yapılan görü melerin belgelerini mail yoluyla ileterek, ara tırma sorularımıza bazılarının cevaplarının bu görü melerde yer alabilece ini; hamile oldu unu ve do umunun çok yakın oldu u gerekçesiyle ara tırmaya bu ekilde dahil olabilece ini belirtmi tir. Ula tırdı ı belgeler çalı mada kullanılmı tur. 4 görü meciye kartopu tekni iyle, yani görü ülen farklı ki ilerin referansları ile ula ılmı tur. Görü ülen ki ilerden bir ki i ise görü me esnasında nöbetçi (*stand by*) olması ve kendisine uçu çıkması sebebiyle görü meyi yarıda kesmek durumunda kalmı tur. Daha sonra tekrar belirlenen bir tarihte görü meye devam edilmemi tir. Ara tırmaya katılması hedeflenen ki i sayısının dü ük olmasındaki ana sebeplerden biri bütçe yetersizli i dir. Ara tırmanın do ası gere i yöntem zaman gerektiren bir yöntemdir. Bu noktada tezin kendili inden belirlenen do al süresinin dı na çıkmamak adına, di er ki ilere ula mayı denemek yerine, halihazırda uygun oldu unu belirten ki ilerle ara tırmaya devam edilmemi tir. Az sayıda ki iyle çalı mı olmak ara tırmanın daha derin bir ekilde gerçekleştirilmesine olanak tanımı tur.

Ara tırmaya katılan kadınların hepsi, çalı mada yer almaktan mutlu olduklarını çünkü genel olarak kendileriyle ilgili bir çalı mada onlara yer verilmi olmasının alı ıldık bir durum olmadı nı (Ki isel görü melerden elde edilen veriler, 2016-2017) belirtmi lerdir.

Çalı ma kapsamındaki gruba, beden ve güzellik algısı a ırlıklı olmak üzere sorular sorulmu ancak görü melerin ilerleyen safhalarında görü meciler ile emek ve toplumsal cinsiyet farkındalı ı ile ilgili de yönelti olarak, konuya bakı açılı de erlendirilmi tir. Ara tırmadan elde edilen bulgular sınıflandırılmak suretiyle üç ayrı ba lıkta toplanmı tir.

Ara tırma soruları hazırlanırken yarı yapılandırılmı , açık uçlu sorulardan olu maktadır. Bir hiyerar i üretmemek adına, görü menin akı nın belirleyicisi olma rolünden sıyrılarak sohbet havasında gerçekle en görü meler yapılmı tir. Dolayısıyla “görü mecinin akıntıyla birlikte hareket etti i” (Patton, 1987: 111) görü meler gerçekle tirilmi tir.

Bu ba lamda birden fazla de i kenin göz önünde bulundurulması gereken bir ara tırma yapılmı tir. Havacılık sektöründe kabin memurları ile ilgili varolan bir takım yasal eksiklik, özel irketlerde sendikal yoksunluk gibi pek çok sürecin de bu ara tırmaya etki etti i gözlenmi tir.

3.3. Alan Ara tırması Verilerinin De erlendirilmesi

Yüz yüze yapılan görü melerde ara tırmaya görü mecilerin kısaca kendilerini tanıtmaları ve mesleklerini anlatmalarını istemekle ba lanmı tir. Görü me soruları ço u kez, konunun görü meciler tarafından kendili inden açıldı ı yerlerde sorulmu tur. Görü me soruları ile kabin memuru kadınların üstünde durdu u konuların benzerlik göstermesi bu ara tırmanın sordu u soruların kadınların da payla tı ı ortak sorunlar oldu unu ortaya çıkarmı tir. Ara tırmaya katılan kadınların güzellik ve emek kavramına yakla ımları ile duygusal emek yükleri konusunda sorulan sorulara verdikleri cevaplar, kabin memuru kadınların toplumsal cinsiyet farkındalı ı ve eril tahakküm farkındalı ı

yaklaşımlarının değerlendirilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. 12 kişiden oluşan katılımcıların görüşleri doğrultusunda anahtar kavramlara ulaşılmıştır. Kadınların ortak kullandığı kavramların başında, “güzellik”, “sabır”, “hizmet” gelmektedir. Ortak ifade edilen pek çok değer de söz konusu olmuştur: *Yorgunluk, garantisi olmayan bir iş, çok fazla sayıda kadının mesleğine imrendiği, işe alımlarda kadın tercih edildiği, ve tacize uğradıkları*. Alan araştırması ile birlikte elde edilen bazı sınırlı istatistik verileri de bu bölümde yer almaktadır. Özel hava yolu şirketlerinin çalışan sayısına ulaşmakta sıkıntı yaşanmıştır. Türk Hava Yolları’nın yıllık faaliyet raporlarından ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) sayfasından cinsiyet dağılımları ile ilgili sınırlı bazı bilgiler elde edilebilmiştir. SHGM, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun çerçevesinde faaliyet yürüten Türk sivil havacılık otoritesidir. SHGM’nün 2015 verilerine göre havacılık sektörünün karar mekanizması olarak faaliyet gösteren kurumda çalışanların cinsiyet dağılımı 78 kadın, 181 erkek toplam 259 kişideki şeklindedir. Türkiye’de çalışan kabin memuru ve pilotların cinsiyet dağılımı istatistiği ile ilgili bilgilerinde bulunmamaktadır (Kurum ile yapılan yazışma, 2017).

Türk Hava Yolları’nın 30 Haziran 2017 verilerine göre şirkette uçupersoneli olarak 9.922 kabin memuru çalışmaktadır. 4468 pilot ve pilot adayı bulunmaktadır. İnternette yapılan araştırma sonucunda pilot adaylarının isim listesine ulaşılmıştır; ancak aday listesinde kadın ismine ulaşılamamıştır. Cinsiyetlerle ilgili kesin bir yorum yapabilmek için gerçek verilere ihtiyaç duyulmaktadır. Uçuşlarda görev alan toplam 14229 personel mevcuttur. THY toplam çalışan sayısının cinsiyet dağılımı mevcut olmasına rağmen, çalışan kabin memurlarının ve pilotların cinsiyet dağılımına dair veriler erişilebilir değildir. THY web sayfasında şirket çalışanların kadın/erkek dağılımını gösteren bir paylaşımda bulunmaktadır ancak bu istatistik kabin memurlarının cinsiyet dağılımını vermemektedir. THY bünyesinde çalışan toplam 23852 çalışanın 14229’u uçuşlarda görev almaktadır. Uçuşlarda görev almayan 9623 kişiyönetim kadrolarında, eğitim departmanında, satış pazarlama ve diğer yer görevlerinde çalışmaktadır. THY’nin kadın/erkek oranı çizelgesine göre tüm şirkette çalışanların 11334’ü kadın, 12518’i erkektir; ancak bu verilerde dikkat edilmesi gereken

11334 kadının şirketin hangi birimlerinde çalıştığıdır. 9922 kabin memurunun ne kadarının kadın olduğu sonucu büyük önem taşımaktadır. Toplumsal cinsiyet eşitliğinin sadece istihdam etme sayıları ve oranları ile değil, istihdam edilme şekli, çalışılan pozisyon vb. gibi ele alınması gereken diğer yönleri de bulunmaktadır. Sadece çalışan sayısı bazında yapılan incelemeler yanıltıcı olmakla birlikte, kadınların geleneksel rollerinden uzaklaşamadıkları yerlerde çalışmaya devam etmeleri ve yönetim kadrolarında çoğunlukla yer alamadıkları gerçeğini gizlemektedir. Bu çalışmasının konusu olmamakla birlikte aynı şekilde çalışan pilotların cinsiyet istatistiklerine ulaşmak da gelecek toplumsal cinsiyet çalışmaları için aydınlatıcı olacaktır.

Ek olarak Türk Hava Yolları bünyesinde kurulan Etik Bildirim Hattı olan Etik Hat ile ilgili bilgiye ulaşılmıştır. Türk Hava Yolları çalışanlarının, ayrımcılık, rüvet, menfaat çatışması ve rekabete aykırı uygulamalar gibi konularda kurumsal ilkelere aykırı olan her türlü davranışı isim vermeden bildirebilmelerini sağlamak amacıyla kurulmuş bir ihbar sistemi olan Etik Hattın yönetim sürecini tamamen bağımsız bir üçüncü şahıs şirketi üstlenmiştir. Türk Hava Yolları çalışanlarının etik konular ile ilgili sorularına ve/veya bildirimlerine yanıt vermek için kurulmuş özel bir hattır. Tamamen bağımsız bu üçüncü şahıs şirketinin topladığı ihbarları ortaklık bünyesinde, ele almakla görevli, dört kurul üyesi ve bir kurul başkanından oluşan Etik Kurul, Etik Hat'a yapılan her başvuru ile ilgili olarak personeli dinleyerek, ilgili departmanların görüşlerini aldıktan sonra, elde edilen sonuçlar doğrultusunda Genel Müdür'e tespit ve önerilerini sunarak değerlendirilmektedir (Thy Faaliyet raporu, 2016). Buradan hareketle, Türk Hava Yolları'nın Yönetim Kurulu Üyelerinin bilgilerine ulaşılmıştır. Bayrak Taşıyıcı^{****} Türk Hava Yolları'nın Yönetim Kurulu üyelerinden yalnızca bir tanesinin kadın olduğu tespit edilmiştir; Arzu Akalın, 9 yıllık yönetim kurulunda kadın olarak görev yapan tek kişidir (Türk Hava Yolları, 2016). Buradan hareketle 'etik' kapsamına giren konularda kabin memurları tarafından yapılan bilgi paylaşımlarının karar aşamasında çoğunlukla erkeklerin bulunduğu sonucu ortaya çıkmaktadır.

^{****} Bayrak taşıyıcı hava yolu, bir ülkede yerel nitelikte tescilli olup uluslararası faaliyetlerde bulunan; devlet tarafından verilen tercihli hakları veya imtiyazları kullanma hakkına sahip şirkettir (<https://www.havayolu101.com>).

Tablo 2- Thy Çalışanlarının Cinsiyet Dağılımı

Cinsiyet	Toplam Çalışan Sayısı
Kadın	11.334
Erkek	12.518
Toplam	23.852

Erişim: www.thy.com.tr, (13.10.2017).

Tablo 3- Thy Çalışanlarının Pozisyonları

	GRUP-PERSONEL	TOPLAM
Thy A.O	YÖNETİCİ	577
	PİLOT	4.401
	KABİN MEMURU	9.828
	TEKNİSYEN	187

Erişim: www.thy.com.tr, (13.10.2017).

28 Eylül 2017’de Bakanlık İletişim Merkezi (Bimer)’ne yönlendirilen kabin memuru cinsiyet istatistiği bilgisi talebi; Uçuş Operasyon Daire Başkanlığı tarafından yaklaşık rakamlarla yanıtlanmıştır. ‘Türkiye’de bulunan hava yolu işletmelerinde çalışan pilot sayısı yaklaşık olarak 7000 ve kabin memuru yaklaşık sayısı 16000’dir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nde kabin memurları ile ilgili cinsiyet dağılımını gösteren bir veri bulunmamaktadır’ (Kurumla yapılan yazışma, 2017) ekinde yanıtlanmıştır.

Airport haberin 30 Mayıs 2010’da Burcu Özçelik tarafından yayınlanan kabin memurluğunun avantajları ve dezavantajları haberinde cinsiyet dağılımı ile ilgili bazı ifadeler yer almaktadır. “Dünya hava yollarında 4’te 1 oranında erkek kabin memuru (steward) istihdam ediliyor. THY’de bu oranı muhafaza etmeye çalışıyor. Şu anda 1.072’si erkek olmak üzere 4.040 çalışanı olan THY, şu dönem aradaki dengeyi sağlamak için erkek alımlarını durdurdu” (Özçelik, 2010). Tüm bu bilgiler ışığında kabin memurluğunun çoğunlukla kadınların çalıştığı bir meslek olduğu sonucuna

ula ılmakta, ancak kabin memurlu u yapan kadınlar ile ilgili detaylı bilgilere ula maktada zorluklar ya anmaktadır.

Ara tırmanın aracılı ıyla elde edilen veriler Betimsel analiz yoluyla değerlendirilmiştir. Öncelikle bir tablo ile sınıflandırılan veriler, 3 ayrı başlık altında katılımcılardan elde edilen veriler içinde alt temaların yorumlanması şeklinde analize tabi tutulacaktır. Yapılan ara tırmadaki temaların alt başlıklar altında ayrı ayrı incelenmemesi, bu kavramların birbirlerinden ayrı olmadığını göstermek üzere tercih edilmiştir. Toplumsal cinsiyetin yaşamın her alanına nüfuz eden özelliği konular üzerinde kesin sınırlar belirlenmesini zorlamaktadır.

Tablo- 4 Tema ve Alt Temalar

Temalar	Alt Temalar
Beden	Güzellik Eğilim Kriterlerinde Beden Kadın Kadına Çalışma Uçak Habitüsünü Örenme Gözlenme/Gözetleme Kıskançlık Cinsel Taciz
Emek	Çi/ Personel Emeğin Görünürlüğü Hizmet Emeğin Karlılığı Yalnızlaşma Bakımsız bir hayat yaşamama
Toplumsal Cinsiyet	Gülyüz Sabır Kadın i i/Erkek i i

3.3.1. Kabin Memuru Kadınlar ve Beden

Kabin memuru kadınların ve adayların, işe alım sürecinde başvurulan ve tüm meslek hayatları boyunca ya da mesleğe kabul edilene kadar ve sonrasında bedenleri ile ilgili uygulanan tüm politikalar; patriarklar ve kapitalistlerin ortak çalışmaları

sonucunda ortaya çıkmıştır. Bourdieu'ya göre beden, iktidara elverişli toplumsal düzenin meşrulaştırılmasını sağlayan bir araç görevi görmektedir (2015).

Bu bağlamda, yapılan araştırmaların bulgularından biri; güzelliğin, sadece fiziki/bedensel özelliklerle değerlendirilen bir olgu olarak algılandığı, ete kemiğe büründürüldüğü bir anlayışın hakim olduğuudur. Son bölümde kabin memurlarına sorulan beden ve güzellik ile ilgili sorulara verilen yanıtlardan yola çıkarak, güzelliğin iktidar söylemlerine bağlı olarak kavrandığı ve kabin memuru kadınların hayatlarını iktidar arzuları doğrultusunda şekillendirdiği tespit edilmiştir. Bizzat şirket çıkarlarına yönelik gerçekleştirilen eleme alım prosedürü, kabin memuru kadınların bedenlerinin metalaşmasında etkili bir rol oynamaktadır. Görülen kadınlara güzellik algısı ile ilgili yöneltilen; 'Sence sen güzel misin?', 'Fiziksel özelliklerin eleme sürecinde etkili olmu mudur?' sorularına alınan cevapların hepsi birbiriyle tutarlı olmuştur. Kadınların tümü eleme alımlarında en etkili niteliklerin güzellikleri olduğunu eleme başlamadan önce de belirlemiş ve bu konuda verdikleri kararları meslek hayatları boyunca devam ettirmişlerdir. Çirkin olduğunu düşünen kabin memuru olmamıştır. Sadece bir kabin memuru 'bakımlıyım' şeklinde yorumlamıştır.

"Eleme alımlarında ben ve bir başka kadın kaldıysa ve elimde it ko ullardaysak, güzel olduğum için beni almırlardır. Yani ben bunun sadece bu meslek özelinde değil, her yerde böyle olduğunu düşünüyorum. Ama bu meslek özelinde yüzde yüz böyledir" (Kişisel Görüşme, 2017, G8).

Yukarıdaki örnek ifadeden hareketle, güzelliğin mesleğe kabul edilmede oynadığı rolü saptamak üzere; 'bu mesleği yapacak bir kişinin en belirgin özelliğinin ne olduğu' sorusu sorulmuştur. Soruya 'güzel olması' cevabını veren 11 kişi olmuştur. Kendisinin güzel olmadığını düşünen hiçbir kabin memuru olmamıştır. Güzelliği ideal özellikler şeklinde yorumlamayan bir kabin memuru olmuştur, o da kendisinin güzel olduğunu ifade etmiştir.

"Güzellik olgusu kişiye göre değişir. Ama ben kendimi seviyorum ve beni alıyorlar demek oluyor ki evet güzelim" (Kişisel Görüşme, 2017, G9).

"Tabii ki ilk elemeye ağırlığın fiziksel görünümüne değin. Boy/kilo oranı uygun olmayan kişiler görüşmeye bile çağırılmıyor" (Kişisel Görüşme, 2017, G11).

G4, mesle in kadın yo unlu unu ve kadınların güzel olması gerekti ini yolcuların talebi olarak yorumlamaktadır.

“Kadınların sektörde tercih edilmesinin bir di er sebebi de, yolcuların kabinde salınarak yürüyen güzel bayanlar görmek istemeleri. Tabii sektör de bu talebi elinden geldi ince körükliyor. Uzun boylu ve güzel bayanlar tercih sebebi. Bir de bu bayanlara makyaj, oje ve kilo kontrolü zorunlulu u da getirilince kabinler podyumlara dönü üveriyor” (Kı sel Görü me, 2017, G4).

Kendisine güzel olup olmadı ı soruldu unda ise u ekilde yanıtlamı tır;

“Fiziksel görünümüm pozitif bir avantaj sa ladı tabii bana. Üstünüze afiyet uzun boylu ve ho bir bayanım”

Anarko-feminist ba lamda; sistemin kadını hapseden, bedenini elde tutarak beden sömürüsünün devamlılı ını sa layan yanlarının farkında olunmasına ra men aynı zamanda güzelli in bir statü ve güç sa lama yöntemi olarak kullanıldı ı ancak kadınların bu gücün iktidar tarafından üretilmi bir olgu olarak kendilerine sunuldu unun farkında olmadı ı sonucuna ula ılmı tır. Güzellik hakları elde etme anlamında bir güç unsuru olarak kullanılmaktadır. Hem kendisini ku atan ‘güzellik idealine’ tepki söz konusudur, hemde bu sınırlar içinde bir görünüme sahip olarak kendilerini di er -kadınlardan olumlu bir ba lamda- ayrı konumlandıkları sonucu ortaya çıkmaktadır.

Bedenlerinin kontrolü kendilerindeymi çesine sınırsız sayıda tasvir imkanı sunulan kabin memuru kadınlar arasındaki baskın söylem, güzelliklerinin tescillenmi olmasının kendilerini daha güçlü hissetmelerini sa ladı ı yönündedir.

Uçak içindeki patriyarkal sistem, bir kadını di er bir kadının kar ısına koyma yöntemini benimseyerek varlı ını güçlendirmektedir. Millett bu durumu u ekilde açıklamaktadır: “Geçmi te bunu iffetli kadınlar ile iffetsiz kadınlar üzerinden yaparken daha sonra çalı an kadınlar ile ev kadınlarını kar ıla tırarak yapmı tır. Bugün bunlara ek olarak güzel kadınlar ile çirkin kadınları kar ı kar ıya getirmi tir. Böylece erkekler kadınları erdemleri, ya ları ve güzellikleri ile kıyaslayarak birbirlerine rakip hale getirerek onları etkisizle tirmektedir” (2011: 68-69).

‘Kadınlarla birlikte çalışmanın erkeklerle çalışmaya göre daha kolay olup olmadığı’ sorusuna artık kabin memuru olmayan G3 ve G11 farklı ekollerde cevaplar vermişlerdir:

“ *Ünvan ve eğitim seviyesi yüksek beyaz yakalılarla çalışıyorum. Muhatap olduğum insanların hepsi alanında uzman mühendisler. Ama ben kabin memuruymken birlikte çalıştığım insanların çoğu üniversite mezunu olmasına rağmen kısır vizyona sahip, kendini geliştirmeyen insanlardı”. Makyaj konularındaydı, bir politika, tarih, güncel durumlar konularındaydı” (Kişisel görüşüm, 2016).*

“*Kadınların kadına bu kadar iğrenç davrandığını bence bir meslek olarak düşünmüyorum. Benim için çalıştığım firma da uluslararası bir firma ama orada yaşanan olaylar bambaşka. Bir uçakta ekonomi ya da siyaset konularında konuşuluyor gibi. Hal böyle olunca sorunlarda basit mevzular oluyor tabii” (Kişisel görüşüm, 2017, G11).*

Bu iki söylemden hareketle, şirket içi kabin memurlarının sessizleştirilme uygulamalarının, kabin memurları tarafından bir engelleme aracı olarak algılanmadığı; ancak diğer kabin memuru kadınların ‘cahil oldukları’ ya da ‘basit konulardan anladıkları’ fikrinin baskın olduğu ortaya çıkmaktadır. Oysa kabin memurlarının kendi aralarında entelektüel konular hakkında konuşmalarının nedeni sessizleştirme politikasıdır. Eğitimler de uygulanan sessizleştirme politikası hakkında sorulan sorulara tüm kabin memurları özel bir sessizlik eğitimi yapılmadığını ancak çalışmaya hayatları boyunca bu durumun örtük bir şekilde vurgulandığını, eğitimlere bu konunun her fırsatta yedirildiğini belirtmişlerdir. Sessizleştirme uygulamaları hakkında tüm kabin memurlarının uygulamaların farkında olduğu; ancak kendileri dışındaki diğer kadınların basit konular hakkında konuşmaları, kısır vizyona sahip oldukları, tek bildiklerinin makyaj ve güzellik olduğu gibi söylemler artık kabin memuru olmayan kadınların, mesleği hala yapmakta olan kadınları önemsizleştirilmesi açısından dikkat çekicidir.

“*...Ben uçtuğum öncesi ekibe bakıp, erkek gördüğüm zaman seviniyordum. Bugün süper problemsiz bir uçuş olacak diyordum. Kafadan ilk görüşte rahatlıyorum. Sırf kadın kadına daha çok sorun oluyor...” (Kişisel görüşüm, 2017, G4).*

“*Kabin memurluğu yaptım ve kadınlarla çalıştım diye daha az engelleme kararı almıyorum, çünkü kadın çalıştığı an ne kadar çoksa dedikodu ve arkadan iğrenme artıyor...” (Kişisel görüşüm, 2017, G6).*

“...Mesela serviste kadınlara ne kadar gülümsersen gülümse o kadın mutsuzsa mutsuzdur ama bir erkeğe gülümse bütün sorunlar çözülür...” (Ki isel görüşü me, 2016, G2).

“Bir işyeri bünyesinde prezantable ki ileri çalı tırmak ister. Bu her iş için böyledir. Ben buna karşı değilim. Kadınlar bu anlamda daha bakımlı canlı oluyorlar. Bu örenilmi bir şey olabilir çünkü dünyanın her yerinde böyle ama ben bundan rahatsızlık duymuyorum. Bakım işini belli bir seviyenin üstüne çıkarmadığın sürece, insanlar güzel, bakımlı, canlı birilerini karılarında görmekten her zaman daha çok hoşlanırlar. Bu her yerde böyledir. Güzel bakımı bayanlar öne çıkar. Bu dünyanın kuralı gibi bir şey. Makyaj yapmak istemeyen biri bu işi yapamaz çünkü kural bu. Bir askerde her gün üniformasını giyip işe gitmek zorunda...” (Ki isel görüşü me, 2016, G3).

G3’ün, ‘bakım işini belli bir seviyenin üstüne çıkarmadığın sürece’ yorumundan hareketle kabin içinde hala devam eden *iffetli/iffetsiz* ayrımının izlerine rastlanabilmektedir. Kabin içinde kadınların birbirleri ile yüz yüze küçük dayanım grupları bile kuramamasının en büyük sebebi de bu ayrımdır. Habitusun sınırları; *iffetli/iffetsiz* ayrımı, ağırlı makyaj yapan, az makyaj yapan, çok gülümseyen, az gülümseyen gibi sıfatlar aracılığıyla ile yaratılmaktadır.

“Mesela geçenlerde bir uçuştan tekkür mektubu gelmiş bana yolcudan, amir unu söyledi: ‘Uçuşumuzun Halkla ilişkiler Müdürü mübarek! O kadar gülersen alırsın tabii tekkür’. Sanki ben çalı mamı mıyım da, o tekkürü kırtmama almı mı, bana bunu ima ediyor” (Ki isel görüşü me, 2017, G4).

Ekiplerin dışında, yolcuların da cinsiyetlerine göre, kabin memurlarına farklı davranışını dile getiren G9, hem cinslerinin erkeklerden daha kötü özelliklere sahip olduğuna vurgu yapmaktadır:

“...Erkekler daha kibar olabiliyor bayanlara göre. Sanırım bayan bayana daha kaba davranıyor...” (Ki isel görüşü me, 2016, G9).

“...Yolculardan hem cinslerimin azıcık kıskançlık duyduklarını duyünyorum. Erkek yolcular kadın memurlar ile iletişim kurmak istiyorlar...” (Ki isel görüşü me, 2017, G8).

Görülen kadınların deneyimlerine ilişkin örnek ifadelerde de irdelendiği üzere, Bourdieu’nun (1986) farklı toplumsal alanların sınırları ve bu alanların kendi sınırları içerisinde mevcut olanın ne olduğuna karar verdiğini, alan içindekilerin de sınırları belirleyen kuralları bilinçli ya da bilinçsiz olarak içselleştirdiğini belirten *habitus* kavramı, havacılık sektöründe kabin memurluğu yapan kadınların geleneksel söylemleri

sürdürmeye devam etti i sonucunu dolayım lamaktadır. Kadınlar di er kadınları eril söylemler yoluyla alt etme yoluna gitmektedir. Bu durum kadınların biraraya gelmesi önünde engel te kil etmektedir.

“Bourdieu, alan kavramını açıklamak için oyun metaforunu kullanmaktadır. Bir oyunda; oyuncular, onların yatırımları, çıkar amaçları, stratejileri, açıkça ifade edilmeyen kurallar, herkesin sahip oldu u kartlardan söz etmektedir. Oyuncular, toplumdur. Yatırımları, oyun sonundaki beklentilerini sa lamaya yönelik olarak riske attıkları sermaye parçalarıdır. Asıl sermaye ise, her oyuncunun ellerinde bulundurdıkları kartlarıdır. Alan bu oyunun oynandı ı yerdir ve ki iler in sermayesine göre alandaki güç a ırlı ı, kazanma/kaybetme anısı farklılık gösterir. Oyun sırasında oyuncuların geli tirdikleri stratejiler ise habitus kavramına denk dü er. Bu stratejiler, ba arıya götüren belli formüller de il, süreç içerisinde ek illenen yatkinlıklardır” (Özsöz, 2007: 18).

Bourdieu'nun Habitus kavramından hareketle yukarıdaki açıklama ele alındı ında, uçak alan ve uçak içinde çalı an kabin memurları oyuncudur. Kabin memurlarının geli tirdi i davranı ek illeri ise habitus olarak dü ünülebilmektedir. Habitus oyuncuların geçmi deneyimleriyle ek il almaktadır ve kabin memurlarının o an ki algılarını ve eylemlerini beslemektedir (Bourdieu, 1977). Bu oyuncuların deneyimleri eril bakı açısından ve söyleminden muaf de ildir. Bu durum kabine gelen her yeni kabin memurunu etkilemektedir. Yeni kabin memurlu una ba layan ki iler, kabin memuru habitusunu, önceki kabin memurlarının deneyim, e itim, yönlendirme ve kendi gözlemleri yoluyla ö renmekte ve onlar gibi davranarak alana kabul görmektedirler. Eski kabin memurları gibi davranmayan kabin memurları cezalandırılmakta, dı lanmakta ve baskı görmektedirler.

“...Bize e itime giderken, uçu a gider gibi gelin derlerdi. Saçın topuz, kula ındaki küpe u, ojen böyle, elin böyle kolun böyle olacak diye iki buçuk ay boyunca her gün uyara uyara istedi i standarta getiriyor...” (Ki isel görü me, 2016, G1).

Bu ba lamda Habitus, “eyleyicinin çok da hesaplamadan yaptı ı ve özünde toplum tarafından kabul görmek için prati e döktü ü gerçekliktir. Yani bireyin toplumca kendisinden beklenenin dı ında bir ey yapmama e iliminde olmasıdır” (Emir, Karaçam, ve Koca, 2015: 14).

“...Her sene mail gelir kilo kontrol maili. Bu benim için ırkette ki en büyük stres kayna ıdır. Çünkü ben zayıf bir insan de ilim.

Sınırlardayım hep. Vücut kitle endeksine bölünce kitlem normal insan seviyesinde çıkıyor. Yani 1 kg daha alsam sa lıksız bir insan olmam yani vücudumu da seviyorum bu haliyle. Ama 1 kg almam burada i kaybıma sebep oluyor. Önce uyarı alıyorsun, sonra hala kilo veremediyse 6 ay uzakla tırma tabii bu arada maa yok, e er hala istenilen kiloya gelmediyse i ten çıkarılıyorsun. Bunun böyle bir prosedürü var. Yani unu demek istiyorum. irkette ki sınırlar normal insan sınırlarından farklı. Daha zayıf...” (Ki isel görü me, 2017, G4).

Anarko-feminist ba lamda oyuncuların oyuna devam edebilmesi, kabin memuru kadınların bedenleri üzerinde iktidar tarafından istenilen sınırların devamlılı nı sa lamaları ile mümkün olmaktadır. Buradan hareketle yeniden üretime en büyük katkıyı bedenleri üzerinde bilinçli ya da bilinçsiz tahakküm kurulmasına olanak sa layan kabin memuru kadınlar olu turmaktadır.

Kilo kontrol uygulamaları hakkında görü lerini G8 u ekilde belirtmi tir;

“Bu konuyu genel bir hizmet sektörü bakı açısı ile de erlendirdi im için her zaman hizmet alan taraf kar ısında görsel olarak kendine bakan bir hizmet sektörü çalı anı görmek ister. Konu kabin memurlu u oldu unda ise toplumun kabul edilmis bakı açısı görsel olarak, dı görünü üne dikkat eden kabin memurlarıdır. Ve hizmet sektöründe çalı anların görsel özenlerini göstermeleri gerekti ine katılıyorum. Mesle e kabul edilme ko ullarında yer almasına kar ın a ırı kilo almadı ı müddetçe de bu durumla ilgili herhangi bir ciddi uyarı duymadım” (Ki isel görü me, 2017, G8).

“ e ilk girdi imizde “Kabinde Sessizim” diye her yerde bro ürler asılıydı irkette. Bunun özel bir e itimi olmadı ama tüm e itimlerin içinde bu var. Kabinde sessizim, aletleri kullanırken sessizim, yürürken sessizim gibi” (Ki isel görü me, 2017, G5).

Daha öncede belirtildi i gibi sessizle tirme uygulamaları sadece kabin içinde yolcuya kar ı sessiz ve sakin olmak amacıyla uygulanmamaktadır. Bir ekilde kabin memurlarının birbirleri ile ileti im kurmasının engellenmesi, kilo kontrol uygulamaları, etek boyu, ruj rengi, sınır dı ı davranı lar, a ırı gülümseme ve az gülümseme gibi uyarıların gerekti inde bireyler bazında kalmasını sa layarak ki ileri sessizle tirme, yalnızla tırma ve oyunun devam etmesine olanak sa lamaktadır.

Kabin içi sessizlik e itimi ile ilgili G7 u ekilde yorumlamı tir:

“E itimlerde u söylenir. Galleylerde^{§§§§} konu ulanlar çok duyuluyor. Sessiz olun. Ben akıllı davrandım. Siyasete girmedim. Gallenin duvarı yok. Arkada larıma da kadınsal konularınızı galleyler de konu mayın uyarısı yaptım. En son uçu umda ba ima geldi. 3L arkada arsa alsam mı almasam mı diye konu uyor di eriyle. nerken yolcu, ‘alcaksan al yoksa ben alacam’ diyor inerken. Her ey duyuluyor yani” (Ki isel görü me, 2017).

G3 böyle bir e itim almadı ını ancak sessizle me ile ilgili üzerinde hissetti i baskıyı u ekilde açıkladı tır;

*“Korku hegemonyası var. ten atılmaktan korkuyorsun. Çok sirkülasyon var. Senin yerine hemen birini alabilirler ya da ta eronlar var i te. Bir arkada ımın ba ima gelen bir olay var. Çok uzun yıllardır uçtu. O dönemde THY’de grev vardı. Bizi onların uçu unu yapmaya gönderdiler. ten çıkarılan meslekte larının yerine uçu a gönderiliyorsun. Bir arkada bunun do ru olmadı ı üstüne ba ka biriyle konu uyor. Ak amına ofise çekip i ten çıkardılar. Örgütlenme bu i te kolay de il. Beyin kalmıyor zaten dört bacak * uçu sonunda dünyayı farklı algılıyorsun. Halin kalmıyor. uan çalı tı ım yer de böyle bir haksızlık olsa, gerekli cezayı vermek için elimden geleni yaparım; zaten bunu duyurabilece in bir platform da var. Çünkü kızı bo yere çıkardılar. Ben orda kimi nereye ikayet edeyim. Benim birimim kim, kime ba luyum belli de il. Danı abilece in bir yer yok. Kanunun yok, hukukun yok, niye ya lı insan yok Türkiye’de uçan. Kimse tahammül edemez. Tacize u rasan insan kaynaklarına mı gideceksin. Kıllarını kıpırdatmazlar. Derdini anlatabilece in bir merci yok bu sektörde. Kabin içi sessizlik e itimi diye bir e itim almadım ama bu bana ö retildi” (Ki isel görü me, 2016).*

Kilo kontrolü ile ilgili bir uyarı verildi ini duymayan kabin memurları ço unluktur. Görü meye katılan kabin memurları kendilerine verilen sınırları bedenlerinde uygulamaktadır. Bir “utandırma politikası” olarak kabul edilebilecek kilo kontrol uygulamaları, uyarıyı alan kabin memurunu utandırmakta ve sessizle tirme yollarıyla da ba kalılarıyla bu bilgiyi payla masının önünü kapatmaktadır; ancak ırkettten aldı ı uzakla tırma ile bu utandırma sa lanmaktadır. Kadınların bir araya

^{§§§§} Sivil havacılıkta kullanılan ortak terimler ngilizcedir. Bir havacılık terimi olan Galley, uça ın mutfa ı anlamına gelmektedir. Havacılık terimleri ile ilgili detaylı bilgi için Bkz: http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Havac%C4%B1%C4%B1k%20Terminolojisi.pdf

* Bacak: Bir yerden bir yere yapılan, yani bir ini ve bir kalkı tan olu an sefer, 4 bacak: ki ayrı ehre gidi ve geli ler toplamı. Örne in; zmir’den stanbul’a gidip, dönmek ve yine zmir’den Van’a gidip dönmek 4 bacak uçu yapmak anlamına gelmektedir.

gelmesi engellenerek öfkeli bir topluluk yaratılmasının, önüne geçmenin bir yolu olarak uygulanan sessizle tirme politikası bugüne kadar i e yararı görünmektedir.

Utandırma politikasını daha derin ve ba ka vakalarla örneklendirebilmek adına sorulan ‘kabinde hiç utandı ı bir an olup olmadı ı’ sorusuna kabin memurları genel olarak ilk günlerde ya adıkları deneyimleri anlatarak cevap vermişlerdir. İlk zamanlar kültüre alıştırılma ve e itilme yöntemi olarak benimsenen utandırma, di er kabin memurları ve erkek pilotlar tarafından yeni gelenlere uygulanması açısından önem taşımaktadır.

“...83 do umlu bir kaptan vardı. Ben i e ilk ba ladım. Dı hat uçu una gitmeden önce bir imza atılması gerekiyordu . Bunu bilmiyordum. Ekip toplulukla hareket etti i için zamanla onlardan görerek ö rendi in bazı eyler oluyor, bu da onlardan biri. Ama o gün, ben o toplulukla uçu a gitmedim. Ba ka bir ekiple gidip ba ka bir ekiple geri döndüm. Aradaki imza sürecinde yalnız kaldım. O yüzden akıl edemedim ve imzayı atmadım. Briefingte kaptan, bu ekilde sorumsuz insan istemiyorum çık dedi, gittim imza atmaya, uça a geldim bunlar gitmi çoktan beklememi . Kapıda amir duruyor, dedi ki kaptan seni kesinlikle görmek istemiyor dedi. Aslında seni bu uçu ta da istemiyor dedi. Seni göndermek için ekip planlamayı aradı ama ellerinde kimse olmadı ı için bu uçu tasın dedi. Tuvalete çıktı ında bile seni kabin de görmek istemiyor dedi. En arka koltu a gidiyorsun, oturuyorsun, uçu boyunca da o koltuktan kalkmıyorsun dedi. Ya ben hazırlanmı um i ime gelmi im sen kimsin. Sonra ben gittim ba landım arka koltu a, servise falan çıkmadım ne yapayım. Yani ekip tanımaz etmez beni, ama kaptan yüzünden dı ladılar...” (Ki isel görüş me, 2016, G1).

Benzer türde utandırılma ekillerine ba ka bir örnek veren G1’in yorumu ilerleyen dönemlerde kabin memurlarının nasıl bir cezalandırma uygulamasına tabi olduklarına da i aret etmektedir. Cam tavan, görevden alma, terfi ettirmeme politikaları kadınların şirketlerde sık karşıla tı ı örneklerdendir.

“Hak etti im terfiyi sözlü sınava girip alamadı um da çok utanmı tum” (Ki isel görüş me, 2016).

“... İlk uçu umda ba ladı daha her ey. imdi havacılık çok farklı bir sektör. Hangi sektöre girersen gir, o yabancılı ı bu meslekte hissetti in kadar hissetmezsin; çünkü havacılı ın bamba ka bir do ası var. nsanın buna adapte olması di er i lere göre çok zor. Bu kabin içinde üstün olan insanlar tarafından bana ya atıldı. Amirler, seniorler. Sen daha junior olarak ilk uçu a gitti inde birbirleriyle bir olup sana cehennem azabına çevirirler o uça ı. Ardından uçu bittikten sonra arkandan bir ton dalga geçme,

küçümseme, alay etme gibi tavırlar duyarsın. Tüm bunları ya sindirmek zorunda kalırsın, ya da zaten sindirmezsene bir üst merciye durumu iletmeye gitsen orada daha beter bir tavırla karıla ırsın. Bu bir kültür çe ididir bence, benim çalı tı ım ırkette yaratılmı bir kültürdür” (Ki isel görü me, 2016, G3).

“Utandı ım bir olay ya amadım ama görev arkada larımdan bazıları ya amam için u ra tı” (Ki isel görü me, 2017, G11).

“Beni çok utandıracakları bir ortam geli medi yönetim tarafından. Çünkü özel bir durumum vardı. Kokpitten erkek arkada ım vardı. Türkiye’de birçok firmanın kurumsal görünümünün altında aile ırketi oldu u için, kokpitten 4 yıllık bir ili kimin olması beni kayırdı maalesef. Yoksa ben de o sürece dahil edilirdim” (Ki isel görü me, 2016, G2).

Örneklerde de irdelendi i gibi utandırma sürecinin varlı ı kabul edilmekle beraber, kokpitin kabine olan üstün konumuna da i aret etmektedir. Aynı ekilde kokpitten bir erkek arkada ın olması, ayrıcalık olarak kabul edilmi tir. Di er kadınların ya adı ı sıkıntılardan muaf tutulmasına olanak sa lamı tır.

Görü meye katılan kabin memurlarının tümü gözetlendi ini dü ünüyor musun? sorusuna, çekimserlik belirtisi göstermeden ve tereddüt etmeden ‘evet’ yanıtını vermi tir.

“Herkes tarafından. O yolcu olabilir, yolcu benim mahallemden olabilir, ırket yöneticisi olabilir. Sürekli insanlar bana bakıyor gibi oluyor. öyle bir ey oluyor zamanla, toplum içinde her an ırketi temsil ediyormu ım gibi yerle ti hareketler hayatıma. Üstümde üniforma olmasa bile” (Ki isel görü me, 2017, G9).

Kadınların kabin memuru habitusunu ö renmesi ilk e itimlerle ba lamakta ve meslek icra edildi i sürece gözlenme uygulaması ile devam etmektedir. Bu çalı ma do rultusunda; kabin memurlarının kesintisiz olarak denetlenmesi, davranı larını sınırlandırma ve aralıksız kontrol; habitusun hem geçmi ten bugüne ta ınan uygulamalarının devamlılı ının sa lanması hem de kontrol edilmesi için kullanılan bir yöntemdir.

“Kabin kontrol kabin memurlu u diye bir ey var. Geliyoruz ırkete, tek tek bakıyor, üniforma düzgün mü? Yakama taktı ım bröve uygun mu? Mesela uçakta çalı ıyoruz, uçak rozeti takamıyoruz. Rujumun koyu olması bazen sorun. Gözüme çaktı ım rimel ve kuyruk bile” (Ki isel görü me, 2016, G1).

Dolgun, toplumsal denetime yönelik uygulamalar bağlamında gözetimi; modernite öncesi dönemlerde kabilelerin, imparatorlukların, monarşilerin ve dinlerin bağlamında egemenlik mekanizması olarak işlev gördüğünü belirtmiştir (2008: 21). Çoban'a göre, iktidarın görünmeden gözetleyen yapısı, mistifikasyon yaratmaktadır. İktidarı bir fetişe dönüştürmekte; toplum için ulaşılmaz, parçalanmaz kutsal bir yapı olarak toplumsal bilince yansıtılan iktidarın kendisini koruması sürecine yardımcı olmaktadır. Devletin kafkasesk yapısı belirsizliği, merkezsizliği, görünmezliği, sızdırmazlığı dolaylandırmakta; bunun karşısında tanrısal biçimde her toplumsal pratiği görmesi ve denetlemesi iktidarın toplum tarafından içselleştirilmesine neden olmaktadır (2008: 119).

“Evet. Kesinlikle özellikle kısa uçuşlarda sürekli izleniyoruz...”
(Kırsal Görüşme, 2017, G6).

“Her an. Ekip arkadaşların, kaptan, yolcu...Statü yükselse bile gözlenme oranında bir azalma olmaz bu işte. Çünkü herkes yükselmek için raporlama sistemini kullanır. İlk etapta bilmiyorsun ki işi bile seni rapor edebilir...” (Kırsal Görüşme, 2017, G12).

Sosyal alanların her birinde hareket eden sosyal oyuncuların/kabin memurlarının buldukları ortama uyarlanması ya da karşılaştıkları olaylara uygun tepki göstermesi, tam olarak kavramı habitus kavramını açıklamaktadır (Palabıyık, 2016). Kabin memurluğu habitusuna uygun tepki gösterilmesi öğrenilmekte ve içselleştirilmektedir.

“Gençlik” toplumsal değerler içinde kadın güzelliği ile birlikte anılmaktadır (Yaktıl, 2010). Bu çalışmada yaşı ilerlemesinin kadın güzelliği için negatif bir süreç olarak görüldüğü tespit edilmiştir. Kabin memurluğu özelinde de yaşa bağlı olarak iktidar çıkarılacağını düşünen ve hatta bu sebeple iktidar çıkarılan kabin memurları çoğunlukta olmaktadır. İktidar çıkarılmalarında yaşın ilerlemesinin etkili olup olmayacağı soruların katılımcıların düşünceleri aşağıdaki gibidir:

“Bence şirketin 35 yaş jübilesidir bu. Gördüğüm en iyi 9-10 yılda performans düşüklüğü bahanesi ile pek çok bayan arkadaşımın iktidar çıkarılması. Birincisi maddi olarak cost saving yani 10 yıllık kabin amiriyle benim aldığım para aynıdır. Türkiye’de 55 yaşında uçan kabin memuru görmedim...” (Kırsal görüşme, 2017, G7,).

“...Bu meslekte kalma ortalaması 6,5 yıl zaten şirket yayınladı. Ben 10-15 yıl kalmak isterim. Ama 15 yıl sonra yine aynı güzellikte

olmayaca m. Yani 15 yıl kalabilirsem beni açılı , bussiness gibi uçu lara vermezler de iç hat git gel verirler...” (Ki isel görü me, 2017, G4).

“Evet dü ünüyorum. Gerçi bu yo un çalı ma temposu sonucunda i ten çıkarılmadan beden ve psikolojinin kendili inden yeter diyece i kanısındayım. Yıpraticılık payı yüksek oldu u için” (Ki isel görü me, 2017, G8).

“Bunu zamanla görece iz” (Ki isel görü me, 2017, G10).

“Kesinlikle ya m ilerledi i için di er çalı anlardan daha yüksek maa alıyordum. Benim yerime iki ki i almı lardır” (Ki isel görü me, 2016, G1).

Örnek ifadelerden de anla ılaca ı gibi, ya landı nda bu mesle e devam edebilece ine inanan kabin memuru yok gibidir. ten çıkarılma nedenini ö renemedeni ten çıkarılmı oldu unu anladı ımız G1, i ten çıkarılma sebebinin ya ının ilerlemesi oldu unu tahmin etmektedir. Bu durum aynı zamanda i ten çıkarmaların keyfiyetine de ı ık tutmaktadır.

Beden ile ilgili uygulanan politikaların kabin memurları üzerinde yarattı ı tahribat bulgularının yanı sıra sa lık açısından ya anan sıkıntılara i aret eden söylemler de bulunmaktadır. Ortak olarak dile getirilen bel ve boyun fitı ı, kulak ameliyatları ve kulak zarı delinmesi, hamilelik kayıpları, yanıklar ve 5 yıl da bir yapılan ancak yeterince kapsamlı olmayan medikal kontroller, sa lık sorunlarının varlı ına birer i arettir. Anla malı havacılık hastanelerinde gerçekleştirilen kontrollerde yapılan tetkiklerin formalite bazında kaldı ı ve yetersiz oldu u sonucuna ula ılmı tır (Ki isel görü melerden elde edilen veriler, 2016-2017). Görü me yapılan kadınların yanı sıra Akgökçe'nin (2012) söyle isinde rahim sarkması ve radyasyon ile ilgili ara tırmaların yapılması konusunda kabin memurları sıkıntılarını dile getirmi lerdir. Bu çalı ma için görü meye gelemeyece ini ancak daha önce Necla Akgökçe ile yaptıkları görü meyi sunan katılımcılar aracılı ı ile bu söyle i metnine ula ılmı tır.

Airport haberde, dönemin THY Kabin E itim Müdürü Berna Tanyolaç mesle in avantajlarından ve dezavantajlarından u ekilde söz etmektedir;

‘Yorucu bir i olması, sosyal hayatınızın olmaması ve basınca maruz kalmak bu i in kötü tarafları. Farklı kültürler, farlı yerler görmek, farklı insanlar tanımak, çok ki iye nasip olmaz. Güzel bir meslek, her yorgunlu a de er’ (Özçelik, 2010).

Her yorgunlu a de ece i söylemi ile e itilen kabin memurlarına uçakta ya anan taciz vakaları olup olmadı ı soruldu unda 3 görü meci hariç tüm görü meciler taciz vakalarını ba larına gelen çe itli olaylarla ve onaylayarak yanıtlamı lardır. Kabin memurlarının cinsel taciz sorusu kar ısında a ırmadıkları, ola an bir durumu kar ılcasına tepki verdikleri sonucuna ula ılmı tır.

“Sözlü taciz, mesajla telefonumdan, kaptanlardan, yolculardan her türlü. Çok de i ik insanlar var...” (Ki isel görü me, 2017, G4).

“Her ekilde bir kabin görevlisi için bu kaçınılmaz” (Ki isel görü me, 2016, G1).

“Yolcu tarafından mı? Evet tabii ki u radım. Sözel mesela bir yolcu uçu un ba ından sonuna kadar “seni çok be endim, seni alcam, senle evlencem” deyip durmu tu. Hiçbir ey yapmadım çünkü bu gerizekalılarla diyalo a girmek daha kötü olur. Bir an önce defolup gitmesini beklersin” (Ki isel görü me, 2016, G3).

“Fiziksel olarak hayır ama bir dönem isimliklerde isim soyisim yazardı. Uçu ta bir futbol takımının kalecisi miydi neydi adam beni facebooktan bulmu eklemi . Ça rı merkezini arayıp numaramı falan istemi . Sonra isimlikleri de i tirdiler. Sadece isim kaldı. Bir yolcu inerken elime ka ıda yazdı ı numarasını tutu turdu. Yolcu indikten sonra yırttım attım. Bu beni çok rahatsız etti. irket böyle bir konuda kavga etsen arkanda durmaz. Kart vermek taciz boyutuna girmiyor sanırım. Yani irket arkanda dursun diyebilece im bir mevzu de il. Türkiye’de ya ayan kadınlar olarak bu tarz eylerin üstesinden gelmenin yollarını geli tirmi iz. Bu bir gerizekalı diyerek oradan uzakla mayı seçiyoruz. Hani kaptan asılır, ekipten biri asılır, devamlı görme riskin vardır o zaman bildirebilirsin” (Ki isel görü me, 2017, G6).

“Ba uma böyle bir ey geldi. Amir kadındı, söyledim arka tarafa aldı beni. Bir daha ön tarafa gitmedim. Bir kere de yine böyle takan bir yolcu vardı. Kokpite aldılar beni kaptanlar, orada ini yaptım. Kokpit ço u zaman haberi varsa tacize göz yummaz. Ama ki iye göre de de i ir. Kokpitin seni ne kadar sevdi ine de ba lı. E er seni hafif me rep görüyorsa, sen ne yaptın der. Yani burada bir kural kanun yok. Sen birinin korumasına, ki isel kararına ba lısın” (Ki isel görü me, 2017, G2).

“Tacizin her türlü. Elle taciz. Gözle taciz. Sözle taciz. Üstelik yalnızca yolcular tarafından da de il. Bir de kaptanlar var. Bir kaptanın yemek ya da kahve teklifini kabul etmezseniz maazallah rencide olur. Sonra ba lar uçu ları sizin için kabusa çevirmeye. Yönetime gidip de ikayet etmeye kalktı ınızda ise angarya i götürmü olursunuz onlara. Bu tacizleri kendinizin yönetmesi beklenir. Destek alamazsınız. te buna da profesyonellik derler. Hiç unutmuyorum, bir yöneticim bana ‘vücut dilini kullanmayı neden denemiyorsun’ demi ti. Zamanla hepsiyle ba etmeyi ö renmek zorunda kalıyorsun” (Ki isel görü me, 2016, G1).

“Havalimanı çıkışına hangi arabalarla kimlerin gelip eve götürmeyi teklif etti ini söylesem aklın almaz, inanmazsın”
(Ki isel görüşü me, 2017, G5).

Son olarak bu bölümde kabin memuru kadınların meslekleriyle kimlik uyumlarını anlamaya yönelik sorulan, ‘bu meslek senin kimliğinle uyumlu mu?’ sorusunu; 7 kabin memuru dolaylı olarak ya da direkt uyumsuz oldu u ekinde yanıtlamıştır. Kabin memurlarından alınan yanıtların analizi, kadınların kendileri ile uyumlu olmayan bu mesleği icra ederken bir takım var olma yöntemleri geliştirdiklerini de göstermektedir.

“Ben bu işi te istisna oldu umu düşünüyorum. Benim bazı sebeplerim var insanları seviyorum, yardım etmeyi seviyorum. Bu meslek bunu yapabildiğin bir ortam yaratıyor bana. Do alıktan yanayım, etek giymeyi sevmem, ojedden nefret ederim ama mecbur kalıyorum ama beni o kadar zorlamıyor” (Ki isel görüşü me, 2017, G4).

G4’ün bu yorumundan hareketle Davidoff ve Acar Savran’ın karlıksız emek harcama ile ilgili kavramına yakından bakmak gerekmektedir. “Kadınların ev işlerinin karlıksız bir emek harcama biçimi olduğunu açığa çıkarıp, bunu politik bir sorun olarak gündeme getirmelerinin önündeki bazı engellerden biri, bu işlerin bir sevgili kişide görülüyor olmasıdır. Kadınlar bu işleri en sevdikleri, en yakın buldukları kişiler için yaparlar. Hatta bu işlerin büyük bölümü sevginin, aklından vurulması olarak algılanır. Bu öznel, ele gelmeyen, görünmeyen biçimiyle kadınların karlıksız emeği “sevgi karlı çalışması”dır (Acar-Savran, 2004: 20; Davidoff, 2012: 186).

“Hayır. Aslında uyumlu oldu unu düşünmüyorum” (Ki isel görüşü me, 2017, G8).

“Alakasız bile yok, daha çok hayallerimle uyumluydu. Çünkü dünyayı gezmek için iyi bir yoldu” (Ki isel görüşü me, 2016, G1).

“Mesleğimle gurur duymuyorum, gurur duymak bazı bir hissiyat ama kötü hissetmem, nötr diyelim. İnsanlar dünyanın parasını kazanıp o paralarla gezerken anlamlı insanlar oldu umuzu düşünüyor. Ama yakın çevrem ise yani gerçekten nasıl bir iş yaptı mı hala niye bu mesleğe devam ettiğini merak ediyor”
(Ki isel görüşü me, 2017, G12).

“Belli bir seviyeye gelmiş arkadaşlarım benim adıma kaygı duyuyor. Mesela bir doktor arkadaşım beni bir gün arkadaşlarıyla tanıştırtırken Almanca öğretmeni demeyi tercih etti ve sohbetin tüm seyrini belirledi. Mesela annemin uçan Almanca öğretmeni dediği oluyor beni tanışırken ya da erkek arkadaşımın annesi komulara

kızımız da havacı diyerek hostes oldu umun üstünü kapatmak istiyor. Ben bir rahatsızlık duymuyorum i imi yaparken ama mesela i siz güçsüz zengin bir kadın bussiness class gelip uçtu unda ona servis yapmaktan rahatsızlık duyuyorum” (Ki isel görü me, 2016, G4).

“Evet. Net olarak uyumlu. Cabbarım. Zaman geliyor mahkum ta ıyorsun, zaman geliyor Do ulu yolcu ta ıyorsun. Bir kadın olarak sözünü geçirebilmen önemli. Bakı nla yapman gerekiyor. Yapabiliyorum” (Ki isel görü me, 2017, G7).

“ imi hakkıyla yaptı mı dü ündü üm için söylerken de rahatsızlık duymadım. Ama gurur duyacak da bir ey yaptı mı dü ünmiyorum. Çok daha iyisi elimden gelirdi. Maalesef hep yanlı anla ıyorsun. Kendini ispat etmen gerekiyor. Bir ö retmen gibi de il yani. Önemli bir i yaptı mı dü ünmiyorum. Aslına bakarsan yıllarım heba oldu gitti. Daha önemli hizmetlerde bulunabilecek kapasitem var. Yolcuların kendilerini güvende hissetmesini sa ladım hepsi bu (Ki isel görü me, 2016, G1).

“Gurur duyup hava atmı lı im var” (Ki isel görü me, 2017, G12).

“Kesinlikle uyumlu olması gerekti i kanısındayım yoksa daha fazla yıpranma ya anır ve bu uyum olmadı ı sürece de bu mesle i zaten devam ettiremezsiniz” (Ki isel görü me, 2017, G8).

“ imi severek yapıyorum” (Ki isel görü me, 2017, G9).

“Ben mesle imi söylerken rahatsızlık duymadım ama çevremdeki herkes duydu. Ben bu mesle i yapmaya devam etseydim e im benle asla evlenmezdi” (Ki isel görü me, 2016, G3).

“Çevremdeki herkes maddi olarak kazanmamdan memnun ama bir ö retmen olsaydım daha çok gurur duyarlardı. Almanca ö retmenli i okudum. Yani sözel olarak bana yansıyan bir ey yok ailemden ama bunu hissediyorum. Kimse gö sünü gere gere gurur duyuyorum diyemez bu i te” (Ki isel görü me, 2017, G5).

Ara tırmanın saha kısmından elde edilen veriler, kokpit/kabin, erkek/kadın, akıl/duygu, teknik/hizmet gibi ikilikler yolu ile ekillenen uçak habitusunun içinde; kabin memuru kadınların, bedenlerinin kontrolü kendilerindeymi cesine bir tutum sergiledikleri saptanmıştır. Bedeni süslemek, güzelle tirmek ve giydirmek aynı zamanda kimli i de de i tirmek anlamına gelmektedir. Bedenin kontrol edilmesi kimli in kontrolünü sa lamaktadır. Kabin memurları özelinde uygulanan beden politikalarının bu çalı ma da ele alınabildi i kadarı kabin memuru kadınların uçak içinde var olma stratejilerini, müzakere yöntemlerini ve kimliklerini dönü türme yolculuklarını beden ba lamında ortaya çıkarmayı hedeflemi tir.

Kabin memurlarının, uçakta çalışmak için geli tirmek zorunda kaldıkları bir takım müzakere yolları tespit edilmesine rağmen, buldukları bu yöntemlerin, çözüm üreten pratiklerden uzak olduğu sonucu da ortaya çıkmaktadır. Devlet politikaları, toplum ve şirketler tarafından üretilerek bu güne getirilmiş meslek kimliğinin kabin memuru kadınları kendilerini gerçekleştirme konusunda desteklemediği sonucuna ulaşılmıştır.

3.3.2. Kabin Memuru Kadınlar ve Emek

Verilerin emek üstünden değerlendirildiği ikinci kısımda; kabin memurlarının yaptıkları işi nasıl tanımladıkları, konumlandıkları ve buradan yola çıkarak emeklerine nasıl bir maddi ya da manevi değer biçtiklerinin bilgisine ulaşılmak istenmiştir. Meslek için harcanan emek ve karlılıkta yaşanan tatmin ile ilgili çeşitli sonuçlar ortaya çıkmıştır.

“Kadınların imdiki tabii konumu cinsiyete dayalı iş bölümünün hiyerarşi ile mesine dayanmaktadır. Bu hiyerarşik iş bölümünde kadın ve emeği düşük nitelikli ya da ‘beceriksiz’ ya da en önemlisi ‘üretken değil’ addedilip erkeklerden daha az istihkaka layık bulunmaktadır” (Pelizzon, 2009: 30). Emek piyasasındaki ataerkillilikler kadınların kendi emeklerini düşük nitelikli tanımlamalarına sebep olmaktadır.

Görülme yapılan kadınların büyük çoğunluğu mesleklerini kendilerinin nasıl algıladıklarını açıklarken ‘emniyet’ ve ‘hizmet’ kavramları arasında çelişkiyi yaşıyor. Uçakta bulunma nedenlerini, emniyet amaçlı bir takım teknik bilgiler ışığında önlemler almak, yolcuları güvende tutmak ve yolcu hayatından mesul olmak şeklinde tanımlamak isterken bunun dışındaki insanlar tarafından bilinmediğinden yakınmışlardır. İkinci bölümde incelenen reklamlarda da analiz edildiği üzere; kusursuz, terlemeyen, iş yaparken görüntülenmeyen kadın sunumları kabin memuru kadınların emeğini görünmez kılmaktadır.

“Bu mesleği yaparken en önemli şey tamamen emniyet ve güvenlik ama şirketin benden beklediği bu konunun yanında aynı oranda güler yüz, hizmet ve yolcu memnuniyeti” (Kişisel görüşme, 2017, G8).

“Teori de ö retilen emniyet, görünürde yolcuya verdi im mutluluk. Havacılık kanla yazılmıştır. Kan ne zaman akar o zaman kendini gösterebilirsin” (Ki isel görüşü me, 2017, G11).

Yolcu memnuniyetinin vurgulandığı iki örnekten de anlaşıldığı üzere, kabin memurları uçak içinde acil bir durum ya anana dek basit bir iş yaptıklarını düşünmektedirler.

“Bu meslekte bizim hikayemiz asla anlatılmaz. Kahraman ilan edilmeyiz. Uçak düşünür bilmem kaç yolcunun hayatını kurtarırsın, biri kalır. Suçlu olursun. Kaç tane bebeğin hayatını kurtarıyoruz uçakta niye hiç haber yapılmıyor” (Ki isel görüşü me, 2017, G7).

“En korkunç şey ne biliyor musun? Bir insanın çalıştığı bir kurumda performans ve verimliliğinin neye göre değerlendirildiğini bilmemesidir. Benim çalıştığım şirkette benden sonuna kadar herkes bunu yapıyordu. Sen uyarılırsın, maaşın kesilir, ikaz alırsın ama neden olduğunu bilirsin ama kabin memuruysen senin performansını değerlendiren tek şey bir kabin hizmetler müdürünün ki isel düşüncesi idi” (Ki isel görüşü me, 2016, G3).

Ara tırmaya katılan kadınların büyük çoğunluğu uçak içinde yaptıkları en önemli işin sadece servis yapmak ve yolcu memnuniyeti olduğunu söylerken, emniyet ve yolcu güvenliği diyenler de bunun yanına servisi eklemiştir. Buradan hareketle kabin memurlarının kendilerini işçi olarak ya da personel olarak görüp görmedikleri sorulmuştur.

‘ işçi gibi çalışan personel’(G1)

‘ işçiyim ama personelim’(G7)

‘Kendi şirketim için personel’(G8)

3 özel şirket çalışanı kabin memuru soruyu cevaplamak istememiştir. Bu sorunun kabin memurlarında tedirginlik yarattığı gözlenmiştir. Halen çalışmakta olan kabin memurlarından 3 kişi soruyu yanıtlamak istememiştir.

1 kabin memuru ‘ şirket beni işçi olarak görüyor’ diyerek, şirketi bu tutumundan dolayı suçlar bir ifade kullanmıştır. Kabin memurlarının kendilerini işçi olarak görmediği genel bir kabul olarak bu çalışmada ortaya çıkan bulgulardan biridir.

4857 sayılı Kanunu’na göre: Bir Sözleşme mesine dayanarak çalışan gerçek kişiye işçi denilmektedir. Kabin memurları, THY’da Kanunu’na tabi çalışan

i çilerdir. Di er özel hava yolu irketlerinde çalı anlar ise Borçlar Kanunu'na ba lı çalı an sözleşmeli i çilerdir* (4857 sayılı Kanunu, Madde 4). Personel kavramının; i yükünü i çi kadar ta imadı ı algısından hareketle sorulan soru, kabin memurlarının i çi gibi i in yükünü ta idıklarını kabul ettiklerini; ancak görünürde irket ve di er muhataplar tarafından bir i çi kadar emek yo un çalı madıkları yönünde bir algının olu tu unu ortaya çıkarmı tır.

Julia Kristeva'nın (2014) "abject" kavramından hareketle ki inin kendisiyle özde le mesini istemeyerek reddetti i ey olarak, ki inin içinden gelen ama kabul etmek istemedi i, yok etmek, kurtulmak istenen eyler ba lamında, terlemek ve beraberinde bedeninin yaydı ı koku, olumsuz bir beden olgusudur. Kabin memurlu u gibi emek yo un i lerde bedeninin terlemesi ola andır. Pürüzsüz, saf ve güzel bir bedene sahip oldu u kabul edilen bir kabin memurunun "ter" ile ilgili dü ünceleri abjection ba lamında önem kazanmaktadır. yükünün fiziki zorlukları da göz önünde bulundurularak, terlemek ile beden güzelli inin bir arada nasıl anlamlandırıldı ını anlamak üzere, kabin memurlarına 'terlemenin i lerinin bir parçası olup olmadığı ' sorulmu tur. Aynı ki iler sırayla u eklede cevap vermi lerdir:

"En büyük parçasıdır. Üstelik akır ukur terlerken ter kokmamaya çalı mak di er parçasıdır" (Ki isel görü me, 2016, G1).

"Evet ama olmaması gereken bir parçası. Yaz ve kış için farklı kuma lardan bir üniformamız olmad ı için ve maalesef yaz aylarındaki APU arızası veya maliyeti dü ük tutmak adına boarding ba lamadan havalandırmayı çalı tırmayan kokpit personeli nedeni ile sürekli bu duruma maruz kalıyoruz ki gerçekten çok rahatsızlık verici" (Ki isel görü me, 2017, G8).

"Terlemeden zmir stanbul uçu ları asla yeti mez" (Ki isel görü me, 201, G7).

* 4857 sayılı Kanunu: **Madde 4.** A a ıda belirtilen i lerde ve i ili kilerinde bu Kanun hükümleri uygulanmaz; a) Deniz ve hava ta ima i lerinde,

Çalı anlar, Toplu Sözle me hükümlerine tabi de ilse, Borçlar Kanunu'na tabi olarak Hizmet sözleşmeleri düzenlenmektedir. THY çalı anları Toplu Sözle mesi hükümlerine tabidir; ancak özel havayolu irketlerinde çalı anlar (Pegasus, Sunexpress, Corendon vb.) Borçlar Kanunu'na tabi olarak çalı maktadır. Detaylı bilgi için Bkz: <http://www.airkule.com/yazar/hava-tasima-islerrinde-gorevli-kisilerin-tabii-olduklari-kanunlar/1028/>

Emek ba lamında kabin memurlarının i ç i kategorisinde de erlendirilmedi i ve kabin memurlarının da kendilerini i ç i olarak tanımlamak istemedi i ortaya çıkmaktadır. Emek yo un çalı an di er i ç iler arasında ciddiye alınmamaktadırlar; çünkü i ç i olmak için çok gösteri lidirler. Farklı sektörlerde çalı an orta ve alt düzey yöneticiler arasında da ciddiye alınmamaktadırlar; çünkü sadece beden sunumlarıyla var oldukları ve bir uzmanlık alanlarının olmadığı kabul edilmektedir. Hosteslerin gösteri li kadınlıkları onları i ç i tanımlamasından uzakla tırırken her hangi bir i ç i tanımına girmelerine de engel olmaktadır. Kabin memurlu u i ten ziyade sadece kadınlık performansının sergilendi i bir olgu olarak kabul görmektedir. Terlemenin olmaması gereken bir olgu oldu u, kokmamaya çalı mak için çaba harcandı ı aksi halde, i ç i gibi görünecekleri ve bunun da meslek algısını zedeleyece i dü ünülmektedir. Oysa vardiya sistemi ile çalı an i ç iler belirlenmi mesai saatleri yoktur. Havada ne kadar süre kalacakları hava ko ullarıyla, operasyonla ve teknik yeterlilikle ba lantılıdır. Uçu lar günlük ya amla iç içe geçmi emek yo un bir süreç silsilesidir. Tıpkı ev i lerine ayrılan zaman diliminin günlük ya amın ba ka faaliyetlerine ayrılan zaman diliminden farklıla madı ı gibi, uçu lara ayrılan zaman dilimi de günlük ya amın ba ka faaliyetlerine ayrılan zaman diliminden ayrılmaz. Yapılan i ler günlük ya amın tam kendisi haline gelmi tir. Çalı ma zamanı ile çalı ma dı ındaki zaman birbirinden ayrılmaz (Acar-Savran, 2004). Kabin memurlarının verdi i örneklerden hareketle, tüm ya amlarının içine sızımı olan bu mesle in gündelik hayatta sa ladı ı ayrıcalıklı tanımlanan statüleri, terlemek, kokmak, i ç i sayılmak gibi kavramları kabul etmelerinin önünde engel te kil etmektedir.

Kabin memurlu unun, kadınları yalnızla tıran bir süreci de beraberinde getirdi ini dile getiren görü meciler olmu tur.

“Çevrendeki herkes bir süre sonra hep havacı oluyor. Kalabalı ın içinde yalnızla ıyorsun” (Ki isel görü me, 2017, G10).

Kadın kabin memuru, uçuş olan günlerde saatler öncesinden bedenini uçuşa hazırlamaktadır.* Uçuşun olmadığı günlerde ise uçuşa gideceği günler için gerekli olan çorap, makyaj malzemesi, manikür, pedikür, a da, saç boyama gibi eksiklik olarak tanımlanan durumları tamamlamaktadır. Üstelik bunlar için şirketten ayrı bir ödenek ya da izin günü hakkı almamaktadır. Kabin memuru kendisine verilen 1 aylık ya da 15 günlük programlara bağlıdır (Kişisel Görüşmelerden Elde Edilen Veriler, 2016).

Bu durumu G8 u sözleriyle desteklemektedir:

“Vardiya sistemi, uyku saatlerinin düzensizliği ve sürekli de i en uçuş programları sonucunda siz bu mesleğin size verdi i özel hayatı yaşıyorsunuz. Ya amak istediğiniz hayatı de i il” (Kişisel görüşme, 2017, G8).

Kabin memurları kendilerine verilen programın dışında ancak şirket uçuş de i ikli i yaparsa veya sağlık problemleri ya da rapor alarak çıkabilmektedir. Programda hak ettiği izinlerini şirket dışında geçirmek istediğinde şirkete bilgi vermektedir. Programda belirtilen nöbet günlerinde, ev de ya da şirketin belirlediği bir yerde uçuş beklemektedir. Üstelik bunun için bir ücret almamakta uçuş görev süresi olarak kayıt altına alınmaktadır. Bu durum ev kadınlarının iyi bir ailenin kurucusu olma sıfatıyla ödüllendirilmesine benzemektedir. Özel sektörde bir sendikaya bağlı olmayan kabin memurları da uçuşlar esnasında maaşlarına eklendiği belirtilen uçuş tazminatları ile ödüllendirilmekte ve sonunda emekli olmaya ya da tazminata hak kazanamamaktadırlar.

Mesleğin gereklilikleri için harcadığı zaman ve emeğin karlılığını almadığı sorulduğunda özel bir hava yolu şirketinde çalışan G7:

“Tabii ki de hayır. Karlılığını almam için öncelikle kabin memurluğunun devlet bünyesinde bir meslek olarak görülmesi ve

* Erkek kabin memurlarından da bedenleri konusunda bir takım kurallara uyması beklenir; (sakal, saç traş gibi) ancak kadınların bedenleriyle ilgili ilgilenmeleri gereken daha fazla kural bulunmaktadır. İlgili takılar, saçların tasarımı, tırnaklara oje sürülmesi, yüze makyaj yapılması gibi). Kısa saçlı kadın kabin memuru sayısı neredeyse yok deneyecek kadar azdır. Saçların tasarımı için kadın kabin memurlarının zaman ayırması gerekmektedir (Kişisel görüşme verilerinden elde edilen bilgiler, 2017).

yasamızın olması gerekir. Tazminat, yıpranma payı ve erken emeklilik... Bu konularda destekleyici bir yasa çıktı ında bu soruya evet diyebilece im” (Ki isel görüş me, 2017).

“Ü... b... aldı umu dü ünüyorum. Onca yıl ba ka bir i te çalı ıp, yok yere i ten çıkarılmı olsaydım hak etti im tazminatı alırdım. Tek bir cümle ile be kuru vermeden yol verdiler. Bu konuda çok sinirliyim. Çünkü hakkın olmadı ı için arayamıyorsun da” (G1, Ki isel görüş me, 2016).

Uçu lar esnasında dinlenmek ise her zaman yapılması gereken i lerden birinin yanına e er zaman varsa eklenmektedir: Satı ı yapılacak ürünlerin sayımını yapma, tuvalet kontrolü, kaptanların açlık toklu u, yolcuların sıhathi vb (Ki isel görüş melerden elde edilen veriler, 2016-2017). Metaforik olarak uçu esnasında dinlenmek tıpkı ev kadınının dinlenirken sökü k dikmesi, alı veri listesi yapması, oturdu u yerde çama ırları katlamasına benzemektedir. Kabin memuru için ‘günün akı ı, uçak içindeki ve uçak dı ındaki çe itli faaliyetlerin bir bile kesidir (Acar-Savran, 2004: 20). Bir sonraki uçu un saati ile bir önceki uçu un biti i arasında uçak dı ında olması yanıltıcıdır.

e alım kurallarında açıkça belirtilmi olmasa da zaman zaman günyüzüne çıkan bir evlilik yasa ı uygulaması söz konusudur (<https://aliteznel.com.tr/index.php?sid=yazi&id=738>). Foucault’nun da belirtti i gibi; cinselli in, üretim sürecinde eme i etkilemesi durumu yatar; çünkü i gücü kontrol altında, sömürü sınırsız boyutta iken, eme in yeniden üretilmesine engel hazlara müsamaha gösterilemez (Foucault, 1993: 12). Kabin memurlarının uçak içi eme i hem sınıf hem de cinsiyete ba lı geleneksel i bölümünün yeniden üretilme süreçlerine örnek olu turmaktadır (Bora, 2010).

“ nsanlar bizi bunlarda para ... diye görüyorlar. Uça ın içindeki asıl görevini bilmedikleri için, çocu un altını de i tirmeye varana kadar herkes her türlü hizmeti bekliyor senden uçakta” (Ki isel görüş me, 2016, G2).

“Yurt dı ına uçu tu umuz için çok imreniyorlar. Ayrıca sürekli bakımlı oldu umuz için görsel olarak da ilgilerini çekiyor. Giyinip süslenip gezdi imizi dü ünüyorlar” (Ki isel görüş me, 2017, G6).

Sendikal hareketin, çalı an kadınların kendilerine özgü sorunlarını çözmek bir yana görmezden geldi i ve bu nedenle hala kadınları temsil etmekten uzak oldu u

bilinmektedir (Urhan, 2009). Bunun yanı sıra Türkiye’de Türk Hava Yolları hariç di er şirketlerde çalışan kabin memurlarının sendikayla korunma hakkı yoktur; çünkü sendikaları yoktur.

Petrol Dergisi’nin 2012 sayısında, Necla Akgökçe’nin taımacılık sektörüne getirilen grev yasası sonucu, greve katılma gerekçesi ile i ten çıkarılan THY çalışanları ile yaptığı söyleşide kabin memurlarının sendikal haklarından yoksun bırakılma süreci yer almaktadır. Elde edilen veriler iktidarın, toplumsal cinsiyeti belirli öznelerin hayatlarını eril bir perspektiften tasarladığı sonucu ortaya çıkmaktadır.

Kadınlık arzularının kısıtlanması ile bir tipe bürünme ideali aynı zamanda sınıfsal farkları da görünür kılmaktadır; çünkü beden yalnızca kişinin kendilik algısının bir parçası değildir, aynı zamanda, toplumsal konuma ilişkin iktidariyetleri de taşımaktadır. Kendisi için zaman ve para ayırabilen kadınlar ile para ayıramayan kadınlar arasındaki farklılıklar kadınların ekonomik sınıfına iktidar etmektedir; (Bora, 2010: 88-89) ancak kendisi için zaman ayırabilen kabin memuru, bu zamanı devamlı güzellikle me ve güzel kalma çabası için harcamakta, yani şirketin var olma amacına hizmet etmektedir. Aynı zamanda kazandığı parayı da, güzel kalmak ve güzel olmak için aldığı kozmetik ürünlerine, kıyafete, estetiğe ve tescilini devam ettirmek üzere sistemin ona parasız karlılıkta sunduğu hizmetleri kullanmak üzere harcamaktadır. Bir yandan güçlü olmaya çalışırken öte yandan bedenlerini sürekli bir şekilde deşirip dönüştürmeye çalışmaktadırlar.

“Kıskançlık duyuyor kadınlar... Gülse Birsal’in bir yazısı var mesela. Kocasını hostesle aldatmış. O gün bugündür her köşeyi yazısında bizi gömer. Gülse Birsal bile... Bende onu düdüyorum evet kıskanmaları normal, kimsenin almadığı kremleri sürüyor, çantaları takıyor, ülkeleri görüyoruz. Bu di er kadınlarda bir hasetlik durum yaratıyor elbette” (Kıskançlık, 2017, G10).

‘Bazı kadınların kullanamadığı parfüm ve kremlere ulaşma’ kabin memuru kadınlar tarafından bir ayrıcalık olarak değerlendirilmektedir. Gül Özyeğin bu farkın, orta sınıf kadınlığına ilişkin yeni bir görüngenüye deşirip ettiğini öne sürmektedir. “Kadınlar, bedensel özelliklerine ve güzelliklerine gösterdikleri özenle birlikte, çok bireyselleştirilmiş bir kendini yaratma süreci içinde yer alırlar. Kozmetik ve güzellik

ürünleri üzerindeki vurgu, dergilerin, ev ekonomisi yayınlarının ve reklamların anmasıyla güçlenerek, kadın kimli inin kültürel kurgusunu giderek daha fazla de i ime u ratıyor. Bu durum, ailenin ve toplumun di er bireylerinden ayrı, daha "bireyselle mi " yeni bir kadın benli inin ortaya çıkı na i aret ediyor; ancak bireyselle mi bu yeni kadın; cinsel bir meta olmanın tuza ından kurtulamıyor” (2003: 70).

Kabin memuru kadınların kendilerini ayrıcalıklı addetmesi Skeggs’in de gözlemedi i gibi, saygınlık ile çekicilik arasındaki gerilimden de kaynaklanmaktadır (1998: 164). e kabul edilmek güzelli in dolaylı ve simgesel tescilidir. Kabin memuru kadınlar toplumsal olarak saygın bir meslek yaptıklarını ifade etmek isterken veya toplumsal olarak di er kadınlara ya da erkeklere göre daha saygın olduklarını dü ünlemek isterken “çekicilik” idealinin tuza ına dü mektedirler. Kabin memuru olarak çalı an kadınlar açısından güzel, bakımlı, çekici olarak görülmek ile iffetsiz görülmek arasında, sürekli farkında olunan bir gerilim vardır (Bora, 2010). ç i olarak görünmek ile personel olmak arasında ya anan sa lıksız kurguya benzemektedir. Kabin memuru kadınların kendilerini i ç i olarak konumlandırılamamalarının ve bu ekilde konumlandırılmamaları için çe itli yollarla üretilen “idealize edilmi kadın kabin memuru modelini” söylemlerinde tercih etmelerinin, emeklerinin görünmez kılını ında önemli etkisi bulunmaktadır.

3.3.3. Kabin Memuru Kadınlar ve Toplumsal Cinsiyet

Günümüzde kadınların kar ı çıktıkları ve mücadele etmek zorunda kaldıkları birçok sorunun toplumsal cinsiyetle ili kili oldu u yönünde yaygın bir kanaat bulunmaktadır. Yapılan görü meler sonucunda ortaya çıkan veriler, toplumsal cinsiyet alt ba lı ının bu çalı ma da yer almasını sa lamı tır. Bu sebeple toplumsal cinsiyet olgusunun üstünde durulacaktır.

Toplumsal cinsiyet; “biyolojik cinsiyetten farklı olarak toplumsal ve kültürel olarak belirlenen ve dolayısıyla içeri i toplumdan topluma oldu u kadar tarihsel olarak da de i ebilen “cinsiyet konumu” ya da “cins kimli i”dir. Bu anlamıyla toplumsal

cinsiyet yalnızca cinsiyet farklılığını belirlemekle kalmaz, aynı zamanda cinsler arasındaki eşitsiz güç ilişkilerini de belirtir” (Berktaş, 2000: 16).

Kabin memurlarının, cinsiyetlendirilmiş ve bir stereotip haline gelmiş mesleklerini, çalışmanın önceki bölümlerinde irdelenen bazı davranışları sergileyerek, mesleğe cinsiyetli yapmaya katkı sağladıkları ve yeniden üretime katıldıkları tespit edilmiştir; ancak bunu yaparken cinsiyetçi normlar hakkında sahip olunan farkındalığın yetersizliği ortaya çıkmıştır. Başka bir deyişle, kendilerinin ‘niteliksiz bir uç görevlisi’ olarak görülmelerini önlemek için beden tahribatını ve beraberinde duygusal emeği ve toplumsal cinsiyet eşitsizliğini yeniden üretmektedirler.

Mesleğin ‘kadın mesleği’ olarak tanımlanıp tanımlanmadığı konusunda sunulan tüm diğer veriler dışında son olarak araştırmaya katılan kabin memurlarına da bu soru yöneltilmiştir. Araştırmada görülen ilişkiler de alandaki kadın yoğunluğunu vurgulamaktadır.

G3, alanında kadınların çoğunluk olmasını şu şekilde ifade etmektedir;

“Günümüzde geline ekonomik ve eşitsizlik sorunları nedeni ile beyler de bu mesleği tercih ediyor fakat eşitlik oranı şirketler tarafından kadın ağırlıklıdır” (Kırsal Görüşme, 2016).

Bu ifade mesleğin kadın ağırlıklı olmasının kaynağını göstermektedir. G3’ün ifadesi - *ekonomik ve eşitsizlik sorunları nedeni ile beyler de bu mesleği tercih ediyor*- aynı zamanda mesleğin cinsiyetlendirilmesine dair bilgiler de sunmaktadır; kabin memurluğunu ‘kadın mesleği’ olarak meşullaştırmaktadır. Erkeklerin mesleği eşitsiz kaldıkları için tercih etmediğini düşünen görüşleri bir şekilde mecbur bırakıldıklarını dile getirmektedir.

Hamilelik süresince yer görevine alınan G7 mesleğin kadın çoğunluğunu şu şekilde açıklamaktadır;

“...Hamileyken beni insan kaynaklarına aldılar. eşitlik süreçlerine ahit oldum. 100 kişi seçilecek 10 kişi erkek olacak diyorlardı. İlk elemeyi buna göre yapıyorduk...” (Kırsal Görüşme, 2017).

“...Mesela bir futbol takımı, asker ya da kalabalık bir grup yani 5 ki iden fazla. Uça a girdi inde yanındaki arkada m erkekse ve o kar ılama yapıyorsa ço u zaman onun duyaca ı ekilde ‘gele gele sen mi geldin’ yorumunu defalarca duymu umdur. Bir kere üç erkek bir kız uçuyoruz, dayanamayıp arka tafata uçan arkada lara biz hostes bekliyorduk uçakta demi ler...” (Ki isel Görü me, 2017, G8).

Yorumdan da anla ılaca ı üzere, yolcuların uçakta erkek kabin memuruna kar ı kadın kabin memuru beklentisinin ola anlı nı dile getirmeleri söz konusudur. Uçak içinde kadın kabin memuru beklentisi alandaki cinsiyetçili in bir di er göstergesidir.

G5 alandaki kadın ço unlu unu ‘ö renilmi çaresizlik’ ifadesi ile açıklamaktadır;

“Bu bir toplum algısı. lk hostesler gazetelerde güzellik kraliçesi gibi seçilirmi . Oradan süregelen bir ey oldu unu dü ünüyorum. Bir ö renilmi çaresizlik diyelim artık ne diyim. Türkiye havacılı ı böyle ö renmi . Hostes güzel kız, gazetelere çıkıyor. Kadınlar da bunu istiyor. irketler de kadınları tercih ediyor” (Ki isel Görü me, 2017).

“Mesle i kadınların mı tercih etti i, yoksa hava yolu irketlerinin mi kadın alımını gerçeikle tirdi i” soruldu unda 9 katılımcı iki yönlü oldu u cevabını vermi lerdir. 3 ki i ise kadınların tercih etti ini belirtmi tir.

Görü ülen kadınlardan G10 mesle e kabul edilme nedenlerini u ekilde ifade etmektedir:

“Benden daha donanımlı bir erkek ile ben kalsaydık, yine beni alırlardı. Hizmet sektörü oldu u için kadınlar tercih ediliyor. Bence gözlemledi im kadarıyla i e alınan erkekler kısa sürede i i bırakıyor, hizmet etmek egosuna ters dü üyor erkeklerin. Kadın o ezilmeyi kaldırıyor ama erkek kaldıramıyor. Bu sebeple aslında irket de kadın tercih ediyor. Kadın daha sabırlı erkek daha agresif ve bu sebeple kadın kabinde daha ba arılı” (Ki isel Görü me, 2017).

‘Ezilmeye katlanmanın’ ba arılı ile do ru orantılı oldu u sonucuna da ula ılan bu yorumda, kabin memuru kadınların uçak habitusunda ne kadar sabır gösterirlerse o kadar uzun süre meslekte ba arılı olacaklarına dair inançlarını da barındırmaktadır. Narinlik, zayıflık, ho görü, sabır ve kibarlıkla özde le tirilen kadınların bu alanda sergiledikleri bedensel performans ve bu performansın beraberinde getirdi i duygusal emek yükü meslekte kabul görmenin temel artlarını olu turmaktadır.

“Butler’a göre cinsiyet, bedenlerin benzetilmeye çalışıldığı hayali birer kurgu, toplumsal cinsiyet ise yaradılışını sürekli ve düzenli olarak gizleyen bir inşaat; kültürel kurgu olarak üretme ve sürdürme yönünde kolektif söyleme ekinde yorumlanır (2008: 229). Butler’ın yorumundan hareketle kadın kabin memurlarının söylemlerinin, toplumsal cinsiyetten ve anlayıştan bağımsız olmadığı görülmüştür.

“Görsel bir iş yaptı mızdı dü ünüyorum. Kadın yaratılışı itibariyle erkekten daha estetik görünümüne sahip ama erkek çalışmaya arkada larımıza da boarding gibi fiziksel güç gerektiren a amalarda çok ihtiyaç duyuyoruz. Kadınlar sanırım daha çok tercih ediyor” (Kırsal görüşme, 2017, G7).

‘Yaradılış itibari ile kadının daha estetik görünümlü’ ve ‘erkeklerin fiziksel güç gerektiren konularda daha yetkin ve yetenekli olduğu’ genel yargısı yaygın ve ideolojik söylemin yansımasıdır.

“...ne güzel hem dünyayı gezdi, hem de bir sürü para kazandı. Bir kaptan ayarlayamadı, hayatı kurtulurdu...”

G1’in yorumdan hareketle, katılımcı tarafından toplumsal algıda erkeğin para kazanan ve ev geçindiren rolünün yanı sıra kadının hayatını kurtaran rolüne de dikkat çekmektedir. Kendi parasını üstelik fazlasıyla kazandığını belirtirken toplumun kendisi için kurtulmamı kötü bir hayat yaşamamı dü ündü ünü belirtmektedir.

Kabin memurluğu, güler yüz, hoş görü, sabır, güzellik ve zerafet ile eleştirildiği ve dolayısıyla kadını tarıflediği için, bunlarla özdeşleştirilen erkeklerin bu alanda sergiledikleri bedensel performans da kadınsı olarak görülmektedir.

“Eskiden erkekler bu mesleğe kabul edilmiyor bu şirkette. Hala sadece kadın çalıştırılan şirketlerde var. Sonra erkek almaya başlıyorlar. Ama onlarda kaptanlar tarafından dı lanıyor. Kaptanlar erkek kabin memuru önde uçtu unda, sen arkaya git, önde uçmasın, gözüm görmesin gibi konu malar ya ayan insanlar olmu . Gerçi hala var da... Uçuşa gelip tüm ekibi erkek gören kaptan, uçmuyorum bu ekiple deyip, uçuşa gitmiyor mesela uçuş iptal oluyor” (Kırsal görüşme, 2017, G12).

“Mesela erkek junior varsa uçuşa ta amir öne almaz. Kimsenin bile söylemesine gerek yoktur. O arka da uçar. Çünkü kaptanlar önde erkek görmek istemez” (Kırsal görüşme, 2017, G9).

G12’nin erkek kardeşi bu konuyu destekleyici bir olay yaşamamı görüşmelerden sonra ara tırmacıya ulaştırarak u ekinde aktarmaktadır:

“Hocam, astsubaylık sınavına girdim geçen hafta. Komutan Kabin Hizmetleri bölümü mezunu oldu umu görünce cv’de sen de etek giyiyor musun? diye sordu. a ırdım kaldım. Yok biz giymiyoruz dedim. O zaman ince çorap giyiyorsunuz di mi diye sordu. Ben güldüm... gibi ne diyece imi bilemedim. Sinirlerim bozuldu. Adam; imdi sen uça a bindi inde mini etekli kızlar mı görmek istersin yoksa senin gibi bir erkek mi görmek istersin diye sordu. Ben de ben hizmete bakarım dedim. Bir daha kapısının önünden geçmem. olsaydı da kabul etmezdim”.

“Kadınlık ve erkekli in kültürel olarak in a edilen, ö renilen kalıplar oldu u iddia edilen toplumsal cinsiyet yakla ımlarında bu kalıpların, bizi sadece birbirimizden farklıla tırmakla kalmadı ını, aynı zamanda toplum içinde nerede ve nasıl durulaca ını ve dolayısıyla güç ve kaynakların payla ımını da belirledi i vurgulanır” (Ökten, 2009: 303). Bu ba lamda toplumsal cinsiyetin, kabin memuru kadınlar için oldu u kadar erkek kimli i açısından da yıpratıcı etkisi olmaktadır.

“...Bizim artlarımız Avrupa’ daki hava yollarına göre çok a ır. Bir de ayrıca mesela ben eve geldi im zaman çocu uma, e ime o ilgiyi veremiyorum. Herkese peki efendim demekten, kocam benden su istedi inde git kendin al diyorum. Kaptana yaptı im servisi kocama yapsaydım ohoooo. E im beni kraliçe ilan ederdı. Psikolojik olarak içinde bulundu um durumu söyleyeyim, e im geceleri di lerimi gıcırdatmaya ba ladı ımı söyledi inden beri ayrı uyuyoruz” (Ki isel görü me, 2017, G7).

Bu do rultuda çalı manın daha önceki bölümlerinde incelenen hakim ideolojik aygıtlarla, kabin memuru habitusunun devamlılı ını sa layan yöntemlerle ve bizzat kadınların kendi katılımlarıyla üretilerek yaratılan kabin memuru stereotipinin olu umunda, toplumsal cinsiyet algısının kadınların hayatını dönü türmek adına büyük önem ta ıdı ı tespit edilmi tir. Yukarıda yer alan açıklamalar; kadına toplumsal olarak biçilen rollerin, ço unlukla normal olarak algılandı ı sonucunu ortaya çıkarmaktadır. E ine uçakta yaptı ı servisi yapamayan G7 bu konuda üstüne dü en kadınlık rolünü gerçekle tiremedi i için ‘kraliçe addedilme’ ödülünden yoksun kalmakta ve kendini bu konuda yetersiz hissetmektedir. Di er bir ifade ile katılımcı aynı zamanda, uçak içi domestik rollerini içselle tirmi ve bunları evinde gerçekle tiremiyor olu unun onun ev kadını tarafını yaraladı ını dü ünmektedir. Böylece kabin memuru olarak çalı an kadınların kamusal alanda bile hizmet verseler, domestik alan ile kurdukları ili kinin tüm hayatlarını ku attı ı ve bu alanda ya anan her hangi bir eksikli in kendilerin

yetersiz hissetmelerine yol açtı ı görülmektedir. Bu durum mesle in psikolojik yan etkilerinden biri olarak da okunabilir.

Yolcuların kabin memurlarından en çok bekledikleri i in ne oldu u sorusuna verilen cevaplar, “*güleryüz, iyi bir hizmet, birebir ilgi, mü teriyi memnun etmek*” ekinde olmu tur (Ki isel görü melerden elde edilen veriler, 2016-2017). Bu ba lamda, toplumsal cinsiyet rolleri ba lamında, bakım, ilgi, hizmet, duygusal olma, pasif olma, zayıf olma, memnun etme, gibi özellikler di ilik ile ili kilendirilmektedir.

G2'nin kazandı ı paranın eme inin kar ılı ı olup olmadı ı sorusuna verdi i yanıt ise öyledir:

“...Erkek olsam ev geçindiriyor olsam, çocu um olsa buradan aldı m para yeterli de il diyebilirdim. Çünkü erke in toplumsal olarak ev geçindirme misyonu var. Dedi im gibi ben ailemin yanındaydım ihtiyacım çok yoktu” (Ki isel görü me, 2016).

G2' nin yanıtının da destekledi i gibi ev geçindirme misyonunu erke e devreden bir anlayı n kadın kabin memurları arasında payla ılan bir dü ünçe görülmektedir. G2 çalı an ve maddi olarak sıkıntı ya amayan bir kadındır. Ailesinin yanında kalmaya devam etmektedir. Ev geçindirmeye bir aile kuruldu u zaman ya da bir çocuk dünyaya geldi i zaman ba lanaca ı fikrinde oldu u anla ılmaktadır. Katılımcı tarafından birey olarak ev geçindirmenin kadınla ve hatta yalnız bir kadınla ili kilendirilmedi i sonucuna ula ılmaktadır.

“...Kadın olmaktan utandım. Çünkü ben güzel bir kadını m kabul ediyorum. Ama bunu hiçbir zaman kullanmadım. Ben bir anneyim. Beyefendiye bi ey soruyorum, iki adım ilerliyorum, kocasıyla kavgaya ba lıyor ve ben duyuyorum. Sanki ben çok kötü bir kadını m gibi. Utandırıldım. O seninle ne konu yor diye” (Ki isel görü me, 2017, G7).

Chodorow'un dü ünçesinde cinsiyete dayalı i bölümünün temelinde kadınların anneli i yatmaktadır: “Annelik rolü, kadınların ya antısı, kadınlar hakkındaki ideoloji, erkeklik ve cinsel e itsizli in sürekli üretilmesi ve i gücünün belli türlerinin üretilmesi üzerinde büyük etkilere sahiptir. Anne olarak kadınlar, sosyal yeniden üretim alanında önemli aktörlerdir” (1978: 11).

Günümüzde, “norm ve de erler”in devlet politikalarıyla birleşmesi sonucunda oluşmuş bulunan bir “modern annelik kurgusu”ndan bahsedebiliyoruz olsak bile bu kurgu da, anne olmayı seçsin ya da seçmesin, tüm kadınlar üstünde tahakküm kurmaya yönelik bir karaktere sahiptir (Sever, 2015). Annelik kutsal kurgusu anne olan kadınları anne olmayı seçmeyen ve biyolojik olarak çocuk sahibi olması mümkün olmayan kadınların karşısına yerleştirilmektedir.

Yukarıdaki açıklamadan hareketle; anne olan bir kadına; baka bir erkeği bakanı çıkarıyormuş gibi bir imajla yaklaşılması, anne olmayan bir kadına bu şekilde yaklaşımından daha sakıncalı bir durumdur; çünkü annelik kavramı varlığını kutsallık üzerinden tanımlamaktadır. Anne iffetlidir; ancak anne olmayan bir kadının iffetsiz olma potansiyeli yüksektir.

“Kokpitin kabine bir hiyerarşi var ve ben bunun kötü olduğunu düşünmüyorum. Yani ki böyle bir sınır var. Kokpit kabinden üstündür. Kabin yöneticilerine bu durum etki ediyor. Mesela aynı olayda bir kabin memurunun yazdığı raporla, kaptanın yazdığı rapor aynı şekilde incelenmez. Tabii ki de kokpit ayrılıyor. Yani kokpitten biriyle ilgili ki ya ayan birinin diğeri insanlara üstünlük sağlaması durumu oluyor otomatik olarak. Kabin yöneticilerinden hiç biri genel olarak, kokpitten biriyle ters düşmeyi istemez” (Kırsal görüşü me, 2016, G3).

Çalışmanın ilk bölümlerinde ele alınan kokpit/akıl ve kabin/hizmet ikiliğinin kadın/erkek ikiliği ile ilişkilendirilmesi, görüşme yapılan kabin memurları tarafından sorgulanmayan bir norm olarak ortaya çıkmaktadır. Görüşmeler süresince kabinden kokpite geçmek isteyen, pilotluk denemek isteyen kabin memuru olmamıştır. Bu görüşmenin temelinde yatan kadınların kamusal alanda kariyerlerine çıkan ‘cam tavan’ engelidir.

“Erkekler daha çok seviliyor yönetim tarafından. Mesela yerde terfi ile ilgili bir pozisyon açıldığında kadınların hemen erkek seçilir. Ya da pilotluk baka vurusu, kadın kabin memuru ve erkek kabin memurları baka vurabilir ama erkeklerin alınacağı kesindir” (Kırsal görüşü me, 2017, G10).

Kadın çalışanlar arasında cam tavan sorunundan bahsedebilmek için Yıldız tarafından yapılan araştırma, Türkiye’deki üst düzey kurumlarda cam tavan düzeyini ikincil verilerle ortaya çıkarmaktadır. Araştırmanın bulgularına göre; milletvekili,

ba konsolosluk, büyükelçilik, dekanlar, banka genel müdürleri, banka üst yönetim üyeleri ve banka ube müdürleri seviyesinde kadın oranı %10'u biraz a abilmi ken, vali, vali yardımcısı, kaymakam, belediye ba kanı, cumhurba kanı, ba bakan, bakan, müste ar, meclis ba kanı, Yüksek Ö retim Kurumu ba kanı, Anayasa Mahkemesi üyeleri ve rektörler düzeyinde kadın oranı oldukça dü ük seviyededir (2014: 72).

G3'ün ya adı ı sıkıntıları hangi birim ile görü tü ü sorusuna verdi i yanıt, havacılık sektöründe kadınların neden üst düzey pozisyonlara gelemedi ine dair bir açıklama olu turmaktadır.

“...Nasıl savunabilirsin ki kendini. Neye göre? Kurallar A insanına farklı uygulanıyor, B insanına farklı uygulanıyor. Dolayısıyla ki isel husumete dönü ece ini anlıyorsun mevzuların, uçu larına geleceklerini, ardından seni gözetlemesi için ba ka amirlere denetim raporu tutturacaklarını, olur olmaz bahanelerle huzurunu kaçıracaklarını, downgrade edilece ini bildi in için i ten çıkmamak için sineye çekiyorsun...” (Ki isel görü me, 2016).

Kadınların bu "do al" addedilen ayrımları sorgulamayarak, sürekli ezilen taraf konumunda oldukları ve sırf bu sebeple topluma ba kaldırma anslarını da ellerinden kaçırdıklarındıklarını öne süren Wittig'e göre bireyin özgürle mesi için yapılması gereken toplumsal cinsiyetin toptan iptal edilmesidir (2009).

Kabin memurları özelinde ele alınan toplumsal cinsiyet kavramının uçak içinden tamamen kaldırılması; ancak kadınlı ın kültürel tanımının toplumsal zihinde kolektif olarak dönü türülmesi ile mümkün olabilecektir. Bu ba lamda her alanda gerçekleşecek bir yapıbozuma ihtiyaç vardır. Dil, tarih, hukuk ve kamusal alana ait di er pek çok unsurun kadınlar açısından anlamı sorgulanmaya de erdir. Havacılık alanında yapılacak feminist bilinçlendirme çalı maları kadınların farkındalıkları yönünde etkili olacak ve mesle in kimli inin olumlu dönü ümünü sa layacaktır. Havacılık sahasında yapılacak feminist analizler, bu çalı ma kapsamında ele alınamayan di er cinsiyetçi güç ili kilerini de ifre etmeyi amaçlamalıdır. Erkek kabin memurlarının sahada ya adı ı sorunlar toplumsal cinsiyet ba lamında ayrıca incelenmelidir.

Üniversitelerde açılan Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri Programları'nda, Toplumsal Cinsiyet dersi müfredata eklenmelidir. Kabin memuru olmak isteyen

kadınların, mesleğin tarihsel gelişimi ve cinsiyetliğin aşılması hakkında bilgilendirilerek 'hostes miti'nin, işe yeni başlayan kadınlar tarafından yeniden üretilmesinin engellenmesi sağlanmalıdır. Havacılık alanında kariyer yapabilecekleri diğer basamaklar hakkında bilgilendirilmeli ve kendilerini havacılık sektöründe sınırlı bir alanda konumlandırmalarına engel olunmalıdır.

Havacılık alanında yapılacak "Sözlü Tarih" çalışmaları, bu alanda kadınların tarihini saptamak, toplumsal cinsiyet ile müzakere yöntemlerini ortaya çıkarmak açısından da önem kazanmaktadır.



SONUÇ

Yapılan çalı ma, sahip oldu u kültürel örüntülere ba lı olarak kabin memuru olarak konumlanan kadınların, çalı ma hayatında mesle in cinsiyetli in asını nasıl anlamlandırdıklarını belirlemeye çalı mı tır. Erkek egemen toplumsal de erlere ba lı uygulamalarla ve güç ili kilerinin bu de erler üstünden kuruldu u bir alan olarak, kabin memurlunun kabin memuru kadınlar tarafından nasıl görüldü ü önemli bir sorunsal olarak kar ımıza çıkmaktadır. Alanda sözüne hiç yer verilmeyen kabin memuru kadınların mesle e bakı açıları, deneyimleri ve müzakere yöntemleri anla ılmaya çalı ılmı tır. Ara tırma sorunsalını kapsayan olgulara yönelik olarak ortaya çıkan kavramlar (kabin memuru stereotipi, hava yolu irketlerinin politikaları aracılı ıyla ya anan beden ve emek sömürüsü, kabin memurlarının toplumsal cinsiyet algısı, medyada temsil ekilleri ve duygusal emek yükü) çalı manın temel noktalarını olu turmaktadır.

Kadınların çalı ma alanlarında kendilerine toplumsal cinsiyetlerine ba lı olarak konumlandırılan i leri kabullendikleri ya da üretilen i lerin toplumsal cinsiyetli olarak dönü mesi için iktidar tarafından kesin çizgilerle ayrımların yapıldı ı ve kadınların bu sahalarda erkek egemenli ini ve iktidar uygulamalarını destekleyici davranı larda buldukları bu çalı ma özelinde ortaya çıkan önemli bir gerçekliliktir.

Kadının çalı ma ya amında kendisine atfedilen de erleri kabulleni inin köklü tarihi çalı manın ilk bölümünde ele alındı ı haliyle, bir otorite tarafından gerçekle tirilmektedir. Bir meslek ancak toplumun bir elit katmanı tarafından, çalı masının özel bir de er ta ıdı ı konusunda kanaat sahibi olduktan sonra korunur ve desteklenirse bir statüye kavu abilir (Deirdre ve Ehrenreich, 1992: 51). Bu elit katman bugün kapitalist erkek yöneticiler ve siyasi belirleyiciler olarak kar ımıza çıkmaktadır.

Tarihsel süreç içinde geli en kadın hareketleri ve buna ba lı olarak olu an feminist bilincin; kadınların güçlenmesi ve kendi kimliklerini olu turmasına yönelik farkındalık çalı malarının, havacılık sektöründe kabin memuru olarak çalı an kadınlar tarafından kabullenilmedi i sonucuna ula ılmı tır. Bu nedenle, bu konunun alan çalı masında gerçeklikleri ortaya çıkarması feminist çalı malara yardımcı olabilecektir.

İyi bırakan kadınların çalışmaları alanlara nispeten kendini daha rahat ifade etmesi alan çalışmaları masında gözlemlenen bir durumdur. Buradan hareketle kadınların baskı altında, söz söylemekten çekindiği ve işlerini kaybetmekten korktukları söylenebilmektedir.

Son bölümde irdelendiği üzere; kadının erkek egemenliği ve gücünü destekleyecek bir tutum sergilemesi ya da erkekler tarafından getirilmiş bir tuzak olan güzellik mitine inanması, kadının kendi özgürlüğü ve eşitliği için yapılan mücadeleler konusundaki tartışmaların farkında olmadığını ya da görmezden geldiğini göstermektedir. Bu esaret, çalışmaları kapsamında habitus kavramı ile, kadınların, toplumda geçerli erkek egemen değerleri içselleştirmeleri ve var olan erkek egemen hegemonyayı destekleyen konuma gelmeleri eklinde açıklanmıştır. Connel'e göre (1998) toplumsal cinsiyet rolleri düzeninin zorla dayatılması eklinde de il; ancak böyle bir düzeninin kabulüne zihinlerin yatkın hale getirilmesi ve buna uygun davranışların ödüllendirilmesi eklinde varlığını sürdürmektedir. Bu anlamda güzellik kabin memurlarının işe kabul edilmesinde, devam etmesinde ve meslekteki performanslarında etki eden bir içselleştirilmiş kavramsallaştırma olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kavramsallaştırma dolaylı olarak işe başvuru yapmamış kadınların hayatlarına da etki etmekte, diğer kadınlar da kabin memurları bu kavramsallaştırma noktasından devalendirmektedir. Üniforma, makyaj, saçlar, takılar, ayakkabı, çorap gibi bedeni sarıp sarmalayan uygulamalar ile bir güzellik idealine yaklaştırılmaya çalışılan, standartlaştırılan ve kendi kimliklerinden uzaklaştırılan kadınlar bu kavramı içselleştirmekte ve tüm yaşamlarını bu kavramın etrafında şekillendirmektedir. İşe kabul edilmek tescillenmiş bir güzellik fikri ile kadınları ödüllendirir görünmektedir. Aynı zamanda güzelliğin bir güç olarak kullanıldığını ve kadınların güzel/çirkin olarak sınıflandırılmasına sebep olduğunu sonuçlarına da ulaşılmıştır.

Güzel/çirkin kavramlarının kadın bedeni üstünden yeniden üretiminde medya ve şirketler birlikte hareket etmektedir. Şirketler üniformanın/ şirketin taleplerini dile getirecek kadınları işe alırken, medya bu talepleri vurgulayan reklamlar üretmekte ve reklamlarda bu üniformaları taşıyacak ideal kadın sunumlarını pekiştirmektedir. Sonuç olarak fiziksel güzelliğin bir fırsat yaratıp, yaratmadığını konusunda görüşülen kadın katılımcıların çoğunluğu tarafından fiziksel görünümün kadınlara bu meslek özelinde bir kapı açtığı düşününcesine ulaşılmıştır.

Çalı manın ikinci bölümünde incelenen reklamlarda ürünün tanıtımında kullanılan cinsel imajlar ço u zaman cinsel çekicilik, cinsel doyum, arzulanır olmakla örülüdür. Medya ve popüler kültürün tüm ürünlerinde kabin memuru kadınlar, kusursuz, güzel, anslı, mutlu, arzulan ve zengin “süper kadınlar” olarak sunulmaktadır. Böylece, totemik özelliklere büründürülen markalar, gerçekte mesi istenen tüm dilekleri yerine getirebilecek güce sahip olarak sunulmaktadır. Bu imajlar, ürünün satın alınması kar ılı nda promosyon olarak vaat edilmektedir. Kitle ileti im araçlarında yayınlanan reklamlarda kullanılan cinsel söylemler, bedeni nesneye indirgeyerek konumlandırmaya devam etmektedir (Ta kaya, 2009). Bu ba lamda, kadın bir kabin memuru ile uçu ve uçu süresince güzel bir kadından alınacak olan hizmet, irketlerin promosyon vaadidir.

Week’s göre cinsellik; insana mal edilmi bir kavram olmayıp, insanın anla ma ve direnme etkinli i için üretti i bir kavramdır (1986). Bu ba lamda, kabin memuru kadınların cinselli inin bir pazarlık unsuru olarak medya ve irketler tarafından kullanıldı ı sonucuna ula ılmı tır. Kadınlar i e alınma kar ılı nda mesle in bu ekilde kazanılmı olan kimli ine uygun davranı lar sergilemeyi taahhüt etmektedir.

Dünyadaki pek çok örne inde de oldu u gibi görsel basın çıplak kadın resimleriyle tiraj tuttururken, sözü geçen hava yolu irketlerinin bir kısmı da satı larının ba arısını kadını ve cinselli ini metaforik bir imge olarak kullanarak sa lamaktadır (Saktanber, 1993).

Kabin memurlu unun sembolik sunumu, yaratılmaya çalı ılan ba ımsız kadınlı ın temsili ekinde algılanmaktadır; ancak bu kadınlı ın itaatten ba ımsız, domestik unsurlarla çevrili, bedeni zapturapt altında tutmaya çalı an uygulamaları barındırdı ı sonucuna ula ılmaktadır. Bu uygulamaların kabin memuru kadınlar tarafından algılanı ekli toplumsal cinsiyet farkındalı ı konusunda bilinçlendirme çalı malarının yapılmasının gerekilili ini ortaya çıkarmı tır.

Türkiye, 1945 yılından beri ICAO’nun (Uluslararası Sivil Havacılık Otoritesi), 1956 yılından beri de ECAC’in (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı) tam üyesidir. Eurocontrol’e de ayrıca dâhil olmu olan Türkiye, JAA (Mü terek Havacılık Otoriteleri)

ve D8 Sivil Havacılık Komisyonu'nda aktif yönetim görevleri üstlenmektedir. Havacılık sektörü her yıl dünyada yüzde 5 oranında bir ilerleme kaydederken, Türkiye'de yüzde 14,5'lik bir oranla gelişmektedir. Havacılık sektörünün büyümesi, üphesiz Türkiye'de ve dünyada pek çok yeni imkânı yaratmaktadır. Bu nedenle, başlangıçta 65 bin civarında olan sivil havacılık sektörü çalışanı sayısı, 2013'ün sonunda 180 binin üzerindedir. Bu gelişmelerin sonucu olarak, sivil havacılık sektörünün toplam cirosu 2013 yılında 2,2 milyar dolardan 23,8 milyar dolara yükselmiştir (http://www.udhb.gov.tr).

Yukarıda yer alan verilerden hareketle, havacılığın uluslararası birlikler ve bu birliklerin ortak karar verdiği uygulamaların yer aldığı, ekonomide önemli pay sahibi olan bir sektör olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Söz konusu sektörde çalışan kabin memurları olduğu katılımcıların görüşleriyle paralel olarak, havacılık sektörünün evrensel olarak belirlenmiş ekonomik, politik, güvenlik konularında ortak yasaları olmasına rağmen, çalışanlara yönelik uygulamaların ülkemizde keyfiyete dönüştürülmesi tespit edilmiştir. Araştırma alanında, yöneticilerin otoriter yapısı ve çalışanları otoriteye dayalı olarak yönetmek istemeleri nedeniyle, çalışanlara karşı tutumlarının sözel olarak uyarı ve baskıya dayalı olduğu görülmüştür. Feminist çerçevede örgütsel bir dönüşüm sağlanabilmesi için yalnızca cinsiyet eşitliği değil, daha etkin ve etik örgüt yapılarının oluşturulması gerekmektedir. Örgütlerde baskın olan kazanç, rekabet ve başarıya odaklanma baskın erkek egemen kültürel sistemi desteklemektedir. Erkek egemenliği yeniden üretilerek, yönetim gücünü ellerinde tutanların, kadınları marjinal olarak diğer kadınların karısına çıkarması havacılık sektöründe kaçınılmaz bir durumdur. Kadınlara görevlere gelen kabin hizmetleri müdürleri, erkek talepleri karşılık bir konuma gelmektedir. Bu taleplerin yerine getirilmesini ise erkek yöntemlerle sağlamaktadırlar. Gözetleme, sessizleştirme, yalnızlaştırma, utandırma gibi yöntemler katılımcıların görüşleri doğrultusunda ortaya çıkan otorite uygulamalarıdır.

Kokpit ile kabin arasında hiyerarşik bir yapılanmanın varlığı kabin memurları tarafından onaylanmıştır. Yöneticilerin bu hiyerarşik yapıya göre kayırma/kollama yaptığı gibi ifadelerle ulaşılmıştır. Çokunlu erkeklerden oluşan kokpitin, çokunlu kadınlardan oluşan kabin karşısında daha üstün bir şekilde konumlandırıldığı ve kokpitten

bir ki iyle ili kisi olan kadınların kayırıldı ı ve di er kadınların maruz kaldı ı uygulamalardan muaf tutuldu unu belirten ifadeler olmu tur.

Ara tırma kapsamında ele alınan uçak içi çalı ma sahasının ortamı, mesle in kültürel kimli i gibi faktörler ise kadınların ya anan taciz vakalarına tepkisini farklıla tırmaktadır. Taciz vakasının sıradanlı ının dile getirildi i söylemler, kadınların tepkilerini ehliyle tirdikleri ve irket yetkililerinin de kendilerinden bunu istedi i yönünde olmu tur. Tepkiler i ten ayrılmaktan çok, tepkisiz kalma, kulak tıkama ve önemsizle tirme ekinde olu maktadır. Bireyler i ten ayrılmamasına ra men yukarıdaki davranı ları sergileyerek, erkek egemen toplumsal algıya ba lı olarak ekillenen örgütsel yapıyı destekler hale gelmektedir. Bu tepkisizlik kadınların kendi bedenlerinde ve ya amlarında kendilerini engelleyen erkek egemenli ini içselle tirdiklerini dü ündürmektedir.

Kabin memurlu u yapan kadınlar arasında, Dale Spender'ın da belirtti i gibi; “erkeklerin üstünlü üne dair bir inanı n hakim oldu u ve kadınların hayatlarını erkekler tarafından konmu kurallara göre in a etti i, gündelik hayatı tarif ederken de, pek az kadının bu kuralların keyfi oldu unu fark etti i bir durum söz konusudur (1980). Bu çalı manın ortaya çıkan sonucunda; “kabin memuru kadınların ya adı ı iddetin farkına varmasını ve bunu durdurmak için harekete geçmesini ve örgütlenmesini sa layarak uluslararası anla malarla belirlenen politikalarla e it yararlanma imkanına kavu masının yolu açılmalıdır (Hatibo lu, 2008).

Kadınların hemcinslerine yönelik algıları da toplumsal cinsiyette temellendirilen de erlere uygundur. Kadını kadının kar ısına çıkarmak üzere kadına kodlanmı , dedikoducu, basit konular hakkında konu an, akılı felsefe, siyaset, ekonomi gibi konulara ermeyen, kıskanç gibi bir dizi söylemin izine katılımcıların ifadelerinde ula ılmı tır. Kadınlı a kodlanan bu söylemler kadınların örgütlenmesinde ve sorunlarını tartı malarının önünde engel olu turmaktadır.

Alanyazında belirtildi i gibi, cam tavan olgusu bireysel, toplumsal ve örgütsel nedenlerden kaynaklanmaktadır (Dreher, 2003: 542). Kabin memuru kadınların verdi i örneklerde de irdelendi i gibi, yerde yapılacak idari görevlendirmelerde erkeklerin

tercih edilmesi kadınların tercih edilmesinden daha sık rastlanan bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Bununla birlikte hava yolu şirketlerinde çalışan kabin memurlarının cinsiyet dağılımı istatistiklerine ulaşmak isterken, pilot olacak adayların yine hemen hemen hepsinin erkek olduğu tespit edilmiştir. Şirketler bazı dönemlerde pilotaj eğitimi vermek üzere kabinde çalışan kişilere de hak tanımaktadır. Yapılan başvurularında erkek adayların tercih edildiği kabin memuru söylemlerinden ve açıklanan aday listesindeki erkek isimlerinden tespit edilmektedir.

Gramsci “hegemonya”yı basit bir baskı rejimden farklı olarak, “egemen grubun toplumsal yaşamı dayattığı genel yönelime büyük kitlelerin kendiliğinden rıza göstermeleri ve bu yönelime tâbi olmaları” (1971: 12) şeklinde açıklar. Kadın kabin memurları kamusal alanda yer alarak erkekler karşısında birey kadınlar olarak güçleniyor gibi görünse de, şirket politikaları, hakim ideoloji ve onun aygıtları dışında kendileri de androsentrik bir toplumda birey olabilmek üzere gelenekselleşmiş rollerini yeniden üreterek toplumsal cinsiyet eşitsizliğine katkı sağlamaktadır. Kadınların güçlenmesi yalnızca ekonomik bağımsızlık bağlamında düşünülmemelidir.

Kabin memuru kadınlar güzellik, bakım, çeşitli ülkeler gezip görme, başka kadınların kullanamadığı krem ve parfümlere ulaşma ve uçakta başkalarına iyilik yapabilme gibi nedenlerle; bir başka deyişle bir takım işselleştirme ve sınıfa ait olma yolları geliştirerek mesleğin politikalarına razı olmaktadır. Tazminat ve emeklilik gibi koruyucu bir yasaları olmamasına rağmen ortalamadan daha iyi kazanç sağlıyor olmaları fikrini benimsemiş görünmektedirler.

Türkiye’de Borçlar Kanunu’nun kapsamı içinde yer almayan özel hava yolu şirketlerinde çalışan kabin memurları Borçlar Kanunu’na tabii hizmet akdiyle çalışmaktadırlar. Toplu iş sözleşmesi kapsamı dışında kalan kabin memurlarının, tazminat ve sosyal haklarından yoksun oldukları tespit edilmiştir. Birçok meslek hastalığına sahip olmalarına rağmen resmi hiçbir meslek hastalığı tanımının olmadığı, reklam kampanyalarında cinsel obje olarak kullanıldıkları ve bir güzellik miti ile hizmetkarlık politikası arasında bırakıldıkları, stereotip haline getirilen kabin memurluğu yapan kadınların emeklerinin de değersiz addedildiği tespit edilmiştir.

Üst yapıyı düzenlemeye yönelik eğitim, istihdam gibi çözümler üphesiz önemli olmakla birlikte esas itibariyle kadınların günlük yaşamlarında gerçekleştirilecek küçük değişimlerin ve algılarının yeniden biçimlendirilmesinin, eril tahakkümün yıkılabilmesinde önemli unsurlardan biri olduğu söylenebilir. Kabin memuru kadınların toplumsal cinsiyet çalışmalarında da yerlendirmesi yapılmı ve sonuçta; toplumsal cinsiyet olgusu konusunda sahadaki kadınların bilinçlendirme çalışmalarına ihtiyaç duyduğu sonucuna ulaşılmıştır. Karşılıklı birbirini görmemezi durumu iktidarın beslediği ana kavramdır. İktidar kabin memuru kadınların sunumunu istediği gibi yaparken, toplum da bu sunumlara inanmaya ve mesleğin detayları hakkında fikirsiz kalmaya devam etmektedir.

Bu çalışmada, cinsiyetlendirilmiş bir meslek olan kabin memurluğunun, hava yollarının pazarlama stratejileri ve ataerkil yapının birlikte geliştirdiği kar elde etme amaçlı uygulamaları ile cinsiyetli bir hale getirildiğini ispatlamak çabasıdır. Kadınların cinselliğinin bir pazarlama stratejisi olarak kullanıldığını tespit edilmiştir. Bu stratejinin kar elde etmenin yanı sıra kabin memuru kadınların uçak içi emeklerini görünmez kıldığını sonucuna ulaşılmıştır. Bu görünmezliğin toplumsal olarak ikircikli bir meslek algısı yarattığını, ortaya çıkan algıdan faydalanan iktidarın yasal olarak kabin memuru kadınları bir takım yasal haklarından mahrum bıraktığını ve ikircikliğin anın devamı için şirket yönetimlerinin 'şirket kültürü' başlı başta altında keyfi uygulamalarda bulunduğunu sonucuna da ulaşmaktadır. Şirketlerin kadınların cinselliği üzerinden yürüttükleri stratejik planlamaları; eğitimler, sürekli gözetim, cezalandırma, cam tavan, güzellik miti ve ödül/utandırma/ceza yoluyla aktarılmaktadır.

İdeal kadın modeli olarak yansıtılan kabin memurları kendi kimliklerini bastırarak 'idealize edilen kadınlık' gerekliliklerini yaşamaktadırlar. Nitelikli bir kabin memuru olarak görünebilmek ve işe kabul edilmek üzere devamlı çaba sarf etmeleri gerekmektedir. Bu süreç duygusal emek yükünü üretmektedir. Türkiye koşullarında, yut dışında tatil yapmak, pahalı parfümler kullanmak, asgari ücretten fazla denilebilecek para kazanmak gibi nedenlerle lüks bir yaşam ekli olarak sunulan kabin memuru kadınların hayatları, toplum tarafından bu şekilde tanımlanmakta ve kadın kabin memurlarının her hangi bir çalışmada hayatı sorunu olamayacağına dair önyargıyı

beraberinde getirmektedir. Aynı şekilde kadın eliyle uygulanan politikalar, iffetli/iffetsiz ayrımı var edilerek sürdürülmekte ve yine kadınlar tarafından kontrol altında tutularak denetlenmektedir. Bu durum kabin memuru kadınların bir araya gelememe ve örgütlenememesinin sebeplerinden biridir.

Tüm bu döngü içinde kabin memuru kadınların politikaların uygulanmasına bedensel olarak bilinçli ya da bilinçsiz katkı sağladı ancak uygulanan politikaların yine aynı kadınları ötekile tirdi ve beden/zihin tahribatına yol açarak duygusal emek yükü yarattı sonuçuna ulaşılmıştır. Havacılık sahasında toplumsal cinsiyet konusunda yapılacak çalışmalar, kabin memuru kadınların yaşadıkları tükenmişlik duygusuna çözüm üretecek cevapları içerebilir.

Son olarak; 2011 yılında Tunceli tarafından THY kabin memurları ile yapılan araştırmada “Katılımcıların insanların sorunlarına En Uygun Çözümleri Bulmasına İlişkin Frekans Dağılımı; katılımcıların %7,3’ü çok nadir, %22,7’si bazen, %60’ı çoğu zaman, %10’u her zaman cevabını vermişlerdir. Katılımcıların %70’i, diğer bir ifadeyle yaklaşık üçte ikisi uçakta insanların sorunlarına en uygun çözümleri bulduklarını belirtmişlerdir” (Tunceli, 2012); ancak yapılan incelemenin çıkarılacakları fikrine, yasalar karşısında tanınmıyor olmalarına, cinsel bir meta olarak sunulmalarına ve kimlikleriyle uyumlu bir iş yapmıyor olmalarına bir çözüm üretebilmiş görünmemektedirler. Tıpkı annelinin ‘kendini fedakarca adanması politikası’ gibi kabin memurları da ‘uçaktaki yolcuların tüm sorunlarına uygun çözümler bulmalarının kutsallığı’ fikrine inandırılmış görünmektedirler.

Yapılan alanyazın taraması, alan ile ilgili diğer araştırmalar, reklam analizleri ve alan çalışması sırasında elde edilen bulgular kabin memurlarının cinsiyetlendirilmesini desteklemektedir.

Goldman; ‘kadının gelişimi, bağımsızlığı, özgürlüğü kendisinden gelmelidir. İlk olarak kendisini bir obje değil, bir kişilik olarak ortaya koymalıdır. Kincisi, hayatını basit fakat zengin ve derin kılarak; kendi bedeni üzerinde bağımlarının iddia ettiği tüm haklara karşı koymalı, istemediği sürece çocuk yapmamalı, tanrının, devletin, kocasının, ailesinin bir kulu olmaya karşı çıkmalıdır. Bu da hayatın tüm karmaşıklığını ve özünü

anlamaya çalıarak, yani kendini toplumun fikirlerinden ve yargılarından özgürle tirerek olacaktır” (<http://kadinlarsokakta.org/tag/emma-goldman/>) derken, kapitalist ve eril bir toplumda çalı an kadınların i lerinden olduklarında nasıl ba ımsız bir ekilde hayatta kalma yöntemi belirleyeceklerine dair yol göstermiyor olabilir; ancak sistemin direnç noktalarının farkında olarak ortak bir farkındalık yaratmak, kadının kendi habitusunda biraraya gelmesinin yolu gibi görünmektedir.

Yapılan çalı ma kapsamında anarko-feminist ba lamda sorulan, kabin memuru kadınların bu i i neden bu kimli iyle yapmaya devam ettikleri sorusunun cevabı, ataerkil kodların çözülmesinde, her alandaki kadınların bilinçlenmesinde ve in a edilmi kadınlık imgesinin sorgulanarak yapıbozumuna u ratılmasında aranmalıdır. Yapılacak feminist bilinçlendirme çalı maları aracılı ıyla bir araya gelerek, kadınların ortak amaç do rultusunda hareket etmesi sa lanabilecektir. Kabin memuru özelinde makyaj, güzellik, medya sunumları, mesle in cinsiyetli in ası ve toplumsal cinsiyet rolleri temelli de ersiz addedilen i lerin yeniden ele alınması gerekmektedir. Kadınlı ı bedenle ve cinsellik ile sınırlandıran söylem sadece kabin memurları özelinde de il birçok alanda kadınların profesyonelle mesinin önüne geçmektedir. Gerekli yasal düzenlemeler yapılarak devlet ve özel hava yollarında çalı an tüm kabin memurlarının e it haklara sahip olmasının yolu açılmalıdır. Bu da ancak kabin memuru kadınların bu haklarını talep etmesi ile gerçekte ebilecektir.

KAYNAKÇA

- Acar Savran, G. (2004). Kadın Emekini Görünür Kılmak: Marx'dan Delphy'ye Bir Ufuk Taraması. *Beden Emek Tarih Diyalektik Bir Feminizm için* (s. 15-79). içinde İstanbul: Kanat Kitap.
- Agamben, G. (2001). *Kutsal İnsan Egemenktidar*. (. Türkmen, Çev.) İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Akgündüz, G. Ö. (2013, Eylül – Ekim). Foucault'da ktidar ve Beden li kişi. *Akademik Bakı Dergisi*(38), 6-7.
- Akın, H. (2001). *Orta Ça Avrupasında Cadılar ve Cadı Avı* . Ankara: Dost.
- Aktay, Y. (2000). *ktidarın Nesnesi ve Kayna ı Olarak Beden ve Kimlik Politikaları*. Eski ehir: 3. Ulusal Sosyoloji Kongresi.
- Aktunç, . (2013). Kabin Memuru Tanımı,. *Cabin Interphone Dergisi*(1), 9-10.
- Albayrak, . (1983). *Dünden Bugüne Türk Hava Yolları 1933-1983*. İstanbul: Türk Hava Yolları.
- Altınay, A. (2013). Ordu-Millet-Kadınlar: Dünyanın İlk Kadın Savaş Pilotu Sabiha Gökçen. d. Altınay içinde, *Vatan, Millet, Kadınlar*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Andrews, M. (1995). "Daredevils and Ladybirds: Gender and the Aviation Industry Before World War II,". *Essays in Economic and Business History*(13), s. 285.
- Arat, Y. (1998). *"Türkiye'de Modernleşme Projesi ve Kadınlar"**Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik*. (der. S. Bozdoğan, R. Kasaba, (N. Elhüseyni, Çev.) Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Arıt, F. (1967). *Havalarında İlk Türk Kadınları*. İstanbul: Baha Matbaası.
- Arlie Hochschild. (1983). 'Smile wars'. *Mother Jones*(8), 36.

- Augustinus, A. (tarih yok). *iyinin Do ası Üzerine* .
- Barokas, S. K. (1994). Reklam ve Kadın. *Türkiye Gazeteciler Cemiyeti Yayınları*.
- Barry, K. (2007). *Femininity in Flight: A History of Flight Attendants*. Durham And London : Duke University Press.
- Baudrillard, J. (1995). *Kötülü ün effaflı ı: A ırı Fenomenler Üzerine Bir Deneme* (4.baskı b.). (I. Ergüden, Çev.) stanbul, : Ayrıntı Yayınları.
- Baudrillard, J. (2004). *Tüketim Toplumu* . stanbul : Ayrıntı Yayınları .
- Bauman, Z. (2001). *Parçalanmı Hayat-Postmodern Ahlak Denemeleri*. (. Türkmen, Çev.) stanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Bayhan, V. (2012, 63). Beden Sosyolojisi ve Toplumsal Cinsiyet. *Do u Batı* , s. 147-164.
- Beauvoir, S. d. (1993). *İnci Cins*. (B. Onaran, Çev.) stanbul: Payel .
- Bell, E. S. (1993). A Place in the Sky: Women Writing About Aviation, 1920-1940,. *Proteus: A Journal of Ideas*, s. 43.
- Berktaş, F. (2000). *Tektanrılı Dinler Kar ısında Kadın*. stanbul: Metis Yayınları.
- Berktaş, F. (2003). Me um Kadınlar,Solucanlar, Maymunlar, Zehirli Sarma ıklar Vesaire: 19. Yüzyıl ngiliz Popüler Kültüründe Kadın Kurgusu. B. Fatmagül içinde, *Tarihin Cinsiyeti* (s. 131-146). stanbul: Metis.
- Bora, A. (2010). *Kadınların Sınıfı*. stanbul: leti im.
- Borg, W., ve Gall, M. (1989). *Educational Research* . London: Longman Group.
- Boudrillard, J. (1997). *Tüketim Toplumu*. (H. Deliceçaylı, & F. Keskin, Çev.) stanbul: Ayrıntı Yayınları.

- Bourdieu, P. (1977). *Outline of a Theory of Practice*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bourdieu, P. (Mayıs 2015). *Eril Tahakküm*. İstanbul: Ba lam .
- Bourdieu, P. v. (2003). *Dü ünümsel Bir Antropoloji için Cevaplar*. (N. Ökten, Çev.) İstanbul: İletişim.
- Butler, J. (1990). *Calls 'The Scenography of Production'* .
- Butler, J. (2008). *Cinsiyet Belası*. İstanbul: Metis Yayınları.
- Büyüköztürk. (2004). *Sosyal Bilimler için Veri Analizi El Kitabı* (4. Baskı b.). Ankara: Pegen Yayıncılık.
- Cemalcılar, . (1988). “*Reklamın Rolü*”, *Dünya’da ve Türkiye’de Reklamcılık, Reklamın Gücü*. Ankara, Der:Ali Atıf Bir, Fermani Mavi : Bilgi Yayınevi.
- Chang, C.-Y. L. (2008). *Love, Struggle, And Fly: The Lived Experiences Of Taiwanese Female Flight Attendants*. University Of Florida.
- Chang, C.-Y. L. (2011). *The Heart Of The Flying Mothers: Taiwanese Female Flight Attendants Work and Family Lives*. University Of Florida.
- Chodorow, N. (1999). *The Reproduction of Mothering, Psychoanalysis and the Sociology of Gender*. Berkeley: University of California Press.
- Cıbro lu, Y. (1996). *Kadını Yazısız Tarihi 'M' ve 'N' Sesi*. İstanbul: Payel.
- Cobble, D. S. (15 A u 2011). *The Other Women’s Movement: Workplace Justice and Social Rights in Modern America*. Princeton University Press.
- Corbis, B. *The Original Eight: Boeing Air Transportation*. *The Original Eight: Boeing Air Transportation*. SFO Museum , San Francisco.

- Corn, J. (1983). *The Winged Gospel. America's Romance with Aviation, 1900-1950*. New York: Oxford University .
- Courtine, J. J. (2013). "Giri ", *Bedenin Tarihi 3- Bakı taki De i im: 20. Yüzyıl*. (der. A. Corbin, J. Courtine, G. Vigarello, (S. Özen, Çev.) stanbul: YKY.
- Curtis, A. (Yöneten). (12 A ustos 2005). *Century of Self* [Sinema Filmi].
- Çabuklu, Y. (2006). *Bedenin Farklı Halleri*. stanbul: Kanat Yayınları.
- Çakır, S. (2011). Feminist Tarih Yazımı: Tarihin kadınlar için, kadınlar tarafından yeniden in ası. (der. S. Sancar), *21. Yüzyıla Girerken Türkiye'de Feminist Çalışmalar*.
- Davaz, A. (Kasım 2014). *E itsiz Kız Karde lik, Uluslararası ve Ortado u Kadın Hareketleri 1935 Kongresi ve Türk Kadın Birli i*. stanbul: Türkiye Bankası Kültür Yayınları.
- Davidoff, L. (2012). Ev inin Rasyonelle mesi. A. Durakba a içinde, *Feminist Tarih Yazımında Sınıf ve Cinsiyet*.
- De Crow, K., ve Seidenberg, R. (1989). *Agorafobi-Eviyle Evli Kadınlar*. (N. Nirven, Çev.) stanbul: Afa Yayınlar.
- Deirdre, E., ve Ehrenreich, B. (1992). *Cadılar Büyücüler ve Hem ireler*. (E. U ur, Çev.) Kavram.
- Demirhan, S. (2016). Amerikan Sivil Havacılık Sektöründe " Hostes Miti " Yaratım Süreci. *Medyada Toplumsal Cinsiyet Okumaları* . içinde zmir : Ege Üniversitesi (165-185).
- Do anay, G. (2016, Haziran 15). Unutma ve Anımsama Arasında Geçmi in Eril n ası: Çaykara'da Kadın Olmak ve Geçmi in Reddi. *Fe dergi: Feminist Ele tiri*, 8(1), s. 15-33.
- Dolgun, U. (2008). *effaf Hapishane Yahut Gözetim Toplum*. Ankara: Ötüken.

- Donovan, J. (2014). *Feminist Teori*. stanbul: leti im.
- Douglas, D. G. (5 ub 2015). *American Women and Flight Since 1940*. University Press of Kentucky.
- Dörtkarde , . (1997, Eylül 23). *www.hurriyet.com.tr*. Ekim 18, 2017 tarihinde <http://www.hurriyet.com.tr/thy-ucaginda-intihar-39265552> adresinden alındı
- Duby, G., & Perrot, M. (2005). *Kadınların Tarihi I Antik Tanrıçalardan Hristiyan Azizlere*. (H. Akdemir, Dü., & A. Fethi, Çev.) stanbul: Türkiye Bankası Kültür Yayınları.
- Duby, G., & Perrot, M. (2005). *21. Yüzyıla Kültürel Bir Kimlik ve Doğru* (Cilt Kadınların Tarihi). (A. Fethi, Çev.) stanbul: Bankası Kültür Yayınları.
- Durak, Y. (2012). Sınıfsal Anlamlandırmalar ve Din. *Ütopya Siyasal Kültür Dizisi*, s. 211-219.
- Earhart, A. (1929). The First Women's Air Derby. An interview with Amelia. (F. D. McMullen, Röportaj Yapan) *The Woman's Journal*.
- Ecevit, Y. (1993). 1980'ler Türkiye'sinde Kadın Bakı Açısından Kadınlar. . Tekeli, & . Tekeli (Dü.) içinde, *Kentsel Üretim Sürecinde Kadın Emeğinin Konumu ve Değişen Biçimleri* (s. 117-128). stanbul: leti im.
- Eco, U. (2009). *Çirkinliğin Tarihi*. stanbul : Doğan Kitap.
- Edge, L. B. (2011). *From Jazz Babies to Generation Next: The History of the American Teenager* (İlk Basım 2010 b.). Minneapolis: Twenty-First Century Books.
- Elias, N. (1978). *The Civilizing Process, Cilt 1: The History of manners*. Newyork: Pantheon Books.
- Emir, E., ahin Karaçam, M., ve Koca, C. (2015). Kadın Boksörler: Boks Ringinde ve Ringin Dışında Sürekli Eldiven Giymek. *Spor Bilimleri Dergisi*(26), 136–153.

- Engels, F. (2014). *Marksizim Kadın ve Aile* . stanbul: Evrensel Basım Yayın .
- Erbil, P. (2007). *Kibeleden Pandoraya Kadının Tarihsel Yenilgisi*. Ankara: Arkada yayıncılık.
- Erhat, A. (1996). *Mitoloji Sözlü ü*. stanbul : Remzi Kitapevi.
- Escolme-Schmidt, L. (2013). *Glamour in the Skies: The Golden Age of the Air Stewardess*. History Press.
- Estes, C. P. (2003). *Kurtlarla Ko an Kadınlar* . stanbul: Ayrıntı.
- Fiske, J. (1996). *leti im Çalı malarına Giri* . (S. rvan, Çev.) Ankara: Ark Yayınları.
- Foucault, M. (2003). *Cinselligin Tarihi* . (H. U. Tanrıöver, Çev.) stanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Frankl, V. (2009) *nsanın Anlam Arayışı*, (Selçuk Budak, Çev.) stanbul: Okyanus
- Friedan, B. (1983). *Kadınl ın Gizemi*. (T. Merto lu, Çev.) stanbul: E.
- Friedell, E. (1999). *Antik Yunan'ın Kültür Tarihi* . Ankara: Dost Kitapevi .
- Gedik, H. B. (2009). “Türkiye’de Feminizmi ve Antropolojiyi Yeniden Dü ünme: Feminist Antropoloji Üzerine Ele tirel Bir Deneme. *Cogito Feminizm*(58 Bahar), s. 285-338.
- Gerede, E. (Dü.). (ubat 2015). *Havayolu Ta imacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*. Ankara: Sivil Havacılık Genel Müdürlü ü.
- Gils, B. (2009). *Pioneers of Flight: An Analysis of Gender Issues in United States Civilian (Sport) and Commercial Aviation 1920-1940*. Canada: University of Windsor.

- Goldman, E. (2006). *Dans Edemeyeceksem Bu Benim Devrimim De ildir.* stanbul : Agora .
- Gökçen, S. (1996). *Atatürk'le Bir Ômür.Oktay Verel'in Kaleminden.* (2. basım b.). stanbul: Altın Kitaplar.
- Gramsci. (1971). *Selection from the Prison Notebooks.*
- Gürbüz, M. (2010). *Vietnam Sava ı.* stanbul: Yitik Hazine Yayınları .
- Gürses, F. (2017). Müzikte Siyasal Söylem ve Türkiye’de Anadolu Rock: “Cem Karaca ve Barı Manço” Örne i. *International Journal of Social Science*, 325-350.
- Harari, Y. N. (2016). *Hayvanlardan Tanrılara - Sapiens.* (E. Genç, Çev.) stanbul: Kolektif Kitap.
- Hartmann, H. (2006). *Marksizm ve Feminizmin Mutsuz Evlili i.* (A. Kantarcı, Çev.) stanbul: Agora Kitaplı ı.
- Hatibo lu, B. (2008, Ekim). Kadına Yönelik İddetle Mücadeleye Anarko - Feminist Bakı : Makrodan Mikroya Sosyal Hizmet. *Toplum ve Sosyal Hizmet* , 19(2), 97-108.
- Herman, E. S., ve Chomsky, N. (2012). *Rızanın malatı.* (E. Abado lu, Çev.) BGST.
- Hersey, G. L. (2003). *Cazibenin Evrimi.* stanbul : Say Yayınları .
- Hıdır, N. (2015). *Erkeklik Kimli indeki De i imleri Sorgulanması.* zmir: Yüksek Lisans Tezi: Ege Üniversitesi .
- Hochschild, A. R. (1985). *The Managed Heart: Commercialization of Human Feeling* (İlk basım 1979). Berkeley ve Los Angeles , California : University of California Press.
- Humphrey, R., & Ashforth;, B. (1993). “Emotional Labor in Service Roles: The Influnce of Identity”. *Academy of Management Review*(Vol.18), 88-115.

- rem, N. (2005, Mayıs, Haziran, Temmuz). Eritme Potasından Eriyen Pota'ya: XXI. Yüzyılın E i inde Amerika. *Do u Batı*(32).
- İrızık, S., ve Parla, L. (2014). *Kadınlar Dile Dü ünçe*. stanbul : leti im Yayınları .
- Kandiyoti, D. (1997). *Cariyeler Bacular Yurttalar*. stanbul: Metis Yayınları.
- Kansu, Y., ensöz, , S., ve Öztuna, T. (1971). *Havacılık Tarihinde Türkler*. Hava Kuvvetleri Basım ve Ne riyat Müd.
- Kaylı, D. . (2013). *Özgürle me ve Kadın Bedeni* (9. Baskı b.). zmir: İya Yayınevi.
- Köse, H. (2010). Tüketim Toplumunda Bir Sosyal Beden Kurgusu Olarak Kadın. Uluslararası Multidisipliner Kadın Kongresi (Dü.), 21. Yüzyılın E i inde Kadınlar: *De i im ve Güçlenme*. içinde *Cilt IV*, s. 125-137. zmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Yayın.
- Köse, H. (2011). “‘Synopticon’ Evresindeki leti im ya da Küresel Gözetim Toplumunda ‘ktidar Görünmezli i’nin Sonu’”. *Medya Mahrem* (s. 199-222). içinde stanbul: Ayrıntı.
- Kristeva, J. (2014). *Korkunun Güçleri rençlik Üzerine Deneme*. (N. Tatal, Çev.) stanbul : Ayrıntı Yayınları.
- Kuyucak, F. (13-16 Ekim 2009). 21. Yüzyılın E i inde Kadınlar *De i im ve Güçlenme. Türk Havacılı nda Kadın*. 3, s. 21-25. zmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Yay.
- Kümbeto lu, B. (2011). "Feminist Yöntem ve Kadın Çalı malarına li kin Bazı Sorular Sorunlar". S. Sancar içinde, *Birkaç Arpa Boyu*. 21. Yüzyıla Girerken Türkiye’de *Feminist Çalı malar Çalı malar– Prof. Dr. Nermin Abadan Unat’a Arma an* (s. 475-503). stanbul: Koç Üniversitesi Yayınları,.
- Lapsekili, N., ve Yelboga, Z. (2014, Haziran). Treatment of Flight Phobia (Aviophobia) Through The Eye Movement Desensitization and Reprocessing (EMDR)

Method: A Case Report. *Dü ünen Adam: Journal of Psychiatry and Neurological Sciences*, 2(27), 168-172.

Levine, D. N. (1985). *The Flight of Ambiguity*. Chicago: University of Chicago.

Louis, A. (2003). *deoloji ve Devletin deolojik Aygıtları*. istanbul: thaki.

Lovegrove, K. (2000). *Airline: Identity, Design and Culture* . China : Laurence King.

Lyth, P. (2012, Kasım 23). 'Think of her as your mother'. *The Journal of Transport History*(30), s. 1-21.

M., F. (2006). *Hapishanenin Do u u*. (M. A. Kılıçbay), Çev.) Ankara: mge.

M.Q, P. (1987). *How to use qualitative methods in evaluation*. Newbury Park: Sage.

Mackinnon, C. (2003). *Feminist Bir Devlet Kuramına Do ru*. (T. Yöney, ve S. Yücesoy, Çev.) stanbul: Metis.

Mann, S. (2007). "Expectations of emotional Display in the Workplace". *Leadership & Organizational Development Journal*(Vol.28), 552-570.

Marmara, N. (1985). *Sylvia Plath'ın ntiharı Ba lamında airli inin Analizi*. stanbul: Everest Yayınları.

Michaud, Y. (1991). *iddet*. (C. Muhtarolu, Çev.) stanbul: leti im Yayınları.

Michel, A. (1993). *Feminizm*. (. Tekeli, Çev.) stanbul: leti im Yayınları.

Middleton, D. R. (1989). "Emotional Style: The Cultural Ordering of Emotions". *Ethos*(17), 187-201.

Mies, M. (2008). *Son Sömürge Kadınlar*. (Y. Temurtürkan, Çev.) stanbul: leti im.

Miller, G. (2011). *Tüketimin Evrimi Cinsiyet, Statü ve Tüketim*. stanbul: Alfa Bilim .

Millett, K. (2011). *Cinsel Politika*. stanbul: Payel.

- Mills, A. J. (1993). *Strategy, Sexuality And The Stratosphere: Airlines And The Gendering Of Organisation*. Colchester, England: University of Essex.
- Mills, A. J. (1998). Cockpits, hangars, boys and galleys : corporate masculinities and the development of British Airways. *Gender, work and organization*(5), 172-188.
- Mills, A. J. (2006). *Sex, Strategy and the Stratosphere: Airlines and the Gendering of Organizational Culture*. Palgrave Macmillan .
- Mitchell, J. (1985). *Kadınlık Durumu*. (G. nal, ve G. Savran, Çev.) stanbul: Kadın Çevresi Yayınları.
- Montaigne. (ilk baskı yılı 2006). *Denemeler*. stanbul: Bankası Kültür Yayınları .
- Morris, A. J., ve Feldman, D. (1996). "The Dimensions, Antecedents and Consequences of Emotional Labor". *Academy of Management Review*(21), 986-1010.
- Museum, N. A. (Dü.). (tarih yok). *Amelia Earhart*. 2016 tarihinde *Pioneers of The Flight*: <http://pioneersofflight.si.edu/content/amelia-earhart-0> adresinden alındı
- Nazlı, A. (2006). Modernitenin Ötekisi:Kadın ve Beden. *Kadın Çalışmaları Dergisi, 1*.
- Nazlı, A. (2015). Kadın Bedeni ve Toplumsal İzdüşümleri: Sosyolojik Bir Bakış . *İçinde Kadın Bedeni ve İstismarı* (1. Baskı).
- Nielsen, G. P. (1982). *From Sky Girl to Flight Attendant: Women and the Making of a Union*. ILR Press.
- NTV Tarih. (2009, Aralık). Seçme ve Seçilme Hakkı 75. yıl. *NTV Tarih*(11), 31-39.
- Oakes, C. (1985). *United States Women in Aviation 1930-1939*. Washington: Smithsonian Institution Press.
- Ouz, H. . (2012). Alanda Bir Kadın. *Fe Dergi 4: Feminist Ele tiri*(1), s. 64-78.

- Ö dül, R. (2010, Mart-Nisan). Sanatta Güzel Beden. *Sanat Dünyamız*.
- Öktem, N. (1994). Dinler ve laiklik. *Cogito*(1), s. 43.
- Özarslan, Z., ve Çoban, B. (2008). Panoptikon Gözün ktidarı. Z. Özarslan içinde, *Gözün ktidarı: Elektronik Gözetim Sistemleri* (s. 139-158). stanbul: Su.
- Özbudun, S. (2007). Bir Egemenlik Alanı Olarak Kadın Bedeni. S. Özbudun, T. Demirer, ve C. Sarı içinde, *Küreselle me, Kadın ve 'Yeni'- Ataerki* (137-145). Ankara: Ütopya.
- Özenç-Uçak, N. (2000). Sosyal Bilimler ve Kütüphanecilik Alanında Nitel Ara tırma Yöntemlerinin Kullanımı. *Bilgi Dünyası* 1(2), 255-279.
- Özsöz, C. (2007). *Pierre Bourdieu'nun Temel Kavramlarına Giri* . Sosyoloji Notları 15.
- Paglia, C. (2014). *Cinsel Kimlikler*. (A. Hazaryan, ve F. Demirci, Çev.) Ankara: Epos.
- Palabıyık, A. (2016). Pierre Bourdieu Sosyolojisinde “Habitus”, “Sermaye” ve “Alan” Üzerine. *Liberal Dü ünçe*(1 61-62), 121 - 141.
- Paquet, D. (2007). *Ayna Ayna, Güzel Ayna: Bir Güzellik Öyküsü*. (O. Türkay, Çev.) stanbul : Y.K.Y.
- Parlak, B. (2007). Bir Tahakküm Alanı Olarak Beden: Utanç Kayna 1-Tutsaklık Alanı ve Özgürlük Umudu. *Ak it Göktürk Anma Toplantısı Bildiri Kitabı* (s. 189-198). stanbul Üniversitesi Yayınlar.
- Pelizzon, S. M. (2009). *Kadının Konumu Nasıl De i ti? Feodalizmden Kapitalizme* . Ankara: mge kitapevi.
- Perlman, F. (2006). *Er-Tarih'e Kar ı Leviathan'a Kar ı*. stanbul: Kaos.
- Platon. (2006). *Devlet*. (A. Erhat, S. Sinano lu, ve S. Sinano lu, Çev.) stanbul : Bankası Kültür Yayınları.

- Randall, L. W. (1999). *Bizi 'Biz' Yapan Hikayeler*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Saktanber, A. (1993). Türkiye'de Meyada Kadın: Serbest, Müsait Kadın veya yi E , Fedakar Anne . . Tekeli içinde, *1980'ler Türkiye'sinde Kadın Bakı Açısından Kadınlar* (s. 211-232). İstanbul : leti im .
- Sancar, S. (2009). *Erkeklik: mkânsız ktidar, Ailede, Piyasada ve Sokakta Erkekler*. İstanbul: Metis .
- Sartwell, C. (1999). *Edepsizlik Anar i ve Gerçeklik*. İstanbul: Ayrıntı.
- Saussure, F. d. (1974). *Course in General Linguistics* . London .
- Sever, M. (2015). "Kadınlık, Annelik, Gönüllü Çocuksuzluk: Elisabeth Badinter'den Kadınlık mı Annelik mi?, Tina Miller'dan Annelik Duygusu: Mitler ve deneyimler ve Corinne Maier'den No Kid üzerinden bir kar ıla tırmalı okuma çalı ması". *Fe Dergi* 7(2), s. 72-86.
- Shilling, C. (1993). *The Body and Social Theory*. London: Sage.
- Sina, A. (2015). enlikler, Eskiça da Atina'da. *Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(1), s. 42-59.
- Spender, D. (1980). *Man Made Language* . London&Newyork : Routledge .
- Stanford, L. T., ve Donovan , M. (1999). *Kadınlar ve Benlik Kaygısı*. (S. Kunt, Çev.) İstanbul: HYB.
- Sutton, R., ve Rafaeli, A. (1988). "Untangling the Relationship Between Displayed Emotions and Organizational Sales: The Case of Convenience Stores". *Academy of Management Journal*(31), 461-487.
- .Büyükoztürk, Çakmak, K., Akgün, E., Karadeniz, Ö., ve Demirel, F. (2008). *Bilimsel Ara tırma Yöntemleri*. Ankara: Pegem.

- im ek, A., Özdamar , N., Becit, G., Kılıç, K., ve Akbulut, Y. (2008). Türkiye'deki E itim Teknolojisi Ara tırmalarında Güncel E ilimler. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(19), 439-458.
- Takı , T. (2005, Mayıs - Haziran - Temmuz). Bir Zamanlar Amerika. *Do u Batı Dü ünçe Dergisi*(32).
- Ta kaya, M. (2009). Kitle leti im Araçlarında Kadın. *Toplumbilim*, 129.
- Taylor, C. (1989). *Sources of the Self: The Making of Political Identity*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tekelio lu, O. (2003). Foucault Sosyolojisi. *Alfa Aktüel*, Bursa.
- Tekin, O. (1995). *Eski Yunan Tarihi* . stanbul: leti im .
- (2012, Temmuz). THY'de Kabin Memuru Kadınlar Direniyor. (N. Akgökçe, Röportaj Yapan) Türkiye Petrol Kimya Lastik çileri Sendikası Kadın Dergisi .
- Tiemeyer, P. (2014.). “*Male Stewardesses: Male Flight Attendants as a Queer Miscarriage of Justice*”. *Genders*.
- Todorov, T., Focroulle, B., ve Legros, R. (2012). *Sanatta Bireyin Do u u* (ikinci b.). (E. Özdo an, Çev.) stanbul: Y.K.Y.
- Toklucu, M. (2015, Ocak). Devletin Baskısı Basının Sancıları. *#Tarih*(8), 34-65.
- Torun, S. (2008). Kırım Sava ı'nda Hasta Bakımı ve Hem irelik. *Doktora Tezi* . Adana: Çukurova Üniversitesi Sa lık Bilimleri Enstitüsü Deontoloji ve Tıp Tarihi Anabilimdalı .
- Tunceli, D. H. (2012). *Kabin Ekiplerinde Tatmini Ve Tükenmi lik Duygusu: THY Örne i*. Ankara: Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi.
- Türk Hava Yolları. (2016). *THY 2016 yıllık Faaliyet Raporu* . Türk Hava Yolları . www.thy.com.tr. adresinden alınımı tır

- Tüzel., G. B. (2009). “Feminist Bir Doktora Tezi Yazmak”. D. H. Ertu rul içinde, *Methodos: Kuram ve Yöntem Kenarından* (s. 539). stanbul: Anahtar Kitaplar.
- Urhan, B. (2009). Görünmezlerin Görünür Olma Mücadeleleri:Çalı an Kadın Örgütlenmeleri. *Çalı ma ve Toplum*(2), 83-110.
- User, . (2010). Biyoteknolojiler ve Kadın Bedeni. E. Y. nceo lu, ve A. Kar içinde, *Kadın ve Bedeni*. stanbul: Aynntı Yayınlan.
- Vantoch, V. (2013). *The Jet Sex: Airline Stewardesses and the Making of an American Icon*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Weeks, J. (1986). *Sexuality*. London: Tavistock.
- Whitelegg, D. (1 Haz 2007). *Working the Skies: The Fast-Paced, Disorienting World of the Flight Attendant*. New York and London: Newyork University Press.
- Williams, C. R. (2003, Kasım). Sky Service: The Demands of Emotional Labour in the Airline Industry. *Gender Work and Organisation*(10), 515-549.
- Williams, M. (2000). *Science and Social Science: An introduction*. Newyork: Routhledge.
- Wilson, S. (1997). The use Ethnographic Tecniques in Educational Research. *Rewiew of Educational Research*(1), 246-265.
- Wittig, M. (2009). Kadın Do ulmaz. *Cogito*(59), s. 194-202.
- Wolf., D. L. (2009). *Saha Çalı masında Feminist kilemler* . stanbul : Anahtar Kitaplar .
- Yaktıl, O. G. (2010). Güzellik Kadınlar çin Nasıl Vaade Dönü ür: Kadın Dergilerindeki Kozmetik Reklamları Üzerine Bir nceleme. *Selçuk leti im*, 6(3), 184-195.

- Yavuz, . (9 Haziran 2015). Ataerkil egemen erkeklik de erlerinin üretiminde kadınların rolü: Trabzon örne i. *Fe Dergi: Feminist Ele tiri*, 7(1), 117-130.
- Yıldırım, A., & im ek, H. (2000). *Sosyal Bilimlerde Nitel Ara tırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin.
- Yıldız, S. (2014). Türkiye’de Cam Tavan Sendromunun Varlı ı Üzerine Bir Ara tırma. *Organizasyon Ve Yönetim Bilimleri Dergisi*, 6(1).
- Yılmaz, Ç. (2013). ç i Sınıfı Bilinci Üzerine Güncel Yakla ımlar. *Çali ma ve Toplum*(38), s. 347-373.
- Yumul, A. (2000, Bahar). Bitmemi Bir Proje Olarak Beden. *Toplum ve Bilim*(84), 37-49.
- Zeithaml, V., Paasuraman, A., ve Berry, A. (1985). Problems and Strategies in Services Marketing,. *Journal Of Marketing*, 49(2), 33-46.
- Ziss, A. (2009). *Estetik*. stanbul: Hayalbaz Kitap,.

lgili Web Siteleri

- 18.2.2016 tarihinde, Pioneers of The Flight: <http://pioneersofflight.si.edu/content/first-womens-transcontinental-air-derby> adresinden alındı
- 1.2.2017 tarihinde, Smithsonian Institution. *Golden Age of Flight*. Smithsonian National Air and Space Museum: <https://airandspace.si.edu/exhibitions/golden-age-flight> adresinden alındı.
- 18.10. 2017 tarihinde, Thrillist Travel: <https://www.thrillist.com/travel/nation/defunct-airlines-hooters-naked-air-pet-airways-erotic-airways-and-more> adresinden alındı.
- 13.10.2017 tarihinde, <http://forum.airporthaber.com/showthread.php?t=47469> adresinden alındı
- 11.06.2016 tarihinde, Ak am Gazetesi. <http://www.aksam.com.tr/yasam/thyden-kirmiziruj-yasagi-kirmizi-bordo-ruj-dovme-yasak/haber-200689> adresinden alındı

- 10.10.2017 tarihinde, Association of American Medical Colleges. (Kasım 2012). *Characteristics of Active Physicians in the United States*. <https://www.aamc.org/download/313228/data/2012physicianspecialtydatabook.pdf> adresinden alındı
- 021.02.2017 tarihinde, Chicago Tribune. Flight attendants through the years, <http://www.chicagotribune.com/business/chi-history-stewardesses-flight-attendants-20130516-photogallery.html> adresinden alındı
- 18.10. 2017 tarihinde, Dörtkarde , . (23 Eylül 1997) <http://www.hurriyet.com.tr/thy-ucaginda-intihar-39265552> adresinden alındı
- 10.10.2017 tarihinde, Latson, J. (15 Mayıs 2015.). *Hired for Their Looks, Promoted For Their Heroism: The First Flight Attendants*. <http://time.com/3847732/first-stewardess-ellen-church/> adresinden alındı
- 10.10.2017 tarihinde Milliyet Gazetesi. <http://blog.milliyet.com.tr/thy--personelin-platin--sari-sac-rengini-ve-kirmizi-ruj-kullanimini-yasakladi-/Blog/?BlogNo=413320> adresinden alındı
- 15.08.2016 tarihinde, Monash Universty. Women Combat Pilots of WW1: http://www.ctie.monash.edu.au/hargrave/women_combat_pilots_ww1.html adresinden alındı
- 15.10.2016 tarihinde, Museum, N. A. *Amelia Earhart*. Pioneers of The Flight: <http://pioneersofflight.si.edu/content/amelia-earhart-0> adresinden alındı
- 13.10.2017 tarihinde, Napikoski, L. (27 Kasım 2016). Flight Attendants and Sex Discrimination: <http://womenshistory.about.com/od/Job-Rights/a/Flight-Attendants-Discrimination-Overview.htm> adresinden alındı
- 13.10.2017 tarihinde, New York Times. (11 Temmuz 1986). *United Settles Sex-Bias Case*. <http://www.nytimes.com/1986/07/11/business/united-settles-sex-bias-case.html> adresinden alındı
- 15.03.2016 tarihinde, New York Times. (30 A ustos 1991) *Accord on Flight Attendants' Weight*. <http://www.nytimes.com/1986/07/11/business/united-settles-sex-bias-case.html> adresinden alındı
- 18.10.2017 tarihinde, NTV. (6 Temmuz 2011). Evlilikte Tecavüz Cezalandırılmıyor: www.ntv.com.tr/turkiye/evlilikte-tecavuz-cezalandirilmiyor,7uzAQ18UC0O5qN0rlsxwAg adresinden alındı
- 13.03.2016 tarihinde, Oxford.Oxford Living Dictionary. <https://en.oxforddictionaries.com/definition/host> adresinden alındı

- 2.09.2017 tarihinde, Özçelik, B. (2010, Mayıs 30). <http://www.airporthaber.com/thy-haberleri/kabin-memurlugunun-avantajlari-dezavantajlari-24110h.html> adresinden alındı
- 10.09.2017 tarihinde Radikal. (16A ustos2014). <http://www.radikal.com.tr/radikalist/dunyada-nufus-artisina-sebep-olan-7-olay-1207100/> adresinden alındı
- 19.10.2017 tarihinde, Semerci, Y. C. Atlantik Okyanusu'nu tek başına uçarak geçen ilk kadın: Amelia Earhart: <https://bilimvegelecek.com.tr/atlantik-okyanusunu-tek-basina-ucararak-gecen-ilk-kadin-amelia-earhart/> adresinden alındı
- 15.06.2017 tarihinde, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. <http://web.shgm.gov.tr/tr/havacilik-personeli/2138-kabin-memuru> adresinden alındı
- 16.10.2017 tarihinde, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. 2015 Faaliyet Raporu. http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/raporlar/2015_faaliyet_raporu_29.02.2016.pdf adresinden alındı
- 1.8.2017 tarihinde, Smithsonian Institution. Smithsonian National and Space Museum. http://pioneersofflight.si.edu/pioneering_moments adresinden alındı
- 20.12.2017 tarihinde, Legal Information Institute. <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/121.391> adresinden alındı
- 15.10.2017 tarihinde, Tayyareci. Bedriye Tahir Gökmen: <http://www.tayyareci.com/bedriye.htm> adresinden alındı
- 14.03.2016 tarihinde, Telegraph. <http://www.telegraph.co.uk/travel/news/unusual-flight-attendant-requirements-the-good-the-bad-the-beautiful/> adresinden alındı
- 14.03.2016 tarihinde, Telegraph. <http://www.telegraph.co.uk/travel/news/Meet-Virgins-newest-flight-attendant-a-59-year-old-grandmother-of-11/> adresinden alındı
- 18.10.2017 tarihinde, Telegraph. (26 A ustos 2015). Qatar Airways relaxes controversial pregnancy and marriage rules. <http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/transport/11826281/Qatar-Airways-relaxes-controversial-pregnancy-and-marriage-rules.html> adresinden alındı
- 10.10. 2017 tarihinde, The New York Times. (12 Nisan 1936). <http://query.nytimes.com/gst/abstract.html?res=9E04E0DE163AE33BBC4A52DFB266838D629EDE&legacy=true#> adresinden alındı

- 7.03.2017 tarihinde The Sun . Landing Strip. Vietnam 'Bikini Airline':
<https://www.thesun.co.uk/news/3027011/vietnam-airline-vietjet-flight-attendant-bikini-pictures/> adresinden alındı
- 10.11.2017 tarihinde, Türk Hava Yolları. (2016). *THY 2016 yıllık Faaliyet Raporu* .
Türk Hava Yolları . www.thy.com.tr. adresinden alınmıştır
- 20.05.2017 tarihinde, USA Today. (02.04.2004). *Delta orders redesign of uniforms*.
<http://news.delta.com/timeline-evolution-deltas-uniforms> adresinden alındı
- 10.10.2017 tarihinde, U.S. Department of Labour. "*Occupational Outlook Handbook - Flight Attendants*". Bureau of Labour Statistics. <https://www.bls.gov/ooh/transportation-and-material-moving/flight-attendants.htm> adresinden alındı
- 19.04.2016 tarihinde, Virgin America. <https://www.virginamerica.com/cms/airline-jobs/why-virgin-america> adresinden alındı
- 19.10.2017 tarihinde <https://alitezal.com.tr/index.php?sid=yazi&id=738> adresinden alındı
- 19.10.2017 tarihinde <http://kadinlarsokakta.org/tag/emma-goldman/> adresinden alındı

EK 1: DER NLEMES NE GÖRÜ ME ÖRNE

Görü me Süresi: 3 saat

Ya : 31

Kabin memuru olarak çalı tı ı süre: 3,5 yıl

Kabin Memurlu una Devam Edip Etmedi i: Devam etmiyor.

S: E itim durumun nedir?

G3: Mühendisim.

S: Kaç yıl kabin memuru olarak çalı tın?

G3: Üç buçuk sene. 2009'da ba ladım.

S: Bu mesle i daha çok kadınların kendileri mi tercih ediyor yoksa i e alımlarda daha çok kadınlar mı tercih ediliyor sence?

G3: Kabinde %80 daha fazla kadın var. Hem kadınların tercih etti i bir durum hem de alımlar bu e kilde gerçekte tiriliyor.

S: e ilk alındı ın zaman yapılan psikolojik testin amacı neydi sence?

G3: Psikoloji testi bir formaliteydi bana göre. Amacına yönelik bir uygulama de ildi. Örne in bana u soruyu sordular; uçakta erkek bir yolcunun ba ına bir ey geldi yardımcı olur musun? Herhalde amaç kadın erkek ayrımı yapıyor muyum onu ölçmekti diye dü ünüyorum; ancak irket içine girdikten sonra uygulanan psikolojik testin sadece prosedür icabı yapılan bir ey oldu unu anladım; çünkü sizin psikolojinizin uçmaya ba ladıktan sonra kimsenin umurunda olmadığını gördüm. Gerek insan kaynakları, gerek kabin memurlarının ba lı bulundu u kabin hizmetler müdürleri olsun kimse sizin ne i performansınızı ne de psikolojinizi kollamak, güçlendirmek için çaba harcamıyordu.

S: Kabin memuru olmak için yaklaşık olarak iki aylık bir e itim sürecinden geçtiniz. Bu e itimler a ırlıklı olarak emniyet ve güvenlik prosedürleri ile ilgiliydi. Uçu lara ba ladıktan sonra ya adı ın sorunlar, a ırlıklı olarak emniyet a ırlıklı mıydı?

G3: Ben bütün uçu hayatım boyunca sadece 1 kere emniyetle ilgili sorun ya adım. Onda da ofise dahi ça ırılmadım. Onlar çok unique olaylar zaten kırk yılda bir ba ınıza gelir; ancak yüzlerce kabin içi ekiplerle ve yönetimle ilgili yani insanlar arası ili kilerle ilgili sorun ya adım ve ofise ça rıldım.

S: Bu kadar çok kadının oldu u bir alan dedik, peki uan erkek çalı anların daha fazla oldu u bir sektörde çalı ıyorsun. %95'i erkek demi tin. uan ki i inde kabin memurlu u yaptı ın dönemlere göre daha az sorun ya adı ını söyleyebilir misin?

G3: Bunun kar ıla tırmasını yapmam çok zor çünkü ben uan e itim seviyesi yüksek beyaz yakalılarla çalı ıyorum. Muhatap oldu um insanların hepsi alanında uzman mühendisler. Ama ben kabin memuruyken birlikte çalı tı ım insanların ço u, üniversite mezunu olmasına ra men kısır vizyona sahip, kendini geli tirmemi insanlardı. Çünkü kabin memurlarından sorumlu olan yönetici zaten lise mezunu ve cahil bir insandı. Kendini hiç geli tirmeyen, bulundu u pozisyonu hak etmeyen bir kadındı. Koltu una yapı mı ve bunu kaybetmemek adına yapmayaca ı hiçbir ey olmayan, vah i bir insandı. Bu pozisyon için çok yetersiz bir insandı ve kendisi de bunun farkında oldu u için di er kadınları vah ice yönetiyordu, korku cumhuriyeti kurmu tu. Kimse kendi gibi davranamıyordu. Herkes huzursuzdu. Çünkü devamlı tehdit ediliyordu insanlar. Bu sebeple kar ıla tıramıyorum.

S: Bu mesle i yaparken sen, i in en önemli kısmının ne oldu unu dü ünüyordun?

G3: En büyük görevim, yolcuların güvenli ini sa lamak ve irket prosedürleri do rultusunda kokpit, yer ve kabin içi üçgeninde dengeli bir uçu gerçeikle mesini sa lamaktı.

S: Uçu un dönem boyunca hiç utandı ını ya da utandırıldı ını dü ündü ün bir olay ya adın mı?

G3: Çok ya adım. İlk uçu umda ba ladı daha her ey. İmdi havacılık çok farklı bir sektör. Hangi sektöre girersen gir o yabancılı ı bu meslekte hissetti in kadar hissetmezsin. Çünkü havacılı ın bamba ka bir do ası var. nsanın buna adapte olması di er i lere göre çok zor. Bu kabin içinde üstüm olan insanlar tarafından bana ya atıldı. Amirler seniorler. Sen daha junior olarak ilk uçu a gitti inde birbirleriyle bir olup sana cehennem azabına çevirirler o uça ı. Ardından uçu bittikten sonra arkandan bir ton dalga geçme, küçümseme, alay etme gibi tavırlar duyarsın. Tüm bunları ya sindirmek zorunda kalırsın, zaten sindirmezsen bir üst merciye durumu iletmeye gitsen orada daha beter bir tavırla kar ıla ırsın. Bu bir kültür çe ididir bence, benim çalı tı ım irkette yaratılmı bir kültürdür. En korkunç ey ne biliyor musun? Bir insanın çalı tı ı bir kurumda performans ve verimlili inin neye göre de erlendirildi ini bilmemesidir. Benim çalı tı ım irkette ba ndan sonuna kadar herkes bunu ya ıyordu. Sen uyarılırsın, maa ın kesilir, ikaz alırsın ama neden oldu unu bilirsin ama kabin memuruyken senin performansını de erlendiren tek ey bir kabin hizmetler müdürünün ki isel dü ününcesiydi. Asla k'na bir sorun dolayısıyla gitmedim ben. Ya anan sıkıntılar kapalı kapılar ardında, birbirleriyle aynı dönemde irkette çalı mı , yükselme ve kabin hizmetler müdürleri olmu kadınların, a ız birli iyle, it iti ısırılmaz mantı ıyla organize edilmi bir çete var. Bunlar kendi aralarında olayları bir üste ta ımadan, insanları harcayıp duruyorlar. Olayları kapatıyorlar, sızdırmıyorlar. Sistem bunun üstüne kurulu. Ba vurabilece in hiçbir merci olmadı ı gibi yazılı hiçbir kuralda olmadı ı için neye göre savunaca ında muamma olarak kalıyor. Neticede o müdürlerin seni nasıl bir insan olarak gördükleri senin hakkında karar vermelerini sa lıyor.

Nasıl savunabilirsin ki kendini. Neye göre? Kurallar A insanına farklı uygulanıyor, B insanına farklı uygulanıyor. Dolayısıyla ki isel husumete

dönü ece ini anlıyorsun mevzuların, uçu larına geleceklerini, ardından seni gözetlemesi için ba ka amirlere denetim raporu tutturacaklarını, olur olmaz bahanelerle huzurunu kaçıracaklarını, downgrade edilece ini bildi in için i ten çıkmamak için sineye çekiyorsun.

lk kabine girdi imde, ya adı m olay en utandı m andı. Tüm uçu u bana cehennem azabına cevirdiler, uçu bitip debriefingte konu mak istedi imde bana takındıkları tavır tamamen yıkıcı bir tavidir. Hakarete varan konu malar ve kendimi savundu umda rapor edilmem ve daha ilk uçu umda ofise çekilmemle sonuçlandı. Bu çok utandı m bir olaydı buna benzer çok fazla olay ya adım. Ba ka bir örnek vereyim. irketin gözdesi bir kız vardı ben ilk irkete girdi imde. Bu kız, irketin reklam yüzü olan kaptanlardan biriyle çıkıyordu. Bu kız bu adamla çıkarken dokunulmazdı. Tüm yöneticilerle kankaydı. Kız ne zaman bu kaptandan ayrıldı. Yerle bir ettiler kızını. Utandırmaların alasını ya attılar kıza. Sürekli odalara ça ırdılar, bozdular, yordular.

S: Bu durumda kokpitin kabine üstün bir duru u oldu unu söyleyebilir miyiz?

G3: Kokpitin kabine bir hiyerar isi var ve ben bunun kötü oldu unu dü ünmiyorum. yi ki böyle bir sınır var. Kokpit kabinden üstündür. Kabin yöneticilerine bu durum etki ediyor. Mesela aynı olayda bir kabin memurunun yazdı ı raporla, kaptanın yazdı ı rapor aynı ekilde incelenmez. Tabii ki de kokpit ayrılıyor. Yani kokpitten biriyle ili ki ya ayan birinin di er insanlara üstünlük sa laması durumu oluyor otomatik olarak. Kabin yöneticilerinden hiç biri genel olarak, kokpitten biriyle ters dü meyi istemez. Ama bu olması gerekti i kadar. Kokpitten biri kabinden birine rahatsızlık verirse o da i inden olur.

S: Sence sosyal medya hesaplarınız irket tarafından kontrol ediliyor mu?

G3: Tabii gözleniyor. Bunun en güzel örne ini isimli arkadaş ımızın ba ına gelen olayda görebiliriz. Facebook'a yazdı ı bir not yüzünden ak amına i ten çıkarıldı.

S: Mesle e ba lı oldu unu dü ündü ün sa lık problemlerin var mı?

G3: Hangi birini sayayım. Her eyden önce orta kulak iltihabı oldum defalarca ve kronik hale geldi. Trolley çekmekten belim sakat. Ayrıca vücudumda biriken radyasyonu hiç hesaba katmıyorum. Bu konuyla ilgili geçen aylarda TALPA ba kanının yaptı ı açıklamayı izlemelisin. Kanseri vakalarından her hafta kaç pilot ölüyor. Biz i e girerken aldık sa lık raporu sonra bir daha hatırlamıyorum.

S: Meslekteki kadınlar ve erkeklerin sence farklı avantaj ve dezavantajlara sahip oldu unu dü ünüyor musun?

G3: Bir i yeri bünyesinde prezentable olan ki ileri çalı tırmak ister. Bu her i için böyledir. Ben buna kar ı de ilim. Kadınlar bu anlamda daha bakımlı, canlı oluyorlar. Bu ö renilmi bir ey olabilir çünkü dünyanın her yerinde böyle ama ben bundan rahatsızlık duymuyorum. Bakım i ini belli bir seviyenin üstüne çıkarmadı ın sürece, insanlar güzel, bakımlı ve canlı birilerini kar ılarında görmekten her zaman daha çok ho lanırlar.

S: Sence bu meslekte belirtti in seviyeyi a ma e ilimi var mı?

Bazı kişiler tarafından olabilir ama ben öyle bir şey gözlemlemedim. Etkimlerde her zaman bakımlı olman, tiptop olman gerektiği örnektir. Yani bu bir kural ojesiz uçuşa gidemezsin, makyajsız uçuşa gidemezsin. Bu dünyanın her yerindeki hostesler için bu böyledir. Hatta her iş için böyledir. Güzel, bakımlı bayanlar öne çıkar. Bu dünyanın kuralı gibi bir şey. Makyaj yapmak istemeyen biri bu işi yapamaz çünkü kural budur. Bir askerde her gün üniformasını giyip işe gitmek zorunda. Bir şirketin Ceo'su kotla işe gidemez. Koç grubunun şirket içi kurallarını oku. Seni bir cinsel obje olarak, bir güzellik ikonu figürü olarak ortaya sunmaya asla zorlayamaz; ancak presentable olmanı ister. Yani bunu söyleyebilirim. Etkimlerde alımlarda ben ve bir başka kadın kaldıysa ve etkime koştulardaysak, güzel olduğum için beni almırlardır. Yani ben bunun sadece bu meslek özelinde değil, her yerde böyle olduğumu düşünüyorum. Ama bu meslek özelinde %100

S: Güzel olduğumu düşünüyor musun?

G3: Tabii ki düşünüyorum.

S: Peki Lufthansa'da ya da başka havayollarında daha yaşlı kabin memurlarının çalıştığına şahit oldum. Siz de durum nasıldı?

G3: Bizde o kadar yaşlı kabin memuru görünmek pek mümkün olmaz. Tektük belki. Benim çalıştığım dönemde 200 kişilik şirkette 1 kişi 50 yaşlarındaydı.

S: Kabin içi sessizlik etkimi aldın mı?

G3: Ayrıca özel bir etim almadım ama devamlı gerek şirket içi yazılarda gerek etkimlerde etkimenler tarafından sözel olarak dedikodu yapılmaması gerektiği ile ilgili uyarı alırdık. Ama burada neyin dedikodu olduğu özel olarak belirlenmiş bir şey de ildi. Ayrıca etkimde bunu söyleyen insanlar en çok dedikodu yapan insanlardı. Şirkette dedikodu yapıp çok sevilen insanlarda vardı. Şirketin her kuralına uyarım. Kural benim için sorun değildir ne kadar katı olduğu da önemli değildir. Bunu gerektiriyorsa yaparım ama herkese etim uygulanırsa uyarım.

S: Yönetim tarafından iyi kabin memuru olmak nasıl tarif edilirdi?

G3: Olması gerekenler söylenirdi. Etkimlerini anlamı hazmetmi, şirket prosedürleri doğrultusunda uçan insan iyi kabin memurudur. Kabine derli toplu gelmen istenir ama senin amirin müdürün harabeden çıkması gibi işe gelir.

S: Kabin memuru üniformaları sence kabin memurları düşünülerek mi hazırlanmıştır?

G3: Öyle olsaydı, üniformaları tasarlamadan önce bize küçük bir anket yaparlardı. Tamamen şirketin, moda'nın, dönemin, ideolojinin şekillendirdiği gibi tasarlandı. Ama biz giydik.

S: Yolcuların kabin memurundan beklentisi neydi?

G3: Güleryüz ve birebir ilgi. Bu mümkün değildir ancak mümkün hale getirmek için zorlanıyorduk.

S: Yeni tanıştığım insanlara mesleğimin ne olduğunu söylerken rahatsızlık duydu mu?

G3: Ben duymadım ama çevremdeki herkes rahatsızlık duyuyordu.

S: Ya ının ten çıkarılmada etkili oldu unu dü ünüyor musun?

G3: Tabii ki ama kendine iyi bakarsan kalabilirsin. Yasalarla ilgili hiç bir ey bilmiyorum bu benim eksikli im. Maa bordrosunu kontrol etmi insan de ildim çünkü ailemin yanında ya ıyordum. Durumumuz iyiydi. Bu yüzden haklar konusunda tamamen eksi im yani kaç ya ımıza kadar çalı abilirdik kalabilseydik bilemiyorum.

S: Bu meslek senin benli in ve kimli inle uyumlu muydu?

G3: Evet ben i e i olarak bakarım kabin memuru olmu um, fotokopi çekmi im fark etmez. Ben günün sonunda o i in gereklili i neyse yaptım mı ona bakarım. Robot gibi çalı ırım herkes böyle de ildir. O i yaparken de azap çektirmedim kendime. Yani undan ho lanmam, devamlı ikayet edip uçmaya devam eden insanlar vardı. O zaman bırak ya da ikayet etme. O yüzden bu meslek benim karakterimle uyumluydu. Havacılı ı sevmi tim.

S: Bu mesle in olmazsa olmazı nedir?

G3: Low cost bir firmada çalı ıyorsa tüm yük kabin memurunun omzundadır. irketin beceremedi i her eyi kabin memuru kompanse etsin ister. Yorulmak nedir bilmemek, herkesle birebir ilgilenmek, sa lı ından olmak gibi gerçekleri ba tan kabul etmesi gerekir.

S: Bu meslek seni yalnızla tırdı mı?

G3: Hayır; ama havacı arkada lar buldum çok anslıydım. E er onlar olmasaydı kesinlikle çok yalnız kalırdım.

S: Bu mesle i yaparken kar ılı ını aldı ını dü ünüyor muydun?

G3: Ben aldı ımı dü ünüyorum ama erkek olsam, ev geçindiriyor olsam, çocu um olsa bamba ka bir cevap verirdim. Çünkü erke in toplumsal olarak ev geçendirme misyonu var. Dedi im gibi ben ailemin yanındaydım ihtiyacım çok yoktu.

S: Evli misin?

G3: Evet evliyim.

S: E in bu meslekle ilgili ne dü ünüyor?

G3: Bu mesle i yapsaydım asla benle evlenmezdi.

S: Meslekten olmayan insanlar bu i i nasıl görüyor?

G3: Bunlarda da para ... diye görüyor. Uça ın içindeki asıl görevini bilmedikleri için, çocu un altını de i tirmeye varana kadar, herkes her türlü hizmeti bekliyor senden uçakta.

S: Kadınların bu meslekte fazla olması problemleri daha rahat çözdükleri anlamına geliyor mu?

G3: Türkiye için konu ursam, kadın erkek ayırmadan bu ülkede i eti i olmadı nı söyleyebilirim. Kadınlar da en az erkekler kadar, vah i, yetersiz, ahlaksız ve kötü.

S: Uçu hayatın boyunca hiç tacize u radın mı?

G3: Yolcu tarafından mı? Evet. Tabii ki u radım. Sözel, mesela bir yolcu uçu un ba ından sonuna kadar, seni çok be endim, seni alcam, senle evlencem deyip durmu tu.

S: Peki uan çalı tı nı i yerinde böyle bir durumla kar ıla tın mı?

G3: Hayır, ne mü teriden ne i arkada larımdan.

S: Ne tepki verdin uçakta?

G3: Hiçbir ey yapmadım; çünkü bu ... diyalo a girmek daha kötü olur. Bir an önce defolup gitmesini beklersin.

S: Peki tacizin boyutu de i se eline kartını tutu tursa?

G3: Yırtıp atarım kartı. Gözünün önünde yaparım.

S: Çalı rken gözlendi ini dü ündün mü?

G3: Her an. Ekip arkadaş ların, kaptan, yolcu... Statün yükselse bile gözleme oranında azalma olmaz bu i te. Çünkü herkes yükselmek için rapor sistemini kullanır. e ilk ba lamı ki i de seni rapor edebilir.

**EK 2: GÖRÜ MEYE KATILAN KAB N MEMURLARININ ÇALI TI I
RKETLER**

TÜRK HAVA YOLLARI	3 Görü meci
ONUR AIR	1 Görü meci
PEGASUS	2 Görü meci
SUN EXPRESS	2 Görü meci
ATLAS JET	1 Görü meci
CORENDON	1 Görü meci
FREE BIRD	1 Görü meci
IZAIR	1 Görü meci

ÖZGEÇM

Sezen Demirhan. 1984'te Ankara'da do du. İlk, ortaokul ve liseyi zmir'de okudu. 2002'de Eski ehir Anadolu Üniversitesi Turizm bölümünde ba ladı 1 lisans ö renimini 2007 yılında tamamladı. 2008 yılında aynı üniversitede ba ladı 1 Gazetecilik yüksek lisansını yarıda bıraktı. Ege Üniversitesi Kadın Çalı maları Programında yüksek lisans ö renimine 2015 yılında ba ladı. 2014 yılında Türk Hava Kurumu Üniversitesi'nde Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri bölümünde ö retim görevlisi olarak göreve ba ladı. uan Antalya Akev Üniversitesinde ö retim görevlisi olarak görev yapmakta ve havacılık konusunda çalı malarını sürdürmektedir.

ÖZET

Kadın alı anların a ırlıkta oldu u bir alan olan havacılık sektörünün belirleyicilerinin, kabin memurlarının hayatları üzerindeki etkisi, e itli güzellik mitleriyle özde le tirilen meslek çalı anlarının, sınırlandırılmı beden politikaları kar ısında tutumları, duygusal emek yükü ve cinsiyetçi politikalar belirlenerek, bu politikaların kadın ya amlarına etkisi tespit edilmek üzere bir çalı ma yapılmı tır.

Görünmez bir meslek olarak tanımlanabilecek mesle i icra eden kabin memuru kadınların temsili bol ancak kendi söylemlerinin hemen hemen hiç yer almadı ı literatüre, kendi hikayelerinin ve söylemlerinin kazandırılmasının hedeflendi i çalı ma da Türkiye’de bulunan Hava yolu ırketlerinde halen çalı makta olan ya da bir dönem kabin memurlu u yapmı kadınlar derinlemesine görü meler yapılarak katkı sa lamı lardır.

Çalı ma kadın kabin memurları üzerine odaklanmakta ve onların toplumsal olarak cinsiyetlendirilmı özelliklerinin bu sınırlı ba lamda nasıl kuruldu unu ve müzakere edildi ini ara tırmaktadır.

ABSTRACT

The study was carried out in order to determine the determinants of the aviation industry's effects of women cabin attendant's lives. The occupational workers identified with various beauty myths, attitudes towards restricted body politics, the emotional labor burden and sexist policies, and the effects of these policies on women's lives.

The profession can be described as an invisible occupation. The literature that the representation of women is abundant but their own discourse almost never takes place. The study aimed at the acquisition of their own stories and discourses, the women who are currently working in airline companies in Turkey or who have been worked as a cabin attendant.

The work focuses on women cabin crews and explores how their socially gendered subjectivities are established and negotiated in this limited context

Keywords: Cabin Attendants, Feminism, Power, job Discrimination Gender, Airways, Patriarchy