



Türk Turizm Araştırmaları Dergisi

2019, 3(3):188-198.

DOI: [10.26677/TR1010.2019.154](https://doi.org/10.26677/TR1010.2019.154)

ISSN: 2587-0890 Dergi web sayfası:

<https://www.tutad.org>



ARAŞTIRMA MAKALESİ

Kapadokya'da Balon Turizmi Deneyimi ve Kabul Edilebilir Risk Durumu

Dr. Öğr. Üyesi Mehmet CAN

Aksaray Üniversitesi, Güzelyurt Meslek Yüksekokulu, Aksaray, e-posta: mehmet23can@hotmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7985-4126>

Öğr. Gör. Çağla ÜST CAN

Aksaray Üniversitesi, Güzelyurt Meslek Yüksekokulu, Aksaray, e-posta: caglaust@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0615-5903>

Öz

Balon turizmi deneyimi, katılımcılara egzotik bir bölgeyi havadan daha geniş ve güzel açıyla, ilginç ve heyecan verici şekilde seyir imkânı sunan ve belirli düzeyde risk ve kontrollü tehlike içeren macera turizmi kapsamındaki deneyimlerden biridir. Balon deneyimi turizmi de dâhil olmak üzere tüm macera turizmi türlerinde, faaliyetlerin doğası gereği, farklı derecedeki yaralanma ve ölüme neden olan kaza riski, bu turizm türlerinin en önemli konularından biridir. Balonla seyahat etme dünyada düşük riskli bir etkinlik olarak kabul edilmesine rağmen, meydana gelen kazaların etkisiyle, bu etkinliği deneyecek biri için oldukça riskli görünmesine neden olabilmektedir. Bu çalışma ile Kapadokya'da balon deneyiminin kaza riskine karşı geliştirilen emniyet tedbirlerinin sonucunda genel balon durumu ve kaza riski taşıyan durumların kabul edilebilirlik düzeyi ortaya konmaya çalışılmıştır. Bu anlamda Kapadokya'da balon firması yöneticilerinin, balon pilotlarının ve denetleme konumundaki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yetkililerinin, yaşanan balon kazalarının sebeplerine ve bu kazalar sonrasında alınan ve alınması gereken önlemlere yönelik yaklaşımları eleştirel bir açıyla ortaya konulmuş ve bu çerçevede bazı çözüm önerileri sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Kapadokya, Balon Turizmi, Kabul Edilebilir Risk.

Makale Gönderme Tarihi: 18.02.2019

Makale Kabul Tarihi: 01.07.2019

Önerilen Atıf:

Can, M. ve Üst Can, Ç. (2019). Kapadokya'da Balon Turizmi Deneyimi ve Kabul Edilebilir Risk Durumu, *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 3(3):188-198.

© 2019 Türk Turizm Araştırmaları Dergisi.



Journal of Turkish Tourism Research

2019, 3(3): 188-198.

DOI: [10.26677/TR1010.2019.154](https://doi.org/10.26677/TR1010.2019.154)

ISSN: 2587-0890 Journal Homepage:

<https://www.tutad.org>



RESEARCH PAPER

The Experience of Balloon Tourism in Cappadocia and The Acceptable Risk Situation

Dr. Mehmet CAN

Aksaray University, Güzelyurt Vocational School, Aksaray, e-mail: mehmet23can@hotmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7985-4126>

Lecturer, Çağla ÜST CAN

Aksaray University, Güzelyurt Vocational School, Aksaray, e-mail: caglaust@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0615-5903>

Abstract

Balloon tourism experience provides participants with an opportunity to view an exotic area over the air with a wider and a beautiful angle in an interesting and exciting way and it is one of the experiences in adventure tourism, which includes a certain level of risk and controlled danger. Including the hot air balloon tourism, all types of adventure tourism, due to the nature of their activities, include accident risks resulting in various degrees of injury and death, which is one of the most important topics of these types of tourism. Although riding with a balloon is regarded as a low-risk activity in the world, with the effects of accidents experienced, it could be seen rather risky for someone who would try this activity. In this study, it was aimed to reveal the states of the balloon as a result of safety precautions developed against accident risk in balloon experience in Cappadocia and to present the acceptable levels of situations that have accident risks. In this sense, the perceptions of managers of the balloon companies in Cappadocia, balloon pilots and the authorities of Directorate General of Civil Aviation, which is in a supervisory position about the results of balloon accidents experienced and their approaches towards precautions taken following these accidents and precautions that should be taken were revealed in a critical aspect.

Keywords: Cappadocia, Balloon Tourism, Acceptable Risk.

Received: 18.02.2019

Accepted: 01.07.2019

Suggested Citation:

Can, M. and Üst Can, Ç. (2019). The Experience of Balloon Tourism in Cappadocia and the Acceptable Risk Situation, *Journal of Turkish Tourism Research*, 3(3):188-198.

© 2019 Türk Turizm Araştırmaları Dergisi.

GİRİŞ

Macera turizmi, doğal bir çevre veya alışılmamış bir açık hava ortamında, genellikle kişisel mücadele ile ilgili algılanan risk ve kontrollü tehlike içeren, yeni bir deneyimi keşfetmek için yapılan özel amaçlı bir aktivite seyahati olarak tanımlanmaktadır (Sung, 2000: 21). Diğer bir tanıma göre macera turizmi; açık hava ortamında gerçekleştirilen, katılımcının belirli derecede heyecan duymasına neden olan ve belirli derecede risk durumu içeren, ticari anlamda işleyen faaliyetler bütünüdür (Bentley vd., 2001: 32). Doğada ve açık hava ortamında gerçekleştirilen bir etkinlik olarak tanımlanan macera turizmi türlerinden biride balon deneyimi turizmidir. Balon deneyimi turizmi, katılımcılara egzotik bir bölgeyi havadan daha geniş ve daha güzel bir açıyla, ilginç ve heyecan verici şekilde seyir imkânı sunan ve belirli düzeyde risk ve kontrollü tehlike içeren macera turizmi kapsamındaki deneyimlerden biridir.

Macera turizmi türlerinin tamamında, gerçekleştirilen faaliyetlerin doğası gereği, farklı derecelerde yaralanma ve ölüme neden olan kaza riski, bu tür etkinliklerin en önemli konularından biridir (Gülcan, 2004: 7). Ancak macera turizmi içerisinde balonla seyahat etme düşük riskli bir etkinlik olarak kabul edilmesine rağmen, meydana gelen kazaların etkisiyle, bu etkinliği yeni deneyimleyecek biri için algılanan risk boyutu oldukça yüksek olmaktadır (Garda ve Karaçor, 2016: 609). Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü tarafından yapılan tanımlamada, havacılıkta ve dolayısıyla balonda, faaliyetin doğası gereği yüzde yüz emniyet veya sıfır risk yoktur. Yüzde yüz emniyet ya da sıfır risk sadece operasyonun gerçekleştirilmemesi sonucu söylenebilir. Her hava trafik aracı için ayrı ayrı tanımlanmamıştır ancak havacılık sektöründe belirli derecedeki kabul edilebilir risk durumu, emniyetli olarak addedilir. Bu konuda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü operasyonel risk yönetim sistemi olarak kullanılabilir emniyet yönetim sistemi yönetmeliği oluşturmuştur. Emniyet yönetim sistemi (SHY-SMS), esasen doğmuş veya doğabilecek tehlikeleri ve risk unsurlarını belirleyerek; her bir tehlikenin sonuçlarına yönelik risk analizlerinin yapılması ve alınan emniyet önlemleri ve azaltma kontrol faaliyetleri ile bu risklerin bertaraf edilmesi veya kabul edilebilir bir seviyeye getirilmesini içerir (www.shgm.gov.tr).

Emniyet yönetim sistemi yönetmeliğine göre; insanların yaralanmasına, sağlığının bozulmasına veya ölmesine neden olabilecek her türlü tehlikenin sonuçlarına yönelik meydana gelen istenmeyen durumlar risk olarak tanımlanmaktadır. Risk analizi ise öngörülebilir en kötü durum referans alınarak, kötü sonuçlara sebep olabilecek tehlikenin gerçekleşme olasılığı ile bu riskin gerçekleşmesi durumunda ortaya çıkacak etkinin derecesinin değerlendirilmesini içerir. Bu değerlendirme sonucu riskin boyutunun yüksek çıkması sonucu alınan emniyet önlemleri, kazaya neden olabilecek tehlikenin ortaya çıkmasını engellemek ve oluşturabilecek risk hasarlarının giderilmesi amacıyla gerekli emniyet bariyerlerinin oluşturulmasını içerir. Azaltma kontrol faaliyetleri ise alınan emniyet önlemlerine rağmen gerçekleşen olaylarda tahmin edilemeyen tehlikeyle karşılaşıldığında risk hasarlarının boyutunu azaltmak için alınan önlemlerdir. Bu noktada alınan emniyet bariyerleri ve azaltma kontrol faaliyetleri neticesinde ortaya çıkabilecek kaza tahammül edilebilir düzeye indirgenmiş yani kabul edilebilir risk seviyesine getirilmiş olunur (www.shgm.gov.tr).

Havacılıkta kabul edilebilir risk düzeyinden bahsedilebilmek veya emniyetlidir diyebilmek için emniyeti etkileyecek risk etmenlerinin bilinmesi gerekmektedir. Havacılıkta emniyeti etkileyen kaza riski kaynaklarının en genel ve önemli unsurları; meteorolojik şartlar, uçuşa elverişlilik gereklilikleri, organizasyonel gereklilikler ve insan faktörüdür. Havacılıkta bu risk oluşturan unsurlara yönelik oluşturulan emniyet bariyerleri sonucu kabul edilebilir risk veya emniyet kavramından bahsetmek mümkün olabilmektedir. Bu kaza risklerine yönelik yapılan analizler

sonucu çeşitli eğitim, prosedür ve tasarımlar oluşturularak emniyetli veya kabul edilebilir seviyeye indirilir.

Balon deneyimi turları, turistik amaçlarla Türkiye'nin birçok bölgesinde yaygın olarak yapılmaktadır. Ancak özellikle sıcak hava balon turları denilince ilk akla gelen yer en önemli turizm merkezlerinden biri olan Kapadokya'dır. Balon deneyimi turizmi Kapadokya Bölgesi'nde 1991'de Türk Hava Kurumu ile başlayıp 2006'da diğer işletmelerin açılmasıyla ivme kazanmıştır. Sıcak hava balonculuğu kısa zamanda bölgenin katma değeri haline gelerek ve yüksek ekonomik getiri kaynaklarından biri durumuna gelmiştir.

Kapadokya'da sıcak hava balonculuğu alanında gerek trafik hacmi gerekse uçulan gün sayısı bakımından dünyanın en büyük ticari operasyonu yürütülmektedir. Kapadokya bölgesinde 2018 yılı itibari ile toplamda 31 balon işletmesi 260 sıcak hava balonuyla faaliyet göstermektedir ve yıllık 600.000 civarında turiste hizmet verilebilmektedir. Ayrıca bölgede Meteorolojik şartların el vermesi durumunda yıllık ortalama 280 gün uçulmakta ve günde ortalama 90-100 civarında balon, uçuş gerçekleştirilmektedir (www.shgm.gov.tr) Kapadokya'da bir günde yapılan uçuş sayısına dünyanın diğer uçuş yapılabilen bölgelerinde sadece festival kapsamında ulaşılabilmektedir. Almanya, İngiltere, Fransa ve Hollanda gibi Avrupa ülkelerinde yılda maksimum 60 gün uçuş yapılabilir. Kapadokya bölgesindeki uçuş sayısına en yakın sayılabilecek ticari uçuşlar Kenya'da yapılmaktadır. Kenya'da günde yaklaşık 40-50 balon uçmakta ve yılda en fazla 150 gün uçuş gerçekleştirilebilmektedir. Buda, yılda maksimum 7.500 uçuş anlamına gelmektedir (SHGM Nevşehir Temsilciliği).

Tablo.1: Kapadokya Uçuş Sahasında Gerçekleştirilen Yıllara Göre Balon Uçuş Sayıları

Yıl	Uçuş sayısı frekansı	Yıl	Uçuş sayısı frekansı
2011	15,600	2015	27,778
2012	20,600	2016	14,772
2013	21,300	2017	19,843
2014	26,590	2018	30,514
		Toplam	176,997

Kaynak: SHGM Nevşehir Temsilciliği

Dünyanın en fazla ticari balon uçuşuna ev sahipliği yapan Kapadokya ve bu kapsamda Türkiye, balon uçuş emniyetinin tesis edilmesine yönelik tedbirlerin geliştirilmesinde de öncü rol üstlenmektedir. Bu kapsamda, bölgede gerçekleşen uçuş emniyetinin, düzenleme ve denetim faaliyetinin etkinliğini artırabilmek için 2013 yılında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından bölgede Nevşehir temsilciliği faaliyete geçirilmiştir. Yine aynı yıl balonların kalkış, iniş bilgilerini kayıt ve takip eden; kalkış uygunluğu talebini ve iniş bildirimlerini ses kaydı olarak arşivleye bilen "Slot Hizmet Merkezi" kurulmuştur. Ayrıca özellikle 2013 yılından itibaren Kapadokya Bölgesi'nde sıcak hava balonculuğu ile artan bir ivmeyle büyüyen ticari havacılık faaliyetlerinin, balon sektörüne ve dolayısıyla ülke ekonomisine ve prestijine zarar vermeden yürütülmesi için yüksek standartlarda uçuş ve yer emniyetinin sağlanmasına yönelik Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından birçok düzenleme hayata geçirilmiştir.

Balonla ilgili risk değerlendirmelerine yönelik emniyet tedbirlerinin geliştirilmesinde 2013 yılına kadar, Kapadokya'da yaşanmış kaza ve olaylardan elde edilen verilerin kullanımına dayanan reaktif yöntemler (yaşanmış kaza ve olaylardan elde edilen verilerin kullanımına dayanan eylemler) kullanılırken, 2013 yılından sonra yapılan risk analizleri operasyonel faaliyetleri analiz edilerek emniyet risklerinin etkin olarak tanımlanmasına ve önlenmesine dayanan proaktif yöntemler (yaşanması muhtemel risklerinin etkin olarak tanımlanmasına ve önlenmesine dayanan eylemler) ile emniyet tedbirlerinin geliştirilmesine geçilmiştir. Devam eden süreçte Sivil

Havacılık Genel Müdürlüğü öncülüğünde, geleceğe yönelik potansiyel risklerin öngörülmesine dayanan, prediktif yöntemlerle (geleceğe yönelik potansiyel problemlerin öngörülmesine dayanır eylemler) tedbirlerin geliştirilmesinde de çalışmalar yapıldığı söylenebilir (www.shgm.gov.tr).

Türkiye'nin en önemli turizm merkezlerinden ve balon turizminin başkenti olarak adlandırılan Kapadokya bölgesinde son 8 yılda 176, 997 ticari balon uçuşu gerçekleştirilmiş ve Kapadokya da son 9 yılda 7 kişinin ölümü ve 129 kişinin ise yaralanması ile sonuçlanan 7 balon kazası meydana gelmiştir. Bu oran Kapadokya bölgesinde gerçekleştirilen toplam balon uçuş sayısı veya operasyon sayısı göz önünde bulundurulduğunda dünyada uçuş yapılan diğer yerlere oranla oldukça düşüktür. Kapadokya bölgesi hava sahasında meydana gelen olaylardan kaza olarak nitelendirilebilecek, ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan 7 balon kazasının %29'u balon çarpışması sonucu dolaylı olarak pilotaj hatasından meydana gelmiştir. %57'si hava muhalefeti nedeniyle balonun doğasında olan sert iniş sonucu ve insan hatasından kaynaklı meydana gelmiştir. %14'ü ise pilotaj ve insan hatasından kaynaklanmıştır (SHGM Nevşehir Temsilciliği).

Türkiye'de dâhil olmak üzere tüm balon operasyonu yürütülen bölgelerde, balon uçuş faaliyetlerinde farklı derecelerde gerçekleşen yaralanma ve ölüme neden olan kazalar ve bu nedenle bu faaliyetin doğası gereği katılımcılar tarafından algılanan riskler, balon turizmi deneyimi için endişe duyulan önemli konulardan biri haline gelmiştir (Gülcan, 2004: 7).

Daha öncede belirtmiş olduğumuz üzere havacılıkta, önemli olan kazaya neden olabilecek etmenlerin, alınan emniyet bariyerleri ve azaltma kontrol faaliyetleri sonrası neticesinde riskin kabul edilebilir durumuna getirilmesidir. Bu konuda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün geliştirmiş olduğu emniyet yönetim sistemi ile balon işletmelerinin kabul edilebilir operasyonel emniyet seviyesinde faaliyet gösterilmesi ve bu işletmelerde kalıcı bir emniyet kültürünün geliştirilmesi sağlanmak istenmektedir. Emniyet yönetim sistemi esasen, balon deneyimi turizmi ile ilgili insanlar tarafından algılanan riskin düşük olmasını sağlamaktır.

Bu kapsamda yapılan mevcut çalışma ile Kapadokya'da sürdürülen balon uçuş faaliyetlerinde yaşanan kazaların sonrasında ve meydana gelebilecek kaza riskine karşı geliştirilen hem reaktif yöntemlerle (yaşanmış kaza ve olaylardan elde edilen verilerin kullanımına dayanır eylemler) alınan emniyet tedbirlerinin hem de kazaların gerçekleşme ihtimaline karşı proaktif ve prediktif yöntemlerle (mevcut durumda ve geleceğe yönelik potansiyel problemlerin öngörülmesine dayanır uygulamalar) geliştirilen emniyet tedbirlerinin sonucunda genel balon durumunu ve yaşanabilecek kazaların kabul edilebilir düzeyini ortaya koymak amaçlanmıştır. Bu anlamda Kapadokya'da balon turizmi firma yöneticilerinin, balon pilotlarının ve denetleme konumundaki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü yetkililerinin yükümlülükleri çerçevesinde yürütmüş oldukları faaliyetleri ve konuyla ilgili yaklaşımları betimsel olarak ortaya konulmaya çalışılmıştır.

YÖNTEM

Araştırmada nitel araştırma deseni kullanılmış olup; araştırmanın verileri, araştırmacılar tarafından hazırlanan ve 6 adet soruyu kapsayan bir görüşme formu kullanılarak toplanmıştır. Görüşme formu açık uçlu yarı yapılandırılmış sorulardan oluşmaktadır. Araştırmada amaçlı örnekleme yöntemlerinden kolay ulaşılabilir durum örnekleme kullanılmıştır. Bu örnekleme yöntemi araştırmaya hız ve pratiklik kazandırdığı için tercih edilen yöntem olmuştur. Bu yöntemde araştırmacılar tarafından, yakın olan ve erişilmesi kolay olan bir durum seçilmektedir (Yıldırım ve Şimşek, 2013:141). Araştırma kapsamında bölgede konuyu değerlendirme yetisine sahip 7 yetkili paydaş ile yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Yapılan çalışma kapsamında görüşmecilere araştırmanın amacı hakkında kısa bilgi verildikten sonra, izinleri

alınarak görüşmeler ses kayıt cihazı ile kaydedilmiştir. Çalışma kapsamında, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Nevşehir temsilcisi, Sivil Havacılık kontrol pilotu, Kapadokya Meslek Yüksekokulu Sivil Havacılık Bölüm Başkanı, bir balon pilotu, bir balon kaptan pilotu, bir balon pilot eğitmeni ve bir balon turizm firma yetkilisi ile yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Elde edilen ses kayıtları yazıya dökülmüş, bunlara görüşme sırasında alınan kısa notlar da eklenerek betimsel analiz yöntemi ile çözümlenmiştir.

Araştırma kapsamında yapılan görüşmelerde katılımcılarına sırasıyla aşağıdaki sorular yöneltilmiştir:

1. Balon çalışma sistemi hakkında bilgi verir misiniz?
2. Balon çalışma sisteminin emniyeti nedir? Balon içerisinde emniyeti artırmak için ne gibi tedbirler alınıyor?
3. Sizce yaşanan balon kazalarına sebep olan etmenler nelerdir?
4. Yaşanan talep düşmesinde balon kazalarının etkisi sizce var mıdır?
5. Balon uçuş emniyeti ile ilgili sorumluluk sahibi olan herkes üstüne düşen görevi yerine getiriyor mu?
6. Balon uçuş riskini azaltıcı ve önleyici ne gibi tedbirler alınıyor?

BULGULAR

İlk olarak sıcak hava balonu çalışma sistemini anlayabilmek ve bu doğrultuda değerlendirmeler yapabilmek adına görüşmecilerden Balon çalışma sistemi hakkında bilgi edinilmiştir. Elde edilen bilgilere göre; Ülkemizde kullanılan hava balonları sıcak hava balonudur. Aslında sıcak hava balonlarının çalışması oldukça basit bir sisteme dayanıyor. Bu balonlar "Propan Gazı" adı verilen bir yakıt ile içerisine sıcak havanın doldurulması şartıyla çalışmaktadır. Balonun gövdesini oluşturan ve yanmaz bir kumaşlardan üretilen kısım içerisine doldurulan sıcak hava arttıkça balon yükselmekte, soğuk hava arttıkça balon alçalmaktadır. Uçuş zamanı geldiğinde balonun kubbe kısmı torbasından çıkartılır ve uzunlamasına yere serilmektedir. Öncelikle balon soğuk hava ile doldurularak balonun hacim alması sağlanır ve daha sonra ateşleme sistemi kullanılarak balon içerisindeki hava ısıtılır ve balon kubbesi sepet üzerinde yükseltilir. Yolcular balon sepetine bindirildikten sonra sıcak hava seviyesi artırıldıkça balon yükselme başlar. Bu balonların herhangi bir yönlendirme mekanizması yoktur. Farklı yüksekliklerde farklı yönlere esen rüzgâr, balona yön veren şeydir. Balonun yönlendirilmesi tamamen rüzgârın yönüne göre belirlenmektedir. Kalkış ve iniş yeri ise yine rüzgârın o anki yönüne doğru belirlenir. Bunun yanı sıra balon turları ortalama 45 dakika ile bir buçuk saat arası sürmekte ve balonlar ortalama 3 saat havada kalabilmektedir.

Balon çalışma sistemi hakkında edinilen bilgilerin akabinde bu sistemin emniyeti ile ilgili düşüncelerini öğrenebilmek için görüşmecilere "Balon çalışma sisteminin emniyeti nedir? Balon içerisinde emniyeti artırmak için ne gibi tedbirler alınıyor?" sorusu yöneltilmiştir. Görüşmecilerin, balon sisteminin emniyetli olduğu konusunda hem fikir oldukları görülmüştür. Özellikle bu konuda görüşünü aldığımız 4 farklı uçuş lisansına (Planör, Küçük uçak, yamaç paraşütü ve sıcak hava balonu) sahip olan ve birçok hava aracı deneyimi olan balon kaptan pilotu konuyla ilgili olarak "...balonla uçmak, uçağa binmekten daha güvenlidir..." ifadesini kullanmıştır.

Balon içerisindeki emniyeti artırıcı önlemlere yönelik ise görüşmeciler tarafından bir dizi tedbir sıralanmıştır. Bunlardan ilki balonun tasarımı ile ilgili emniyet tedbirleridir. Balon sepeti taşınan yükün güvenliği bakımından biz dizi dikey ip ve çelik halatların çevrelediği bir iskele sisteminden oluşturulmuştur. Sistemin dışı ise kaliteli ağaç örgüsü ile kaplanmıştır. Balon sepetinin alt kısmında yere çarpma esnasında balonun tekrar yükselmesini engelleme amacıyla yapılan,

çarpma şiddetini azaltıcı bir kaplama sistemi bulunmaktadır. Bu sistem balonun sert iniş yapması halinde oluşabilecek riski minimize etmeyi amaçlamaktadır. Balon içerisinde bulunan yolcuları güven altına alma amacıyla sepet yüksekliği kişinin göğüs hizasına gelecek şekilde ayarlanmıştır. Bir diğer tedbir balonun maksimum taşıma kapasitesi ile ilgili alınan önlemdir. Bu hususta her balonun maksimum taşıma kapasiteleri belirlenmiş ve bu bilgi her balonun görünür bir noktasına yazılmıştır. Ayrıca balon iniş esnasında yaşanabilecek sert iniş sırasında uyulması gereken kurallar ile ilgili; yolculara balona binmeden önce, balon kalkış sahasına giderken yapılan yolculuk esnasında ve balona binildiğinde ise pilot tarafından güvenlik tedbirleri konusunda bilgilendirme yapılmakta ve duruş pozisyonlarını içeren broşürler dağıtılmaktadır.

Görüşmeciler, özellikle büyük önem arz eden iniş pozisyonu konusunda yolcuların hassasiyet göstermesi için büyük çaba harcadıklarını dile getirmişlerdir. (İniş pozisyonu; yolcunun balon içerisinde bulunan halatlardan tutunup dizlerini kırarak sepet içine yarı oturur pozisyon almasını içerir) Bu anlamda, yolcuların iniş pozisyonu konusunda gösterdiği hassasiyetin, iniş sırasında yaşanabilecek kaza riskini minimuma indirebilmekte oldukça büyük önem arz ettiğini belirtmişlerdir.

Balon emniyeti konusunda hem fikir olan görüşmecilere üçüncü olarak *“Sizce yaşanan balon kazalarına sebep olan etmenler nelerdir?”* sorusu yöneltilmiştir. Bu soruya verilen yanıtlar neticesinde konuyla ilgili olarak aşağıdaki bulgular elde edilmiştir;

Mikroklimatik (rüzgârın farklılık gösterdiği özel dar bir iklim bölgesi) bölge içerisinde yer alan Kapadokya bölgesinde iklimsel özellikler ani değişimler göstermektedir. Bu nedenle Meteoroloji Genel Müdürlüğü Hezarfen sayfasında ayrı olarak Kapadokya’ya özgü hava durumu yayınlamaktadır. Ancak nadir de olsa bu hava durumu ani değişiklik göstermekte ve etkili rüzgâr ortaya çıkabilmektedir. Bu rüzgârlar iniş esnasında balonların çarpışmasına veya sert iniş yapmalarına neden olabilmektedir. Bu esnada kurallara uymayan yolcular için çarpma sonucu sepet içerisinde yaralanma veya sepette fırlama gibi tehlikeler ortaya çıkabilmektedir. Bu konuda fikrini aldığımız Sivil Havacılık Kontrol Pilotu, sert iniş ve kaza ilişkisine yönelik görüşlerini şu şekilde ifade etmiştir;

“...Yere her sert iniş kaza olarak değerlendirilemez. Ancak bazen sert iniş esnasında yolcunun kurullara uymaması ve iniş pozisyonunu almaması sonucunda kazaların meydana geldiği durumlar söz konusu olmuştur...”

Konu ile ilgili görüşünü aldığımız bir diğer görüşmeci olan Sivil Havacılık Bölüm Başkanı, bu durumu destekleyici olarak şu açıklamada bulunmuştur;

“...Meteorolojik şartlar, uçuşa elverişlilik gereklilikleri (balonun bakım onarımı), organizasyonel gereklilikler ve insan faktörü sağlandığı takdirde emniyetli uçuşun gerçekleşmesi mümkündür. Bununla ilgili olarak da gereken tüm önlemler alınmaya çalışılıyor. Ancak bazen önüne geçilemeyen insan faktörü kaza riskini oluşturuyor...”

Genel olarak yaptığımız görüşmeler sonucunda kazaların genel sebepleri konusunda ortaya çıkan görüşler; meteorolojik etmenler, pilotaj hataları, teçhizattan kaynaklanan hatalar, insan faktörü gibi birçok farklı görüş olmuştur. Ancak yapılan tüm görüşmelerde kaza sebebine ilişkin ortak düşüncenin insan faktörü olarak dile getirildiği görülmüştür. Bu güne kadar yaşanan olayların, kaza ile sonuçlanmasında, maalesef ki doğrudan (%14) ve dolaylı olarak (%57) en büyük etmen olan insan faktöründen kaynaklanmıştır.

Geçtiğimiz 2016 ve 2017 yıllarında önceki yıllara oranla balona binmek isteyen kişi sayısında yaşanan düşüş göz ardı edilemez boyuta gerçekleşmiştir. Araştırma kapsamında verilen Tablo:1’den elde edilen istatistik bulgular bunu apaçık gözler önüne sermektedir. Ancak uçuş sayısındaki bu değişimin veya yaşanan bu düşüşün kazalar nedeniyle yaşanıp yaşanmadığı

konusundaki görüşleri öğrenebilmek amacıyla görüşmecilere “Yaşanan talep azalmasında balon kazalarının etkisi nedir?” sorusu yöneltilmiştir. Bu soruya verilen yanıtlardan elde edilen ortak görüş, talep düşüşünün kaza ile ilgisi olmadığı yönünde olmuştur. Görüşmecilerimiz talep azalmasının genel olarak ülkemizde yaşanan genel turist sayısı düşüklüğüne bağlı olduğunu öne sürmüşlerdir. Gerek ülke bazında gerekse bölgesel bazda medyaya yansıyan kaza vb. olumsuz haberlerin etkilerinin çok uzun süreli olmadığını, sadece ani ve kısa dönemli etki yarattığını düşünmektedirler. Elde edilen 2018 yılı istatistiki verileri de bunu destekleyici nitelikte olmuştur. Kapadokya’da gerçekleşen son üç kazanın 2017 yılı içerisinde meydana gelmiş olmasına rağmen sıcak hava balon turlarına katılan yolcu sayısı 2017 yılında 329,390 iken, 2018 yılında bir önceki yıla oranla %63 artarak 537 bin 500 kişiye ulaşmıştır.

Balon uçuş emniyetinin bireysel olarak sağlanabilecek bir durum olmayacağından görüşmecilere ayrıca balon emniyetinin sağlanması konusunda sorumluluk sahibi olan herkesin yükümlülüklerini yerine getirip getirmediği sorusu yöneltilmiştir. Görüşmecilerden alınan ortak yanıt ise herkesin üzerine düşen görevlerini eksiksiz olarak yerine getirdiği yönünde olmuştur. Bu hususta, bölgede gözlemlenen herhangi bir risk ile ilgili veya yaşanan bir kazadan sonra “Baki Emirleri” adı verilen genelgeler yayınlandığını ve bu genelgelerin sorumluluk sahibi olan herkes tarafından kusursuzca uygulandığı dile getirilmiştir. Öte yandan dönem dönem balon turizmi ile ilgili paydaşların hepsinin yer aldığı toplantılar düzenlenerek fikir alışverişi yapıldığı; güncel durum, hedefler, yaşanan aksaklıklar gibi konuların masaya yatırılarak farklı görüş ve tavsiyelerle alınan yeni ortak kararlar uygulanmaya konulduğu söylenmiştir. Araştırma kapsamında görüşme yaptığımız özel bir balon firması yetkilisi, sorumluluk konusu ile ilgili şu ifadelerde bulunmuştur;

“...Burada hem devlet hem de şirketler bazında milyon dolarlık yatırım yapılıyor. Kimse bu yatırımları çöpe atmayı göze alamaz. O nedenle bu hususta herkes üstüne düşeni fazlasıyla yapıyor.”

Görüşmecilere son olarak “Balon uçuş riskini azaltıcı ve önleyici ne gibi tedbirler alınıyor?” sorusu yöneltilmiştir. Elde edilen bilgiler ışığında bir dizi tedbirin alındığı sonucuna ulaşılmıştır. Görüşmecilerden elde edilen bilgiler ışığında alınan bu tedbirler aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır;

- Bu konuda söylenebilecek tedbirlerden ilk olarak sivil havacılık genel müdürlüğü tarafından operasyonel risk yönetim sistemi olarak kullanılabilecek emniyet yönetim sistemi yönetmeliği söylenebilir. Emniyet yönetim sistemi (SHY-SMS), esasen doğmuş veya doğabilecek tehlikeleri ve risk unsurlarını belirleyerek; her bir tehlikenin sonuçlarına yönelik risk analizlerinin yapılması ve alınan emniyet önlemleri ve azaltma kontrol faaliyetleri ile bu risklerin bertaraf edilmesi veya kabul edilebilir bir seviyeye getirilmesini içermektedir.
- Balon uçuş riskini azaltıcı ve önleyici olarak alınan tedbirlerden en önemlisi uçuş saati ve bu hususta uygulanan bayrak uygulamasıdır. Etkin bir şekilde uçabilmek için ihtiyaç duyulan şeylerin başında sakin rüzgâr gelmektedir. Bu konuda güvenliği sağlayabilmek amacıyla balon uçuşları gün içerisinde rüzgârın en sakin olduğu zaman olan sabahın erken saatlerinde (05:00-07:00) yapılmaktadır. Her gün aynı hava durumunun ve rüzgâr sakinliğinin yakalanamaması nedeniyle günlük olarak alınan hava raporlarına ek olarak Sivil Havacılık Bölge Müdürlüğü tarafından tavsiye niteliğindeki kararları gösteren bayraklar yayınlamaktadır. Bu hususta tavsiye niteliğinde Sarı-Kırmızı-Yeşil renklerini taşıyan üç bayrak bulunmaktadır. Bu bayraklardan kırmızı bayrak uçulmaması gerektiği, sarı bayrak beklemede kalınması gerektiği, yeşil bayrak ise uçulabilir anlamını taşıyan bilgiyi vermektedir. Sivil Havacılık Bölge Müdürlüğü sisteminden yayınlanan bu bayrak yeşil olsa dahi bu bayrak tavsiye niteliği taşımaktadır. Başka bir ifade ile son karar balon firma yetkilileri ve pilotların sorumluluğuna bırakılmaktadır.

- İkinci olarak ele alacağımız önlem uçuş sınırlaması uygulaması ile ilgili Balonla Uçuş Tedbirleri Genelgesi kapsamında alınan önlemleri kapsamaktadır. Bu önlem hava trafiğini azaltmak ve oluşabilecek muhtemel çarpışma riskini azaltmak amacıyla hayata geçirilen bir uygulamadır. Firmalara toplamda günlük olarak ilk uçuşta “100 balon” uçuş hakkı tanınır ve daha sonrasında ise gerek görülmesi halinde rüzgarın süpürülme esası (rüzgârın hızına uygun olarak balonun ilerlemesi) dikkate alınarak ikincil uçuş izni ile “50 balon” uçuş hakkı daha tanınmaktadır. İkincil uçuşlar genellikle Mart, Nisan ve Mayıs aylarında açılmaktadır. Çünkü bu aylarda hava çabuk ısınmamaktadır.
- Alınan bir diğer önlem Sivil Havacılık tarafından her firma için belirlenen bir slot miktarının (balon sayısı sınırlaması) olmasıdır. Bu konuda Sivil Havacılık, Slot uygulaması ile hangi firmanın kaç balon uçuş hakkı olduğunu belirlemektedir. Bu belirleme kriterlerinin başında ise talep gelmektedir. Talebin yükselmesi neticesinde sahip olunan slot sayısı artabilir ya da tam tersi talep düşüklüğünün yaşanması slot sayısını düşürebilir. Bu sayede kalite kontrolü de yapılmaktadır. Çünkü firmalar slot sayısını artırabilmek için vermiş olduğu hizmet kalitesini de artırmak zorunda kalacaktır. Ancak küçük işletmelerin yok olmasını önlemek adına hiçbir firma 2 slottan aşağıya düşürülmemektedir.
- Her balonda bulunması zorunlu olan GPS cihazı Sivil Havacılık tarafından alınmış bir diğer önemli emniyet önlemidir. Uçuş sonrasında veri tabanına yüklenmektedir. Sivil Havacılık Slot Hizmet Merkezi, uçuş esnasında bu GPS’ler ile kaydedilen veriler ışığında balonların kalkış ve iniş uygunluklarını (NOTAM sınırı dışına çıkma, hız limiti aşımı, irtifa ihlali vs.) takip ve kontrol ederek olası kural ihlali önlemeye ve risklerin önüne geçmeye çalışmaktadır. Örneğin balon uçuş irtifası ağaç seviyesinden yaklaşık olarak 900 metreye kadardır ve normal şartlarda 30 km hızla uçabilen balonlar için engebeli arazi özelliği olan Kapadokya’da limit 15 km olarak belirlenmiştir. Elde edilen GPS kayıtlarında bu sınırları aşan balon firmaları ve pilotları için yaptırım uygulanmaktadır.
- Sert iniş, tekrar havalanma ve oluşabilecek muhtemel benzer risklerin önüne geçebilmek adına balon ve yer hizmetleri ile ilgili de bir dizi tedbir alınmıştır. Organizasyonel şartlar için geliştirilen emniyet tedbirlerinden olan, havada süpürülme halindeyken (yön belirleme uygunluğu ile ilgili) ve iniş esnasında (iniş rotasını belirleme ile ilgili) pilotların kendi arasında ve yer hizmetleri ile haberleşmesini sağlayan telsizlerin etkin kullanımı kaza riskini minimize etme adına oldukça önemlidir. Örneğin, nereye ineceğini yer ekibine telsizler yardımıyla bildiren pilot, balonu indireceği araç kasasına doğru yaklaştırmak, yaklaşan balonun kenarlarında yer alan halatlar yer hizmetleri tarafından tutularak balon hızı yavaşlatılır ve sepet güvenli bir şekilde araca bağlanmaya çalışılır. Balon sepeti tamamen araca oturup bağlandıktan sonra yolcuların aşağıya inmesini sağlar. Aksi halde çıkabilecek bir rüzgârda balonda bulunan havanın henüz boşaltılmadığından balon yeniden havalanarak kazaya neden olabilir.
- Bir başka oluşturulan emniyet tedbiri ise; Ulaştırma Bakanlığı tarafından geliştirilen Shy-M (Sürekli uçuşa elverişlilik ve bakım sorumluluğu yönetimi) adı verilen mevzuat ile getirilen uygulanma zorunluluklarıdır. Balon teçhizatı ile ilgili riskleri sıfıra indirebilmek için alınan tedbir kapsamında balonlar; Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı bakım-onarım merkezi tarafından 100 saatlik uçuş sonunda veya yılda bir kez onarılmak zorundadır. Bu sayede balonlarda oluşan veya oluşabilecek muhtemel hasarların giderilmesi sağlanmaktadır.
- Bu hususta alınan bir diğer önlem Sht-Baloon talimatı (pilotlar kim, hangi ekip nerede görev alıyor vb. organizasyonla ilgili bilgileri içerir talimatlar) ve pilotaj ile yer hizmetleri eğitimleri ve denetimleri yönetmeliği ve sertifikasyon uygulama zorunlulukları ile getirilen tedbir çalışmalarıdır. Uçuş emniyeti açısından en büyük sorumluluk sahibi kuşkusuz pilotlar. Gerek eğitimleri aşamasında gerekse uçuş öncesi durumları konusunda Sivil Havacılık kontrol pilotları tarafından sıklıkla ve titizlikle kontrolleri yapılmaktadır. Bu kapsamda uçuş öncesi

alkol ve minimum teçhizat kontrolleri yapılmaktadır. Ayrıca pilotaj eğitimleri boyunca okullarda yapılan kontroller ile eğitim standardizasyonu sağlanmaya çalışılmaktadır. Lisans hakkı almaya hak kazanan ve özel uçuş hakkı kazanan pilot adaylarına yönelik Sivil Havacılık tarafından uçuş denetimleri yapılmaktadır. Öte yandan her 2 yılda bir pilotların uçuş sertifikalarını yenilemeleri gerekmektedir. Bu kapsamda pilotlarda eksiklik görülen konularda yeniden eğitim yoluna gidilerek sertifikalarının yenilenmesi istenmektedir. Bu kontroller sayesinde muhtemel kaza risklerine karşı pilotaj anlamında tedbir alınmaktadır.

- Uçuş esnasında karşılaşılan en büyük risk ise uçuş sahası içerisinde bulunan elektrik telleridir. Uçuş sahası içerisinde yer alan iki yüksek gerilim hattı balon iniş ve kalkışlarında risk faktörü oluşturmaktadır. Bu konuda Sivil Havacılık yetkililerinin riski minimize etmek adına sorumlu elektrik şirketine sundukları tedbir planı henüz görüşme aşamasındadır. Bu kapsamda elektrik tellerinin yer altına alınması veya boyanarak ve üzerine top takılarak dikkat çekici hale getirilmesi ise alınması istenen tedbirler arasında yer almaktadır.

SONUÇ

Balon deneyimi konusunda insanlar tarafından algılanan risk seviyesinin yüksek olması bu turizm şeklinin en önemli konularından biridir. Bu konuda balon turizmi faaliyeti içerisindeki risk kaynaklarının bilinmesi ve yaşanan/yaşanabilecek kazaların analizinin yapılmasını önemli hale getirmektedir.

Macera turizmi içerisinde yürütülen faaliyetlerin doğası gereği bu tür faaliyetlere katılacak kişiler için belirli derecede bir risk taşımaktadır. Ancak buna insan ve hava faktörü de eklenince elbette bu risk daha da artabilmektedir. Dolayısıyla bu riski ortadan kaldırmak her zaman mümkün olmamaktadır. Burada amaç riski ve sonucunda oluşabilecek hasarı minimize etmektir. Önemli olan riskleri, kabul edilebilir risk durumuna getirmektir. Bu tür faaliyetlerde risk oluşturan unsurlara yönelik yapılan analizler, bu hususta geliştirilen ve alınan emniyet bariyerleri sonucu ancak emniyet kavramından bahsetmek mümkün olabilir veya risk, kabul edilebilir seviyeye indirilebilir.

Balon deneyimi faaliyetinin emniyetini etkileyen kaza riski oluşturan kaynakların en genel unsurları; *meteorolojik şartlar, uçuşa elverişlilik gereklilikleri, organizasyonel gereklilikler ve insan faktörü* başlıkları altında gruplandırılabilir. Bu hususta emniyeti etkileyen kaza riski kaynaklarına karşı reaktif (yaşanmış kaza ve olaylardan elde edilen verilerin kullanımına dayanır eylemler), proaktif (yaşanması muhtemel risklerinin etkin olarak tanımlanmasına ve önlenmesine dayanır eylemler) ve prediktif (geleceğe yönelik potansiyel problemlerin öngörülmesine dayanır eylemler) yöntemlerle tedbirlerin geliştirilmesi önemli ve kaçınılmaz bir gerekliliktir. Dolayısıyla araştırma kapsamında Kapadokya bölgesinde balon uçuş faaliyetinin emniyetini etkileyen kaza risklerini, kabul edilebilir risk durumuna getirmek için Sivil Havacılık müdürlüğü öncülüğünde reaktif, proaktif ve prediktif yöntemlerle tedbirlerin geliştirildiği görülmüştür.

Bu hususta Kapadokya bölgesinde gerçekleştirilen balon deneyimi faaliyetinin emniyetini etkileyen ve kaza riski oluşturan kaynaklarından olan meteorolojik şartlar için oluşturulan emniyet bariyerleri; uçuş saati ve uygulanan bayrak uygulaması, uçuş sınırlaması ve bunun beraberinde getirilen Slot uygulamalarıdır. Uçuşa elverişlilik gereklilikleri için oluşturulan emniyet bariyerleri; Ulaştırma Bakanlığı tarafından geliştirilen Shy-M (Sürekli uçuşa elverişlilik ve bakım sorumluluğu yönetimi) adı verilen mevzuatın uygulanma zorunluluklarıdır. Organizasyonel şartlar için geliştirilen emniyet bariyerleri ise, Sht-Baloon talimatı (pilotlar kim, hangi ekip nerede görev alıyor vb. organizasyonla ilgili bilgileri içerir talimatlar) ve pilotaj ile yer

hizmetleri eğitimleri ve denetimleri yönetmeliği ve sertifikasyon uygulama zorunluluklarıdır. Bir diğer önlem ise, pilotların kendi arasında haberleşmesini sağlayan telsiz uygulaması ve her balonda bulunması zorunlu olan GPS uygulamasıdır. Ayrıca havacılıkta en büyük kaza riskini oluşturan insan faktörüne yönelik geliştirilen emniyetli uçuş bilgilendirme uygulamaları da bulunmaktadır. Bunun yanı sıra hali hazırda proje aşamasında olduğu için detaylandıramadığımız ancak prediktif yöntemlerle geliştirilen, uçuş kontrolünün ve denetiminin daha etkin yapılmasına yardımcı olacağı ve algılanan kaza risk düzeyinin düşmesini sağlayacak yeniliklerin ve emniyet tedbirlerinin de olduğu, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirtilmiştir.

Sonuç olarak sıcak hava balonculuğunda dünyanın en fazla ticari balon uçuşuna ev sahipliği yapan Kapadokya'nın ve dolayısıyla Türkiye'nin, balon uçuş emniyetinin tesis edilmesine yönelik tedbirlerin geliştirilmesinde öncü rol üstlenmeye devam edeceği söylenebilir.

KAYNAKÇA

Bentley, T., Page, S. and Laird, I. (2001), Accidents in The New Zeland adventure tourism industry, *Safety Science*, (38),31-48,

Garda, B. ve Karaçor, S. (2016). Yeni turistik eğilimler: Antalya ili örneği, *Manisa Celal Bayar Üniversitesi İ.İ.B.F Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 23 (3),605-622.

Gülcan, B. (2004). Macera turizminin kapsamı ve macera turizminde kaza riski, *Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Fakültesi Dergisi*, (1),18-38.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (2014). Balon Pilotluğu Ders Kitabı. (Online) http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/yayinlar/sivil_havacilik-balon_ders_kitabi.pdf. (Erişim Tarihi: 19.06.2017).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Kapadokya balon uçuşlarından turizme 70 milyon avro katkı. (Online) <http://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/5996-kapadokya-balon-ucuslarindan-turizme-70-milyon-avro-katki> (Erişim Tarihi: 11.01.2019).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2018 yılı faaliyet raporu. (Online) <http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/kurumsal/faaliyet/2018.-pdf> (Erişim Tarihi: 11.01.2019).

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Havaalanlarında emniyet yönetim sisteminin uygulanmasına ilişkin talimat. (Online) <http://web.shgm.gov.tr/doc4/sht-sms-had.pdf>. (Erişim Tarihi: 15.06.2017)

Sung, H. H. (2000). *An analysis of the adventure travel market: From conceptual development to market segmentation* (Published Doctoral Thesis). Purdue University, USA.

Yıldırım, A ve Şimşek, H. (2013). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.