

Sportif Havacılık Faaliyetlerinin Özel İlgi Turizmi Kapsamında Değerlendirilmesi

Gönül Akın¹

Özet

21'inci yüzyılda teknolojiadaki gelişmeler, sosyal medyanın gücü, jenerasyonlar arasındaki farklılıklar, bireylerin ilgi alanlarının ve tatil beklentilerinin değişmesine yol açmış, bu durum turizm çeşitlerinin artmasına neden olarak giderek gelişen özel ilgi turizmini ön plana çıkarmıştır. Bu bağlamda sportif havacılık faaliyetleri, turistlere fiziksel olduğu kadar psikolojik anlamda da farklı deneyimler sunarak özel ilgi turizmi kapsamında önemli bir yer edinmiştir. Yamaç paraşütü, planör uçuşları, sıcak hava balonculuğu, yelkenkanat ve motorlu yamaç paraşütü gibi sportif havacılık türleri; macera, adrenalin, doğa ile etkileşim ve özgürlük hissi yaşama arayışında olan turistler için cazip birer seçenek haline gelmiştir. Bu bölümde sportif havacılık faaliyetleri birer turistik ürün olarak değerlendirilmekte ve özel ilgi turizmi kapsamında ele alınmaktadır. Literatür taraması aracılığıyla gerçekleştirilen bu araştırma, sportif havacılığın turizm destinasyonlarının tanıtımına ve markalaşmasına önemli katkılarda bulunduğunu, sürdürülebilir turizmin gelişimine ivme kazandırdığını ortaya koymaktadır. Literatür araştırmasından elde edilen bulgular, sportif havacılık faaliyetlerinin destinasyonların rekabet gücünü artırdığını ve yerel kalkınmayı desteklediğini göstermektedir. Bu çerçevede turizm profesyonellerine ve yöneticilerine sportif havacılık faaliyetlerine özel ilgi turizmi kapsamında daha fazla önem vermeleri ve destinasyonların pazarlanmasında stratejik bir araç olarak ele almaları önerilmektedir.

Giriş

Turizm bireylerin ilgi alanlarına, sürekli değişen ihtiyaçlarına, tatilden beklentilerine ve yaşam tarzlarına göre giderek çeşitlenmiş ve farklı alt türlere ayrılmıştır. Bu durum geleneksel ve kitlesel turizmin ötesine geçerek yeni turizm türlerinin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Bu bağlamda ortaya çıkan

1 Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Beykent Üniversitesi, gonulakin@beykent.edu.tr, 0000-0002-7279-4511

özel ilgi turizmi kişilerin hobileri, tutkuları veya merak duyguları etrafında şekillenerek, daha içsel ve deneyim temelli seyahatlere dönüşmüştür (Trauer, 2006). Özel ilgi turizmi, doğadan kültüre, spordan sağlığa kadar pek çok alanı kapsayan tematik turizm türlerini içermekte olup; tüketicinin pasif bir izleyici değil, aktif bir katılımcı olduğu bir turizm biçimini ifade etmektedir (Read, 1980; Douglas, Douglas & Derrett, 2001). Özel ilgi turizmi; doğa turizmi, kültür turizmi, gastronomi turizmi, sağlık turizmi gibi çeşitli alt türlere ayrılmakta olup son yıllarda adrenalin ve macera arayışının yükselmesiyle birlikte sportif faaliyetlerini de kapsamına almaya başlamıştır. Özel ilgi turizmine olan ilginin giderek arttığı günümüzde sportif havacılık faaliyetlerine olan ilgi ve merak da aynı doğrultuda artmaktadır (Akın & Karaca, 2024).

Sportif havacılık yamaç paraşütü, planör uçuşu, sıcak hava balonculuğu, drone uçuşları, paraşütle atlama gibi motorlu veya motorsuz hava araçlarıyla yapılan bireysel veya küçük grup temelli uçuş faaliyetleridir (Kekeç vd., 2020). Sportif havacılık, sadece bir spor etkinliği değil, aynı zamanda doğayla etkileşimi ve mekânsal bir keşfi de barındıran çok amaçlı deneyimler bütünüdür. Sportif havacılık, katılımcılarının belirli teknik bilgiye, fiziksel yeterliliğe ve özgüvene sahip olmasını gerektirdiğinden, bu faaliyetlere katılım gösteren bireyler çoğu zaman niş bir turist profili yansıtmaktadır (Buckley, 2010). Bu da sportif havacılığı, özel ilgi turizminin bir alt dalı haline getirmekte; kişiselleşen turizm deneyimleriyle örtüşen özgün bir tema üzerinden yeniden tanımlamaktadır.

Bu bölümde, sportif havacılık kavramı literatür temelli olarak ele alınmış ve özel ilgi turizmi ile olan kesişim noktaları ve etkileşim potansiyeli irdelenmiştir. Öncelikle sportif havacılığın tanımı ve kapsamı, türleri, tarihsel gelişimi açıklanmıştır. Daha sonra sportif havacılığın özel ilgi turizmi çerçevesinde nasıl konumlandığı, Türkiye’de hangi destinasyonlarda gerçekleştiği ve gerçekleştiği destinasyonlara nasıl sosyal ve ekonomik katkılar sunduğu ortaya konulmuştur. Son olarak, sportif havacılıkta karşılaşılan güvenlik sorunları, sürdürülebilirlik ve çevre ile ilgili sorunlar tartışılmış, bu sorunların giderilmesine ve sportif havacılığın geliştirilmesine yönelik tavsiyelerde bulunulmuştur. Yapılan bu değerlendirme, alanyazında sınırlı sayıda çalışılan bu özgün temayı kavramsal bir çerçeveye oturtmayı ve gelecekteki araştırmalar için teorik bir zemin sunmayı amaçlamaktadır.

1. Sportif Havacılığın Tanımı, Türleri ve Tarihsel Gelişimi

Bireylerin sportif amaçlarla gerçekleştirdiği uçuş faaliyetlerini kapsayan sportif havacılık genel olarak tanımı, türleri ve tarihsel süreç içerisindeki gelişimi ile aşağıdaki şekilde ele alınabilir.

1.1. Sportif Havacılığın Tanımı ve Kapsamı

Sportif havacılık ile ilgili çeşitli kuruluşlar ve akademisyenler tarafından yapılmış olan farklı tanımlamalar mevcuttur. Bu tanımlardan birkaçı şöyledir;

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) sportif havacılığı amatör havacılık faaliyetleri olarak sınıflandırmakta ve “600 kg ağırlığı geçmeyen hava araçlarıyla sportif ya da eğitsel amaçla yapılan ve profesyonel olmayan uçuşlar” şeklinde tanımlanmaktadır (SHGM, 2016).
- Dünya Hava Sporları Federasyonu (FAI) ise sportif havacılığı, insanların kendilerini gökyüzünde özgürce ifade ettikleri bir dizi aktivite olarak tanımlamaktadır (FAI, 2022).
- Türkiye Hava Sporları Federasyonu (THSF), sportif havacılığın tanımını, uçuşun sportif ve eğitsel yönlerine odaklanan, katılımcıların amatör olarak katıldığı ve belirli kurallar çerçevesinde yürütülen hava sporları şeklinde yapmaktadır (THSF, 2023).
- Yılmaz ve Yeşilyurt (2020) sportif havacılığın, havacılığın doğuşuyla birlikte ortaya çıktığını ifade etmekte ve zamanla rekreasyon, yarışma, eğitim gibi amaçlarla yapılan özel uçuş faaliyetleri haline geldiğini belirtmektedir.

Yapılan bu tanımlamalardan yola çıkarak sportif havacılığın tanımı ve kapsamı için şunlar söylenebilir;

Sportif havacılık, ticari ve askeri olmayan amaçlarla yapılan, bireylerin genellikle hobi, spor, eğitim veya rekreasyon gibi amaçlarla gerçekleştirmiş oldukları uçuş faaliyetlerini kapsamaktadır. Sportif havacılık faaliyetleri hafif hava araçlarıyla yapılan, profesyonellik gerektirmeyen ama bazı beceriler isteyen, katı düzenlemelerin olmadığı ama belli kurallar çerçevesinde gerçekleştirilen uçuşları içermektedir.

1.2. Sportif Havacılık Türleri

Literatürde sportif havacılık çeşitli alt türlere ayrılmaktadır. Bunlar arasında en yaygın olanlar şöyledir;

- **Planör Uçuşu (Gliding/Soaring):** Motor gücü olmadan hava akımlarını kullanarak yapılan uçuşlardır. Dünyada oldukça yaygın olarak tanınan ancak Türkiye’de yaygın olmayan sportif faaliyetlerden olan planör uçuşları (Keskin vd., 2019), alışlagelmiş tatil anlayışının dışında macera arayışı ve merak, keşif, başarı gibi güdüler ile yapılmaktadır (Ewert, 1994 & Pomfret, 2006). Macera turizmi katılımcı profili üzerine araştırmalarda bulunan Williams ve Soutar (2009), katılımcıların büyük çoğunluğunun eğitim seviyesi yüksek, orta yaş ve üstü, doğasever, macera sever ve risk almaktan çekinmeyen özgüvenli bireyler olduğunu ortaya koymuştur. Bu bulgular planör uçuşu katılımcı profili ile uyumaktadır. Ayrıca teknik bilgi ve beceri gerektirmesi nedeniyle eğitim almadan yapılması mümkün olmayan planör uçuşları, deneyimsel öğrenmenin bir parçasıdır ve diğer turistik aktivitelerden ayrılan en önemli özelliği uzmanlaşmadır (Wurdinger & Carlson, 2010).
- **Yamaç Paraşütü (Paragliding):** Hafif ve taşınabilir paraşüt benzeri bir kanatla yüksek tepelerden yapılan uçuş türüdür (Pirselimoğlu Batman & Demirel, 2015). Bireylerin rutinin dışına çıkma, heyecan ve özgürlük hissi yaşama (Buckley, 2007; Pomfret, 2006), kendini gerçekleştirme (Ewert & Hollenhorst, 1989; Houge Mackenzie & Kerr, 2013) motivasyonlarıyla örtüşmektedir. Csikszentmihalyi (1990), yamaç paraşütü ile akış deneyimini ilişkilendirdiği çalışmalarıyla tanınmaktadır ve bu aktivitelere katılan bireylerin anda kalma, anı yaşama, zamanın akışına kapılma hisselerinde olduğunu vurgulamaktadır.
- **Motorlu Yamaç Paraşütü (Paramotor):** Yamaç paraşütüne motor eklenerek yapılan uçuş türüdür. Paramotor uçuş, sırtta veya üç tekerlekli bir taşıyıcı sisteme entegre edilen küçük bir motorla gerçekleştirilmektedir. Yaklaşık 20–30 kg ağırlığındaki bu motor sistemi, pilotun kısa bir koşu mesafesiyle havalanmasına olanak tanımaktadır. Bu sistem sayesinde yüksek dağlık alanlara ihtiyaç duyulmazken düz zeminlerden de kolaylıkla kalkış yapılabilir (Graham vd., 2008). Bu yönüyle klasik yamaç paraşütünden ayrılan motorlu yamaç paraşütü daha kontrollü olduğundan Swarbrooke ve diğerleri (2003) tarafından soft macera turizmi olarak adlandırılmaktadır. Bu sportif aktivite katılımcılarının en önemli motivasyonları arasında doğal manzaralar seyretme ve özgürlük hissi yaşama yer almaktadır (Gyimóthy & Mykletun, 2004).

- **Yelkenkanat (Hang Gliding):** Motorsuz sportif havacılık faaliyetlerinden biridir. Delta şeklinde sabit kanatlarla ve pilotun gövdesine bağlı bir süspansiyon sistemiyle havada süzülmesini sağlamaktadır. Pilotun yaptığı bedensel hareketlerin uçuşa yön vermesi nedeniyle aerodinamik uçuş deneyimini ön plana çıkarmaktadır (Celsi vd., 1993). Yapılan araştırmalar yelkenkanat severlerin risk ve macera seven, orta ve üstü gelir seviyesinde ve yüksek düzeyde eğitilmiş kişiler olduğunu göstermektedir (Ewert & Hollenhorst, 1989; Gyimóthy & Mykletun, 2004).
- **Mikro Işık Uçuşlar (Microlight/Ultralight Flight):** Ultralight ya da microlight olarak adlandırılan hafif (**450-600 kg arasında değişen** maksimum kalkış ağırlığına sahip) genellikle iki kişilik motorlu küçük uçaklarla yapılan sportif uçuşlardır (CAA, 2021). Özellikle dağlık, kıyı veya ormanlık alanlarda yapılan bu uçuşlar, doğal manzara gözlemi, adrenalin arayışı ve özgürlük hissi gibi motivasyonlarla tercih edilen bir sportif havacılık türüdür (Buckley, 2010).
- **Sıcak Hava Balonculuğu (Hot Air Ballooning):** Havanın ısıtılarak bir balon zarfı içinde yükseltilmesi prensibine dayanan bir uçuş türüdür. Tarihte ilk kez 1783 yılında Montgolfier kardeşler tarafından Fransa’da denenmiş ve bu başarılı deneyim ilk insanlı sportif havacılığın başlangıcı olarak kabul edilmiştir (Gifford, 2013). Balon uçuşlarının kapsamı sadece yolcu taşımacılığı değil, aynı zamanda doğa gözlemi, fotoğraf çekimi ve romantik bir deneyim yaşama güdülerıyla özel olarak da kiralanabilen turistik gezileri içermektedir (Gerede, 2006).
- **Drone Uçuşu (Drone Flight):** İnsansız hava araçları (İHA) olarak bilinen drone uçuşları, genellikle hobi ve yarışma amaçlı kullanılan uzaktan kumandalı hava araçları ile yapılan uçuşlardır. Askeri amaçlar için geliştirilen dronelar (Konar & Kekeç, 2021), zamanla tarım, güvenlik gibi amaçlarla kullanılmaya başlanmış (Colomina & Molina, 2014), daha sonraları ise fotoğraf-video çekimi, eğlence-spor ve turistik amaçlara hizmet etmeye başlamıştır (Herkes İçin Havacılık Derneği, 2023). Günümüzde giderek yaygınlaşan dronelar, turistik destinasyonların tanıtımında ve sportif yarışmalarda yoğun olarak yer almaktadır (Sunar vd., 2018).

1.3. Sportif Havacılığın Tarihsel Gelişimi

Sportif havacılık tarihi aslında havacılık tarihi kadar eskiye dayanmaktadır. Havacılığın öncüleri olarak bilinen Wright Kardeşler’in 1903 yılında gerçekleştirdikleri ilk motorlu uçuştan kısa bir süre sonra, uçmanın sadece

ulaşım ya da askeri amaçlar için değil, aynı zamanda bireysel bir tutku ve spor olarak da yapılabileceği anlaşılmıştır. 20. yüzyılın başlarında Wright Kardeşlerin bu uçuşları ile birlikte bireysel uçuş denemeleri de hız kazanmıştır (Yılmaz & Yeşilyurt, 2020). 1920'lerden günümüze sportif havacılık faaliyetlerinin tarihsel gelişimini aşağıdaki dönemler halinde incelemek mümkündür;

- **1920'ler-30'lar:** 1920'li yıllarda, I. Dünya Savaşı sonrası dönemde pilotluk eğitimi alan kişilerin sivil yaşamda da uçuşa isteği, sportif havacılık faaliyetlerinin gelişmesine zemin hazırlamıştır. Özellikle Avrupa'da Almanya, Fransa ve İngiltere gibi ülkelerde planör uçuşları yaygınlaşmış ve havacılık kulüpleri kurulmuştur. Kulüpler tarafından düzenlenen hava gösterileri ve yarışmalar halkın yoğun ilgisini çekmeye başlamıştır (AOPA, 2020). Türkiye'de ise sportif havacılık Türk Hava Kurumu'nun (THK) 1925 yılında kurulması ile birlikte gelişmeye başlamış ve gençlerin havacılığa ilgisini artırmak amacıyla planör ve paraşüt gibi branşlar yaygınlaştırılmıştır (THK, 2024).
- **1940'lar-50'ler:** II. Dünya Savaşı sonrasında sivil havacılık büyük bir ivme kazanmış, sivil havacılığa ilgi artmış ve pek çok savaş pilotu sportif havacılığa yönelmiştir (İnan, 2020).
- **1960'lar-80'ler:** Teknolojik ilerlemeler, hafif ve ucuz hava araçlarının gelişimini sağlamış ve böylece sportif havacılıkta kullanılan hava araçları popüler hale gelmiştir (Kekeç vd., 2020).
- **1990'lar- 2000'ler:** Uluslararası spor federasyonlarının kurulmasıyla sportif havacılık daha kurumsal bir yapıya kavuşmuş, FAI (Fédération Aéronautique Internationale) birçok dalı standartlaştırmıştır. Bu kurumlar tarafından sportif havacılık (planör, yamaç paraşütü, yelkenkanat, balon, mikrolight, vb.) daha sistematik hale gelmiş, tanımları ve kuralları belirlenmiş ve resmîyet kazanmıştır. Ayrıca bu dönemden itibaren havacılık sporları olimpiik düzeyde tanınma ve organizasyon yapıları açısından önemli gelişmeler göstermiş, ulusal ve uluslararası yarışmalara katılımın artmasıyla ivme kazanmıştır (FAI, 2023).
- **2000-Günümüz:** Sportif havacılık faaliyetleri turizm, eğitim ve kişisel gelişim amaçlı olarak hem bireysel hem de ticari anlamda geniş bir yelpazede sürdürülmekte ve geniş kitleler tarafından tercih edilmektedir (Yıldız, 2018).

2. Sportif Havacılığın Turizmle Kesişimi

Sportif havacılık faaliyetleri turizm sektöründe çekicilik olma özelliği ve macera turizmindeki yeri sebebiyle etkili bir role sahiptir. Bu faaliyetler Türkiye’de ve dünyada artarak yaygınlaşmaktadır.

2.1. Sportif Havacılık Faaliyetlerinin Turistik Çekiciliği

Günümüzde turizm sektörü seyahat, konaklama, yeme-içme gibi faaliyetler içeren geleneksel yapıdan uzaklaşarak deneyim temelli ve katılımcı etkinliklerin ön plana çıktığı yeni bir forma dönüşmüştür. Bu bağlamda sportif havacılık faaliyetleri doğayla iç içe, fiziksel efor gerektiren ve yüksek düzeyde kişisel tatmin sağlayan özellikleriyle çekici bir turistik ürün haline gelmiştir. Macera turistleri için oldukça çekici olan sportif havacılık faaliyetleri bazı destinasyonların gelişmesine ve markalaşmasına da zemin hazırlamıştır.

2.2. Sportif Havacılık Faaliyetlerinin Macera Turizmi Kapsamında Değerlendirilmesi

Opaschowski (2001), 21. Yüzyılın seyahatlerini “satın alınan cennet” olarak tanımlamakta ve turizm endüstrisinin giderek deneyim endüstrisi kimliğine büründüğünü ifade etmektedir. Turistlerin ürünler değil hisler satın almak istediklerini, seyahatlerinde macera, estetik, ambiyans gibi duygusal uyarılar aradıklarını ve kısıtlı zamanda en iyi deneyimleri yaşamak istediklerini vurgulamaktadır. Macera turizmi doğa temelli, fiziksel aktivite içeren ve katılımcıda heyecan ve adrenalin yaratan deneyimlere dayalı bir turizm türü olarak tanımlanmaktadır. Bu turizm türü; trekking, dağcılık, rafting, yamaç paraşütü, dalış, zipline, kampçılık ve bungee jumping gibi çok çeşitli faaliyetleri kapsamaktadır (UNWTO, 2014). Bu faaliyetler havada, suda ya da karada yapılabilmektedir. Havada yapılan sportif faaliyetlerden olan yamaç paraşütü, sıcak hava balonu, planör uçuşu, microlight uçuşlar, yelkenkanat ve drone gibi turistik amaçlı sportif havacılık etkinliklerinin turistik çekiciliği büyük ölçüde katılımcıların motivasyonlarına dayanmaktadır. Literatürde bu motivasyonlar; macera arayışı, heyecan ve adrenalin ihtiyacı, doğa ile etkileşim, özgürlük hissi ve doğal eşsiz manzaraları deneyimleme arzusu şeklinde özetlenmektedir (Buckley, 2007; Pomfret, 2006). Macera turizminin doğa temelli yapısı, fiziksel aktivite gerektirmesi, katılımcıda heyecan ve adrenalin yaratması sportif havacılık faaliyetlerinin motivasyonları ile birebir uyuşmakta olduğundan sportif havacılığın macera turizmi kapsamında değerlendirilmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır.

2.3. Dünyada ve Türkiye’de Sportif Havacılık Turizmi Potansiyeli

Read’e (1980) göre kişiler özel ilgi duydukları faaliyetleri gerçekleştirebilmek amacıyla özel bölgelere seyahat etmektedirler. Sportif havacılık türlerinin her biri farklı bir özellik taşıdığından bu faaliyetler için özel olarak belirlenmiş destinasyonlar bulunmaktadır. Aşağıda sportif havacılık faaliyetlerinin gerçekleştirildiği başlıca destinasyonlar yer almaktadır.

2.3.1. Başlıca Destinasyonlar

Sportif havacılık hem dünyada hem Türkiye’de büyük ilgi görmektedir. Her nerede yapılırsa yapılsın bölgenin gerçekleştirilen sportif aktivite için en uygun yer olarak seçilmesi gerekmektedir. Özellikle dağlık, yüksek rakımlı ve termal hava akımlarının elverişli olduğu bölgelerde planör turizmi gelişme göstermektedir. Avrupa’da Alpler, Yeni Zelanda’da Omarama ve Türkiye’de Eskişehir-İnönü planör uçuşlarında öne çıkan destinasyonlardır (Buckley, 2012). Yamaç paraşütünün dünyada en meşhur olduğu ülke İsviçre iken Türkiye’de Muğla-Fethiye’de yoğun ilgi görmektedir (Hazar, 2007). Türkiye’de Fethiye-Babadağ yamaç paraşütünde ilk sırayı korurken, Denizli-Pamukkale, Ankara-Gölbaşı, Bolu-Abant, Isparta-Eğirdir, Kayseri-Ali Dağı, Eskişehir-İnönü diğer başlıca uçuş noktalarıdır (Pirselimioğlu Batman & Demirel, 2015). Motorlu yamaç paraşütü olan paramotor uçuşlar Ankara-Gölbaşı, Antalya-Alanya ve Denizli-Pamukkale bölgelerinde yapılmaktadır (Yılmaz, 2018; Baruk vd., 2019). Yelkenkanat dünyada Brezilya-Rio de Janeiro, İsviçre-Interlaken, Fransa-Annecy oldukça meşhurken; Türkiye’de yamaç paraşütüyle de ön plana çıkan destinasyonlar olan Fethiye-Babadağ ve Erzincan-Munzur Dağlarında yapılmaktadır, ancak yamaç paraşütüne oranla oldukça sınırlıdır. Sıcak hava balonculuğunun dünyada ünlü olduğu destinasyonlar Myanmar-Bagan ve ABD-Napa Vadisi iken Türkiye’de özellikle Nevşehir-Kapadokya bölgesinde önemli bir turistik çekim unsurudur (Güzel ve Şahin, 2019).

2.3.2. Eğitim, Organizasyonlar ve Etkinlikler

Dünyada sportif havacılığın en yetkili kuruluşu olan Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI), World Air Games (Dünya Havacılık Oyunları) adıyla akrobasi, balonculuk, planörcülük, yamaç paraşütü gibi disiplinlerde yarışmalar düzenlenmektedir (FAI, 2025). Uluslararası Fethiye Ölüdeniz Hava Oyunları Festivali, Türkiye’nin en kapsamlı hava sporları etkinliği olup yamaç paraşütü başta olmak üzere birçok sportif havacılık disiplinini içermektedir (Fethiye Belediyesi, 2023). Kapadokya, dünyanın en yoğun sıcak hava balonu turizmine sahip bölgelerden biridir. Düzenlenen festivaller bölge turizmine büyük katkı sağlamaktadır (Özen & Özdemir,

2019). Türk Hava Kurumu sportif havacılığın her dalında çeşitli eğitimler ve yarışmalar düzenleyerek havacılığın gelişimine katkı sağlamaktadır (THK, 2024). TEKNOFEST kapsamında düzenlenen insansız hava araçları (İHA) yarışmaları gençlerin teknoloji ve havacılıkla buluşmasına olanak sağlamaktadır (T3 Vakfı, 2023).

2.3.3. Sportif Havacılığın Ekonomik ve Sosyal Etkileri

Sportif havacılık faaliyetlerinin, Pine ve Gilmore' un 4E modeli olan entertainment, educational, escapist, esthetic olarak sınıflandırdığı deneyim ekonomisi çerçevesinde ele alınarak eğlence, eğitim, kaçış ve estetik deneyim bileşenlerini içerdiği söylenebilir. 4E modeline göre işletmeler rekabet avantajı yakalamak için tüketicilere ürünlerin ötesinde unutulmaz deneyimler sunmalıdır (Pine & Gilmore, 1999). Bu durum sadece işletmeler için değil, aynı zamanda destinasyonlar için de geçerlidir. Yapılan araştırmalarda planör uçuşlarının yapıldığı küçük kasaba ve kırsal alanlarda turizmi canlandırıcı etkileri olduğu ifade edilmiştir. Bu tür sportif aktiviteler yerel işletmeler, konaklama, yeme-içme ve eğitim merkezleri aracılığıyla ekonomik döngüye önemli katkılar sağlamaktadır (Higham & Hinch, 2009). Benzer şekilde Türkiye'de Fethiye, Erzincan, Kayseri gibi bölgelerde yamaç paraşütü turizminin yerel kalkınmaya ve destinasyon markalaşmasına katkıda bulunduğu tespit edilmiştir (Barut vd., 2019; Işık vd., 2022; Tosun, 2000). Yelkenkanat ekipman kiralama gerektiren bir spor olduğundan bulunduğu bölge ekonomisine katkı sağlamaktadır (Higham & Hinch, 2009). Son yıllarda açık hava rekreasyonel faaliyetleri spor malzemesi endüstrisi için oldukça gelir getirici ve talep yaratan bir endüstri haline gelmiştir (Fuchs & Hovemann, 2022). Sıcak hava balonculuğu da diğer sportif havacılık branşlarında olduğu gibi bulunduğu bölgenin yerel istihdamını destekleyerek ekonomik katkı sağlamaktadır (UNWTO, 2020). Görüldüğü üzere sportif havacılık faaliyetleri gerçekleştiği bölgenin yerel işletmelerine gelir getirici etki yaratarak olumlu ekonomik faydalar sağlamaktadır. Aynı zamanda destinasyonların tanıtımında aktif rol oynayarak destinasyonların pazarlanmasına ve rekabet avantajı elde etmesine ışık tutmaktadır.

2.3.4. Sportif Havacılık Faaliyetlerinde Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Sportif havacılık faaliyetlerinde sık sorunla karşılaşılan konular ve dikkatle üzerinde durulması gereken çözüm önerileri bulunmaktadır. Güvenlik, risk yönetimi, sürdürülebilirlik ve çevresel etkiler belirtilen hususlar arasında yer alır.

2.3.4.1. Güvenlik ve Risk Yönetimi

Sportif havacılık faaliyetlerinin bazıları motorlu bazıları motorsuz gerçekleştirilen aktiviteler olup her birinin belli oranda risk taşıdığı bilinmektedir. Literatürde nispeten az risk taşıyanlar soft macera turizmi kapsamında değerlendirilirken, yüksek risk taşıyan aktiviteler hard macera turizmi kapsamına girmektedir. Yamaç paraşütü, yüksek risk içeren bir doğa sporudur (Bahadır vd., 2023). Yapılan araştırmalar sonucunda uzun yıllar bu sportif aktiviteye katılanların risk algılarının, yeni başlayanlara nazaran daha düşük olduğu görülmüştür (Holyfield, 1999). Motorlu yamaç paraşütü ise, kalkış ve inişte klasik yamaç paraşütünde olduğu gibi paraşütün açılmaması gibi olumsuz durumları ortadan kaldırdığı için avantaj sağlamaktadır; ancak beklenmedik motor arızaları, yanlış yakıt yönetimi veya mekanik bakım eksikliği gibi durumlarda kazaların meydana gelmesi kaçınılmazdır (ICAO, 2019). Yelkenkanat, yüksek düzeyde hava durumu yorumlama yeteneği gerektirmekte olup yetersiz ekipman riski çok yüksek bir sportif aktivitedir (Holyfield, 1999). Sıcak hava balonculuğu hava koşullarına son derece duyarlı olup, riski minimuma indirebilmek için genellikle sabahın çok erken saatlerinde gerçekleştirilmektedir (UNWTO, 2020). Buradan hareketle, sportif havacılıkta riski minimuma indirebilmek adına tüm güvenlik önlemleri çok iyi bir şekilde alınmalıdır. Bununla birlikte katılımcıların belli bir bilgi, beceri ve deneyimi olması da risk yönetimi açısından önem arz etmektedir.

2.3.4.2. Sürdürülebilirlik ve Çevresel Etkiler

Turizm ve çevre karşılıklı etkileşim içinde olup, birbirini etkilemektedir (Day & Cai, 2012). Özel ilgi turizmi, kitle turizminin hareketsiz yapısına tepki olarak doğan daha aktif, çevreye karşı daha duyarlı bir turizm türüdür (Tanrısevdi & Şenol, 2003). Yamaç paraşütü motor kullanımı gerektirmediğinden genellikle çevreye olumsuz etkisi olmayan, çevre dostu bir sportif faaliyet olarak tanımlanmaktadır. Bu yönüyle sürdürülebilir turizm için önemli ve doğal alanların bilinçli kullanımını teşvik edebilecek bir faaliyettir. Costa ve Chalip (2005) yamaç paraşütü aktivitesine katılan turistlerin çevreye duyarlı bireyler olduğunu araştırmasında açıkça ifade etmektedir. Ancak motorlu yamaç paraşütü (paramotor) için aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Motorlu yamaç paraşütü, klasik yamaç paraşütü ile kıyaslandığında motor gürültüsü, yakıt kullanımı gibi bir takım olumsuz çevresel etkiler yaratabilmektedir. Literatürde çevresel etki değerlendirmeleri ile ilgili konularda özellikle koruma altındaki doğal alanlarda yapılması araştırmalara konu olmuştur (Hill & Gale, 2009). Bütün bunlar sportif havacılık faaliyetlerinin çevreye duyarlı aktiviteler olduğunu göstermekte olup turizmin çevresel sürdürülebilirliğine katkıda bulunmaktadır.

Sonuç ve Öneriler

Bu bölümde, sportif havacılık faaliyetlerinin her biri özel ilgi turizmi kapsamında değerlendirilmiştir. Yapılan kapsamlı literatür araştırmaları sonucunda elde edilen bulgular, sportif havacılık faaliyetlerinin sadece birer spor dalından ibaret olmadığı, aynı zamanda turizm açısından yüksek potansiyele sahip birer deneyim türü olduğunu ortaya koymaktadır. Yamaç paraşütü, planör uçuşu, sıcak hava balonculuğu, motorlu yamaç paraşütü, yelkenkanat gibi sportif havacılık türleri, macera arayışı içinde olan turistler için özgün ve unutulmaz deneyimler sunmaktadır. Doğayla iç içe gerçekleştirilen bu aktiviteler fiziksel sağlığın yanında yüksek düzeyde kişisel tatmin de sağlamaktadır. Hissedilenler genellikle haz, mutluluk, özsaygı, sıra dışı hissetme ve özgürlük hissi olmaktadır. Sportif havacılık sadece birey üzerinde pozitif etkiler yaratmakla kalmayıp gerçekleştirildiği destinasyonlara da önemli katkılar sağlamaktadır. Bu katkılar arasında turizm sezonunu uzatma, destinasyonları farklılaştırarak cezbedici ve tercih edilir hale getirme ve yerel kalkınmaya destek olma sayılabilir. Türkiye’de özel ilgi turizmi açısından sportif havacılık faaliyetlerinin daha tanınır, daha güvenilir ve daha tercih edilir olmasına yönelik bazı öneriler getirilmiştir;

- Sportif havacılığın yoğun olarak yapıldığı destinasyonlarda altyapı ve ulaşım olanakları güçlendirilerek bu alanların özel ilgi turizmi destinasyonu olarak markalaşması sağlanmalıdır.
- Sportif havacılık faaliyetleri ve destinasyonları, dijital platformlar ve içerikler aracılığıyla tanıtılarak hedef kitlelere daha etkili biçimde ulaşması sağlanmalıdır.
- Sportif havacılığın geliştiği bölgelerde yerel halkın bu faaliyetlere katılımı sağlanarak bu kapsamda kooperatifler ve yerel girişimler teşvik edilmelidir.
- Üniversiteler, turizm işletmeleri ve yerel yönetimler arasında kurulacak üniversite-sektör iş birlikleriyle sportif havacılık faaliyetlerinin turizmdeki rolünü arttırmaya yönelik geliştirici politikalar oluşturulmalı ve uygulanmalıdır.

Kaynakça

- Akın, G., & Karaca, C. (2024). Sportif havacılık faaliyetlerinde ototelik kişiliğin ekstrem spor tüketim güdülerine etkisi. *Journal of Gastronomy, Hospitality and Travel*, 7(4), 1271–1289. Doi: 10.33083/joghat.2024.468
- Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA). (2020). *A history of general and sport aviation*. <https://www.aopa.org>
- Bahadır, Z., Yoka, O., & Yoka, K. (2023). Yamaç paraşütçülerindeki heyecan arayışının, yaralanma kaygısı ve özgüven ile ilişkisi. *Sportive*, 6(2), 217–228. <https://doi.org/10.53025/sportive.1313325>
- Barut, A. İ., Demir, A., Ballıkaya, E., & Çifçi, F. (2019). Doğa yürüyüşü ve yamaç paraşütü sporu yapan bireylerin yaşam doyumu ve öz yeterliklerinin incelenmesi. *Spor Eğitim Dergisi*, 3(2), 137–145. <https://doi.org/10.16950/std.12739>
- Buckley, R. (2007). Adventure tourism products: Price, duration, size, skill, remoteness. *Tourism Management*, 28(6), 1428–1433. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2007.01.003>
- Buckley, R. (2010). *Adventure tourism management*. London: Butterworth- Heinemann.
- Celsi, R. L., Rose, R. L., & Leigh, T. W. (1993). An exploration of high-risk leisure consumption through skydiving. *Journal of Consumer Research*, 20(1), 1–23. <http://jcr.wisc.edu/>
- Civil Aviation Authority (CAA). (2021). *Microlight aircraft: operational rules and definitions*. Retrieved from <https://www.caa.co.uk>
- Colomina, I., & Molina, P. (2014). Unmanned aerial systems for photogrammetry and remote sensing: A review. *ISPRS Journal of Photogrammetry and Remote Sensing*, 92, 79–97. <https://doi.org/10.1016/j.isprsjprs.2014.02.013>
- Costa, C. A., & Chalip, L. (2005). Adventure sport tourism in rural revitalisation-An ethnographic evaluation. *European Sport Management Quarterly*, 5(3), 257-279.
- Csikszentmihalyi, M. (1990). *Flow: The psychology of optimal experience*. Harper & Row
- Özen, İ.A., Güneren Özdemir, E. (2019). Kapadokya sıcak hava balonculuğu üzerine nitel bir araştırma. *Nerşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 9(2), 579-595.
- Day, J., & Cai L. (2012). Environmental and energy-related challenges to sustainable tourism in the United States and China. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 19(5), 379-388.
- Douglas, N., Douglas, N., & Derrett, R. (2001). *Special interest tourism: Context and cases*. John Wiley & Sons.

- European Union Aviation Safety Agency (EASA). (2015). *Light aircraft and sport aviation: General aviation roadmap*. <https://www.casa.europa.eu>
- Ewert, A., & Hollenhorst, S. (1989). Testing the adventure model: Empirical support for a model of risk recreation participation. *Journal of Leisure Research*, 21(2), 124–139.
- Ewert, A. (1994). Playing the edge: Motivation and risk taking in a high-adultitude sport. *Journal of Sport Behavior*, 17(2), 67–81.
- Fédération Aéronautique Internationale (FAI). (2022). International aeronautical sports. <https://www.fai.org/>
- Fédération Aéronautique Internationale (FAI). (2023). *History of air sports*. Fédération Aéronautique Internationale. <https://www.fai.org/history>
- Fédération Aéronautique Internationale (FAI). (2023). *About air sports*. <https://www.fai.org/airsports>.
- Fethiye Belediyesi. (2023). 22. Uluslararası Ölüdeniz Hava Oyunları Festivali Programı. <https://www.fethiye.bel.tr>
- Fuchs, M., & Hovemann, G. (2022). The circular economy concept in the outdoor sporting goods industry: Challenges and enablers of current practices among brands and retailers. *Sustainability*, 14, 7771. <https://doi.org/10.3390/su14137771>
- Gerede, E. (2006). *Sivil havacılık faaliyetlerin sınıflandırılması ve Türkiye’de hava taşımacılığı faaliyetlerinin tanımlanmasına ilişkin sorunlar. Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu*, 12-14 Mayıs, Nevşehir.
- Gifford, C. (2013). *The development of flight*. Gareth Stevens Publishing.
- Gössling, S., & Hall, C. M. (2021). *Tourism and drones: Challenges and opportunities*. *Journal of Sustainable Tourism*, 29(5), 813–833. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1817040>
- Graham, A., Papatheodorou, A., & Forsyth, P. (Eds.). (2008). *Aviation and tourism: Implications for leisure travel*. Routledge.
- Gyimóthy, S., & Mykletun, R. J. (2004). Play in adventure tourism: The case of Arctic trekking. *Annals of Tourism Research*, 31(4), 855–878.
- Hall, C. M., & Page, S. J. (2014). *The geography of tourism and recreation: Environment, place and space* (4th edition). Routledge.
- Hazar, A. (2007). Spor ve turizm, Detay Yayıncılık, Ankara.
- Herkes İçin Havacılık Derneği (HİDD). (2023). <https://herkesicinhavacilik.com/2023/04/20/dronelarin-en-sik-kullanildigi-alanlar-nerelerdir/>
- Higham, J., & Hinch, T. (2009). *Sport and tourism: Globalization, mobility and identity*. Butterworth-Heinemann.
- Hill, J., & Gale, T. (2009). *Ecotourism and environmental sustainability: Principles and practice*. Ashgate.

- Holyfield, L. (1999). Manufacturing adventure: The buying and selling of emotions. *Journal of Contemporary Ethnography*, 28(1), 3–32.
- Houge Mackenzie, S., & Kerr, J. H. (2013). Stress and emotions at work: An adventure tourism guide's experiences. *Tourism Management*, 36, 3–14. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2012.11.013>.
- ICAO (2019). *Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)*. International Civil Aviation Organization.
- Işık, H. H., Yıldız, Y., Yumuk, E. D., & Güngörmüş, H. A. (2022, Mayıs 16–19). *Destinasyon markalaşmasında yamaç paraşütü turizminin rolü: Ölüdeniz örneği*. 3. Uluslararası Rekreasyon ve Spor Yönetimi Kongresi Bildiri Kitabı, Club Calimera Serra Palace, Antalya.
- İnan, T. T. (2020). *Sivil havacılıkta güncel konular: Sivil havacılık tarihi ve değişen trendler*. Hiper Yayın, İstanbul.
- Güzel, F. Ö., & Şahin, İ. (2019). Experiential aspects of balloon tourism within the context of destination marketing: A qualitative study. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14(3), 793–810.
- Kekeç E.T., Konar M., Dalkıran F. (2020). Sportif havacılık için düşük maliyetli, kullanışlı variometre tasarımı ve gerçekleştirimi. *Journal of Aviation*, 4(1), 79-88.
- Keskin, G., Durmuş, S., Karakaya, M., Teoman, A., & Kuşhan, M. C. (2019). Motorsuz uçuş prensibi: Planör. *Mühendis ve Makina*, 60(695), 165–177.
- Konar, M., & Kekeç, E. T. (2021). İnsansız hava araçlarının uçuş süresinin termal hava akımları kullanılarak artırımı. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi* (23), 394-400. <https://doi.org/10.31590/ejosat.874809>
- Lüttgens, F., & Winker, R. (2012). *Introduction to microlight flying*. Aviation Press.
- Opaschowski, H. W. (2001). Tourismus im 21. Jahrhundert, das gekaufte paradies. Hamburg: B.A.T. Freizeit-Forschungsinstitut GmbH.
- Pine, B. J., & Gilmore, tJ. H. (1999). *The experience economy: Work is theatre & every business a stage*. Harvard Business Press.
- Pirselimoğlu Batman, Z., & Demirel, Ö. (2015). Altındere Vadisi Meryemana Deresi güzergâhında doğa temelli turizm etkinliği: Yamaç paraşütü. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, 5(11), 13–26. <https://doi.org/10.16950/std.12739>
- Pomfret, G. (2006). Mountaineering adventure tourists: A conceptual framework for research. *Tourism Management*, 27(1), 113–123. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2004.08.003>
- Pomfret, G., & Bramwell, B. (2014). The characteristics and motivational decisions of outdoor adventure tourists: A review and analysis. *Current Issues*

- in *Tourism*, 19(14), 1447–1478. <https://doi.org/10.1080/13683500.2014.925430>
- Read, R. (1980). Special interest travel. In J. Christopher Holloway (Ed.), *The Business of Tourism* (pp. 137–150). McGraw-Hill.
- SHGM. (2016). SHY-6C/Amatör Havacılık Faaliyetleri Yönetmeliği. Ankara.
- Sunar, H., Gökçe, F., Kılınç, C., & Cihangir, İ. S. (2018, Nisan 20–21). **Gençlik turizmi kapsamında yeni trend: Drone yarışları / New trend in the context of youth tourism: Drone races. VII. Ulusal III. Uluslararası Doğu Akdeniz Turizm Sempozyumu Bildiriler Kitabı** (ss. 712–718). İskenderun Teknik Üniversitesi.
- Swarbrooke, J., Beard, C., Leckie, S., & Pomfret, G. (2003). *Adventure tourism: The new frontier*. Butterworth-Heinemann.
- Tanrısevdı, A., & Çavuş, Ş. (2003). Özel ilgi turizmi ve özel ilgi turizmi kapsamında Kuşadası ve çevresinde var olan potansiyel kaynaklar üzerine kuramsal bir inceleme. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 14(1), 9–21.
- T3 Vakfı. (2023). *TEKNOFEST Teknoloji Yarışmaları*. <https://www.teknofest.org>
- Tosun, C. (2000). Limits to community participation in the tourism development process in developing countries. *Tourism Management*, 21(6), 613–633.
- Trauer, B. (2006). Conceptualizing special interest tourism—Frameworks for analysis. *Tourism Management*, 27(2), 183–200. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2004.10.004>
- Türk Hava Kurumu (THK). (2024). *Sportif havacılık faaliyetleri*. <https://www.thk.org.tr>
- Türkiye Hava Sporları Federasyonu (THSF). (2023). *Hava sporları branşları*. <https://www.thsf.org.tr>
- UNWTO. (2014). *Global report on adventure tourism*. Madrid: United Nations World Tourism Organization.
- UNWTO. (2020). *Adventure tourism development index*. World Tourism Organization.
- Yıldız, S. (2018). Türkiye’de sportif havacılığın gelişimi ve gençlik politikalarıyla ilişkisi. *Journal of Aviation and Space Studies*, 4(1), 22–36.
- Yılmaz, M. (2018). Türkiye’de sportif havacılık faaliyetleri ve gençlik eğitimi: Planör uçuşları örneği. *Türk Havacılık Araştırmaları Dergisi*, 2(1), 45–58.
- Yılmaz, M., & Yeşilyurt, M. (2020). *Sportif havacılık: Türkiye’deki sportif havacılık faaliyetleri üzerine stratejik bir değerlendirme, temel sorun alanları ve çözüm önerileri*. İksad Yayınevi, Ankara.
- Weed, M., & Bull, C. (2009). *Sports tourism: Participants, policy and providers* (2nd ed.). Elsevier.

- Williams, P., & Soutar, G. (2009). Value, satisfaction and behavioral intentions in an adventure tourism context. *Annals of Tourism Research*, 36(3), 413–438. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2009.02.002>
- Wurdinger, S. D., & Carlson, J. A. (2010). *Teaching for experiential learning: Five approaches that work*. Rowman & Littlefield Education.