


Balon Turunda Planlama ile Alan Yönetimi ve Denetiminde Kaza Risklerini Azaltma ve Önleme Yaklaşımları

Approaches to Reduce and Prevent Accidental Risks in Site Management and Inspection by Planning in the Balloon Tour

Aziz Cumhur KOCALAR 

Niğde Ömer Halisdemir
Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi,
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü,
Niğde, Türkiye



Öz

Ülkemizin en büyük balon filosuna sahip olan Göreme’de gerçekleştirilen balon turlarının sağladığı ekonomik olanakların yanı sıra plansız yaklaşımlardan kaynaklanan riskler de tur sayısının artışına paralel olarak görünürlük kazanmış ve üzerinde çalışılması gereken önemli bir sorun alanı oluşturmuştur. Son yıllardaki uygulamaların değerlendirilmesi açısından sahadaki bilgi ve deneyimin analizi, eğer varsa sorunların ortaya çıkarılması ve çözüm önerilerinin geliştirilmesi önem arz etmektedir. Çalışmada balon turlarının sosyo-ekonomik özellikleri, kaza riskleri ve bu alandaki rekabetin sağlıklı bir şekilde yapılandırılmasının yolları araştırılmıştır. Çalışmada saha destekli bir GZFT (Güçlü-Zayıf Yönler, Fırsat ve Tehditler, SWOT) analizi yapılmıştır. Çalışmanın bulguları, hızla büyüyen bir macera turizmi türü olan balon turlarında artan rekabetin neden olduğu risklerin, alan yönetimi ve denetimi yaklaşımlarıyla iyileştirilebileceği yönündedir. Balon turları dünyada ve ülkemizde son yıllarda gelişen diğer alternatif turizm türleriyle karşılaştırıldığında turist çekim etkisi ve yarattığı katma değer ile önemli bir noktaya ulaşmıştır. Ancak Türkiye’de balon turu planlamasına yönelik teorik ve pratik alt yapıda eksikliklerin olduğu bir dönem yaşanmıştır. Çalışmanın katkısı bu eksiklikleri saptayıp, tartışmaya açarak alan yönetimi ve denetimi sayesinde önlemektir. Çalışmada sonuç olarak alan yönetimi ve denetimi yaklaşımıyla kaza risklerinin kontrol altında tutulması ön plana taşınmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Macera turizmi, balon turizmi, sıcak hava balon turu (SHBT), alan yönetimi ve denetimi, turizm planlaması

ABSTRACT

In addition to the opportunities provided by balloon tours in Göreme, which has the largest balloon fleet in our country, the risks arising from unplanned approaches have also gained visibility in parallel with the increase in the number of tours and constitute an important problem area that needed to be worked on. In terms of evaluating the applications in recent years, it is important to analyze the knowledge and experience in the field, if there are, to reveal the problems and to develop solutions. In the study, the socio-economic characteristics of balloon tours, the risks of accidents, and the ways of structuring the competition in this field in a healthy way have been investigated. A field-assisted SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats) analysis was performed in the study. The findings of the study are that the risks caused by the increasing competition in balloon tours, which is a rapidly growing type of adventure tourism, can be improved with area management and inspection approaches. Compared to other alternative tourism types that have developed in the world and in our country in recent years, balloon tours have reached an important point with the effect of attracting tourists and the added value it creates. However, it had been lived a past period that there are deficiencies in the theoretical and practical infrastructure for balloon tour planning in Turkey. The contribution of the study is to identify these deficiencies and open them up for discussion and to prevent them through site management and control. The conclusion of the study, keeping the accident risks under control with the approach of site management and inspection, is brought to the fore.

Keywords: Adventure tourism, balloon tourism, hot-air balloon tour, site management and inspection, tourism planning

Geliş Tarihi/Received: 25.11.2021

Kabul Tarihi/Accepted: 06.06.2022

Sorumlu Yazar/Corresponding Author:
Aziz Cumhur KOCALAR
E-mail: azizcumhurkocalar@gmail.com

Cite this article as: Kocalar, A. C. (2022). Approaches to reduce and prevent accidental risks in site management and inspection by planning in the balloon tour. *PLANARCH*, 6(1), 13-26.



Content of this journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

Giriş

Balon turizmi Kapadokya Bölgesi'nde 1991 yılında Türk Hava Kurumu ile başlamıştır. 2006'da ise yeni işletmelerin de açılmasıyla sıcak hava balonu turu (SHBT) kısa zamanda bölgeye katma değerli yüksek ekonomik getiri sağlayan kaynaklardan biri haline gelmiştir.

Kapadokya'da yoğun ilgi çeken SHBT ile gerek trafik hacmi gerekse uçulan gün sayısı bakımından yaratıcı bir ticari operasyon yaşanmaktadır. Kapadokya bölgesinde 2006-2014-2018 yılı itibarı ile toplam balon işletme sayısında belirgin artışlar kaydedildiği ve balon sayısının giderek arttığı, bu faaliyetlerin zaman zaman yıllık olarak 600,000 civarına kadar ulaşan sayıda turiste hizmet verebildiği belirtilmektedir (SHGM, 2018). Balon turlarının dünyada ve ülkemizde son yıllarda gelişen diğer alternatif turizm türleriyle karşılaştırıldığında ise turist çekim etkisi ve yarattığı katma değer ile oldukça önemli bir noktaya ulaşmakta olduğu söylenebilir.

Ülkemizde büyük bir balon filosuna sahip olan Göreme'de gerçekleştirilen balon turlarının sağladığı olanakların yanı sıra geçmişte tur sayısının artışına paralel olarak plansız yaklaşımlardan kaynaklanan bazı kazalar yaşanmış, kaza riskleri de bu şekilde görünürlük kazanmış ve üzerinde çalışılması gereken önemli bir sorun alanı oluşturmuştur. Zaman içinde yapılan düzenlemelerle sağlanan teknik ve idari gelişmeler uygulamanın yeniden değerlendirilmesi, sahadaki bilgi ve deneyimin analizi açısından önem taşımaktadır. Bu çalışmada sürece dair disiplinler arası sorunlardan ders alınması ve çözüm önerilerinin daha da geliştirilmesi ise değerli görülmüştür.

Çalışmada balon turlarının sosyo-ekonomik özellikleri, kaza riskleri ve bu alandaki rekabetin daha sağlıklı bir şekilde yapılandırılmasının yolları araştırılacaktır. Çalışma kapsamında alan yönetimi ve denetimi yaklaşımıyla kaza risklerinin kontrol altına alınmasını sağlayıcı sistematik analizler (ve GZFT) yapılmaktadır.

Kavramsal Çerçeve

Çalışmanın konusu; alternatif turizm kapsamında doğa temelli turizmin bir kolu olarak anılan macera turizmi içinde geçen SHBT faaliyetidir. SHBT, çalışmada özellikle teknik ve yönetsel özellikleri ile ele alınıp yeniden değerlendirilmektedir. Çalışmanın ana eksenini Türkiye'de SHBT'nin sosyo-ekonomik özellikleriyle birlikte kaza risklerini araştırmak ve konuyu teknik açıdan ele almaktır. Ayrıca planlamanın buradaki yeri ile önemini kaza risklerini önleyici alan yönetimi ve denetimi boyutundan mekânsal bir bakış açısıyla tartışmaya açmaktadır. Bu amaçla çalışmanın ön kavramsal çerçevesi dört başlık üzerinden araştırılmıştır. Öncelikle SHBT'nin turizmdeki yerinin farklı yönlerden tam olarak tespit edilmesinde fayda vardır.

SHBT'nin Yeri ve Önemi

Sıcak hava balon turları, 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 (Can & Üst Can, 2019). Balon gezintisi etkinliklerine verilen desteği artırmak için balon gezintisi deneyimlerinin memnuniyet, mutluluk ve harcama düzeylerine etkileri artırılması için balon işletme yöneticileri, iş hacmindeki artışı teşvik etme eğilimindedirler (Bertan, 2020). Dünya'da balon turlarının konumlandırma ve farklılaşma stratejilerinde destinasyonların önemli görüldüğü bilinmektedir

Tablo 1.

Tarihin en ölümcül sıcak hava balonu kazaları (Sen Nag, 2019)

Derece	Tarih	Yer	Ölüm #	Yaralanma#
1	26.02.2013	Lüksor, Mısır	19	2
2	30.07.2016	Maxwell, Teksas, ABD	16	0
3	13.08.1989	Alice Springs, Avustralya	13	0
4	07.01.2012	Carterton, Yeni Zelanda	11	0
5	23.08.2012	Ljubljana, Slovenya	6	26

(Güzel & Şahin, 2019). Türkiye'de SHBT 2000'li yıllarda hızlı gelişme gösteren bir macera turizmi örneği olarak kabul edilebilir.

Doğa tabanlı turizm kategorisinde yer alan turizm türlerinden sadece biri olan macera turizmi ve balon deneyimi turizmi SHBT'nin turizm sektörüne ciddi anlamda katkı sağladığı bilinmektedir (Atloğlu, 2021). Sıcak hava balonculuğu alanında Türkiye deneyiminin yeri ise gerek trafik hacmi ve yolcu sayısı gerekse uçulan gün sayısı bakımından içerdiği sayısal boyutlar ile ilgi çekmektedir (SHGM, 2018). Konuyla ilgili farklı odakları olan tablolar,¹ araştırmaya özgü bulgusal açıklamalar içermesi nedeniyle ilerleyen bölümlere yönelik bir şekilde tasarlanarak ilişkili konular da ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

SHBT Kaza Risklerinin Görünürlüğü

"SHBT turizminin güvenliğini arttırmaya çalışmak ve sıcak hava balonu kazalarının sayısını azaltmanın" uluslararası literatürde önem taşıdığı anlaşılmaktadır. "Kazalara sebep veren faktörler içerisinde en yüksek oranda çevresel faktörler ve ikinci olarak yetenek hataları" gelmektedir (Kılıç, 2020). Kılıç'ın araştırması sıcak hava balon kazalarında ve havacılıkta HFACS analizi üzerine literatüre katkı sunan bir çalışma olup, ancak bu çalışmalarda yazarın da belirttiği gibi bir takım veri eksikliklerinin de olabileceği akla yatkın bulunmaktadır. Dünyadaki kazalar sonuçlarına göre altta sınıflandırmıştır (Tablo 1). Türkiye'deki kazalar ise Tablo 5'te verilmiştir.

HFACS analiz çalışmasının sonuçlarından ilkinde göre bu SHBT kazalarının yeterince bildirilmediği bir gerçektir. FAA düzenlemelerine de bakılacak olursa, "herhangi bir yaralanma bir kazadan sonra 10 gün içinde bildirilmelidir ve bir ölüm de 30 gün içinde bildirilmelidir" (FAA, 2017) denilmektedir. "Ancak yolcu yaralanmaları ve ölümlerin, SHBT yapan turistler tatil yerlerinden evlerine döndükleri için yeterince rapor edilmemiş olabildiği" de ayrıca belirtilmektedir. Dolayısıyla kuruluşların önemli olayları "(kaza, olay, ciddi hatalar, aksilikler ve ramak kalalar, vb.) bildirmesi için pilotları teşvik etmenin" önemsenmesi gerektiği de yazar (Kılıç, 2020) tarafından özellikle önerilmektedir.

Çalışmada sınırlı kalan SHBT verileri içinde önemsenebilecek diğer ikinci sonuç ise "SHBT pilotlarının uyuşturucu ve alkol bağımlılığı ile ilişkili tıbbi durumun kontrol edilmesini gerektiren hiçbir düzenleme olmadığı için pilotlar hakkında bu tür güncel bir bilgi eksikliği" (Kılıç, 2020) olduğu gerçeğidir.

Diğer yandan tercih edilen turistik ürünlerin ve alternatif turizm çeşitlerinin doğru pazarlarda tanıtılması ve pazarlanması yüksek gelire sahip turistlerin bölgeye çekilmesini sağlayabilmektedir

¹ Bknz. Kaynaklar (Tablo 2) (2.4); Sayısal veriler (Tablo 3) (4.1) ve (Tablo 4) (4.1).

Tablo 2.

Konuya Yönelik Bazı Kaynaklar ve Odak Konuları (2014 -2020)

Kaynak ve Yıl	Makale başlığı/İlgili alt bölümüne gönderme/Konu	İçerik ve ön plana çıkan bazı hususlar
Mantı, 2014.	Balon Uçuşlarında Reform	Süreçteki gelişmeler ve sayısal veriler
Güzel & Şahin, 2019.	Destinasyon açısından turların önemi	Turların konumlandırma ve farklılaşma stratejileri
Özen, 2019.	Çinli, Türk ve diğer milliyetlerden 406 ziyaretçiden veri toplama	Turların deneyim değeri
Özen & Güneren Özdemir, 2019.	Kapadokya'da Sıcak Hava Balon Uçuşları ve Koordinasyonu	SHGM ve yasal-yönetmelik gelişmeler
Özen & Güneren Özdemir, 2019.	Kapadokya Sıcak Hava Balonculuğu Üzerine Nitel Bir Araştırma	Süreçteki gelişmeler ve görüşmeler
Bertan, 2020.	Balona binme deneyimine katılan müşterilerin memnuniyet artışı	Memnuniyet, mutluluk ve harcama düzeyini tanımlayan önemli değişkenler
Özen & Güneren Özdemir, 2020.	Kapadokya imajının değişmesinde anlamlı ve güçlü bir etkiye sahip konular	Balonu deneyiminin değeri ile hafıza, eğlence, estetik ve eğitim boyutları

Kaynak. Tablonun kaynak araştırması Kocalar (2021) tarafından yapılarak hazırlanmıştır.

Tablo 3.

Kapadokya Uçuş Sahasındaki İşletme sayısı (2006-2014-2018) ve 2011-2018 arası gerçekleştirilen Balon Uçuş Sayıları

Yıl	İşletme sayısı	Uçuş frekans sayısı	Yıllık artış/azalış oranı
2006	8*		
2011		15,600	0,00
2012		20,600	0,32
2013		21,300	0,03
2014	25*	26,590	0,25
2015		27,778	0,04
2016		14,772	-0,47
2017		19,843	0,34
2018	31	30,514	0,54
Toplam		176,997	

Kaynak. Kocalar, 2021. Tablo SHGM, Nevşehir Temsilciliği (2018) ve *Mantı (2014) verileriyle oluşturulmuştur.

(Genç & Şengül, 2016). Bu yollardan yerel gelire ve imaja katkının arttırılabilmesi mümkündür. Ancak turizmde ekonomik boyut tek odak noktası olarak ön planda kalırsa, diğer çevresel ve operasyonel riskler arka planda algılanmaz olacak ve bunların sebep olduğu biriken olumsuz etkiler de giderek artacaktır. Turizmdeki stratejik yaklaşımları her zaman ilgili uzmanlarına da danışarak önceden tartışmak gerekir. Özellikle SHBT gibi karmaşık turizm faaliyetlerinde, özellikle doğal kaynak ve sit alanı kullanımlarında farklı bilimsel alanlardan uzmanlarla gerçek bir dengenin gözetildiği yönde kararlar alınması sağlanmalıdır.

Balonların ısınan havayla yükselmesi ve inmesi sırasında propan yakıtı kullanılarak çalıştıkları bilinmektedir. O yüzden SHBT'nin olası çevresel tehlikeler ve insan hataları (yanma, düşme ve çarpışma, sürüklenme, patlama, parlama, pilotaj hataları vb.) kaynaklı risklerinin sürekli gözetilerek bertaraf edebilmesi gerekmektedir.

Bu faaliyet alanında görülen firmalar arası rekabetin ise gerekli kıldığı vazgeçilmez çözümlerin neler olduğu yine bu araştırmanın dar kapsamı içinde sınırlı bir biçimde incelenebilmektedir. Ancak rekabet konusu buradaki statik analizlerin ötesinde oldukça

Tablo 4.

Kapadokya SHBT Sayısal Verileri

Bazı Sayısal Veriler	Ortalama
Balon işletmesi sayısı*	8 (2006) (Mantı, 2014). 25 (Mantı, 2014). 31 (2018) balon işletmesi
Yılda ortalama uçuş günü sayısı	260 gün
Sıcak hava balonu sayısı	43 (2006) (Mantı, 2014). 220 (Mantı, 2014). 239-260 sıcak hava balonu ilgili (2011-2018) **
Günlük ortalama uçuş sayısı	90-100 civarında***
Yıllık ortalama uçuş sayısı	280 ¹
Yıllık hizmet verilen turist sayısı	500-600 bin turiste kadar****

Kaynak. Kocalar, 2021. Tablo SHGM (2018) verileriyle oluşturulmuştur (<https://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/5874-shgm>).

*2006 yılında 8 olan işletme sayısı, ardından 25 sayısı (Mantı, 2014) ve sonrası 2018 yılında da SHGM Nevşehir Temsilciliğindeki kaynaklara göre 31 olarak ifade edilmiş, ancak bu son bilgi yazılı bir resmi kaynaktan bulunamadığı için - tam olarak doğrulanamamıştır.

**Sıcak hava balonu sayısında 2011 -2018 dönemi içinde verilen sayı değişerek artmaktadır ve bu sayı da belli bir aralık içinde (239-260) kalmaktadır.

*** Günlük uçuş sayısı da ayrıca 90-100 gibi bir aralık içinde kalacak şekilde düşünülmelidir. 2009 yılından itibaren 149,137 uçuş gerçekleştirilmiş, 2 milyon 400 bin civarı yerli-yabancı turist emniyetle uçurulmuştur.²

**** Yıllık hizmet verilen turist sayısında - 500-600 bin turist esas alınabilir.

¹ Nevşehir Valiliği İnternet Sitesi.

² Age (Site).

Tablo 5. Türkiye'deki Kaza Sebepleri		
Önem sırası	Kaza sebebi	%
1	Hava muhalefeti	57
2	Balon çarpışması	29
3	Pilotaj ve insan hatası	14

Kaynak. İlgili kaynaktan Kocalar (2021) tarafından tabloya alınmıştır (SHGM Nevşehir Temsilciliği, 2018).

dinamik işleyen bir süreçtir. Bu çalışmada SHBT sahasındaki risk saptamaları ise, 2006 sonrasındaki süreç içinden itibaren dikkate alınmaya başlamış olsa da ancak 2013 yılı sonrasında gelen önlemlerle, kısaca mevzuata getirilen bazı yeni düzenlemeler ve yetkilendirmeler sayesinde kurulan bir sertifika mekanizması üzerinden kontrol altına alınmaya çalışılabilmektedir.

Macera turizmi türlerinin tamamında, gerçekleştirilen faaliyetlerin doğası gereği, farklı derecelerde yaralanma ve ölüme neden olan kaza riski, bu tür etkinliklerin zaten en sorunlu konularından biridir (Gülcan, 2004). Ancak macera turizmi içerisinde balonla seyahat etme düşük riskli bir etkinlik olarak kabul edilmesine rağmen, meydana gelen kazaların etkisiyle, bu etkinliği ilk kez deneyimleyecek biri için algılanan risk boyutu oldukça yüksek olmaktadır (Garda & Karaçor, 2016). Diğer yandan algılanan risk, talebi oluşturan turların da çekicilik yaratan önemli bir özelliğidir. Riskin bertaraf edilmesi ise kabul edilmiş basit ya da karmaşık derecesi yeterli görülen yerel ya da genel bir sistemin sorunu olarak küçümsenebilmektedir.

Risk Azaltımı Sorunsalı ve İlgili Süreçlere Kurumsal Yaklaşım

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 (SHGM). SHBT sırasında risklerin bertaraf edilmesi en önem verilen konulardan biri olmaktadır. Risklerin bertaraf edilmesi için sistematik (sertifikasyon süreçleri vb.), teknolojik ve yönetsel güncel yaklaşımlar da giderek önem kazanmakta ve sistemler kendini sürekli yenilemek durumunda kalmaktadır.

Turizmde gözetilmesi beklenen uygulamalardaki farklar ancak zorunlu hedefler ve uygulama izlenirliği ile denetimi varsa gerçekleştirilebilir bir anlam taşımaktadır. Aksi halde yaşanan benzer durumlarda turizm planları da uygulanabilirliğini yitirebilmektedir. O yüzden turizmdeki ürün farklılaştırma ve çeşitlendirme pratiklerinin uygulamada kabul edilemez riskler yaratması baştan engellenmelidir.

Kültür ve Turizm Bakanlığı (eski adıyla Turizm Bakanlığı) 2002 yılında kitle turizmine alternatif olarak turizm çeşitlendirmesi kapsamında özellikle doğal değerlere ve doğa sporlarına yönelik bazı projeler geliştirmiştir. Bu ürünler içinde yamaç paraşütü gibi bazı hava sporları da SHBT ile benzeşen bazı özellikleri ile dikkat çekmektedir. 2002 sonrası önem kazanan tüm bu sportif vb. eğlen-dinlen yaklaşımlarının günümüzde artık uygulamaya alınmadan önce uzmanlarınca tartışılması ve sürekli geliştirilerek iyileştirilmesi gerektiği açıkça görülmektedir.

Alan Yönetimi ve Denetimi Beklentileri

Balon turizminde alan yönetimi ve denetimi kavram çifti özellikle Göreme gibi çok katmanlı korunan bir belde için disiplinler

arası yanlar da gözetilerek bir alçak hava sahası kullanım önerisi olarak kapsamlı bir analizle birlikte gündeme getirilmektedir. Değişen dünya düzeninde, her ülke bazı yasal düzenlemelerle kültür politikalarına paralel olarak koruma politikalarını da sürekli geliştirmektedir. Bu düzenlemelerin merkezinde, kentsel koruma alanlarında sürdürülebilir, etkin ve bütüncül yaklaşımlarla "kültürel miras yönetimi" yer almaktadır. Bu yüzden kentsel sit alanlarında "alan yönetimi" kavramı öncelikle Şehir ve Bölge Planlama bölümü yaklaşımlarıyla ele alınır. Planıcı gözüyle incelendiğinde ise, SHBT özellikle yoğunlaştığında, çeşitli kaza riskleri içeren ve farklı tehlikeleri de bünyesinde barındıran bir etkinlik olarak Göreme'de alan yönetimi ve denetimini gerektirir. Bu yüzden alandaki etkinlikler hem öncesinde hem de gerçekleştiği sırada nöbetçi uzmanlarla birlikte ve balonlardaki pilotlarla da eş zamanlı olarak özellikle bir kule tarafından da yönetilir ve denetlenir kılınmalıdır. Böyle bir kulenin faaliyete geçirilmesi ve tüm balonların anlık olarak takip edilmesi projelerinin halen tamamlanma aşamasında olduğu anlaşılmaktadır.² Bu nedenle SHBT alan yönetimi ve denetimi düşüncesi disiplinler arası boyutları üzerinden tartışılır olmalıdır.

Ülkemizdeki güncel işletim süreçleriyle ve SHBT'nin zamanla daha da yaygınlaştırılmasına yönelik olarak atılmış adımlar olduğu görülmektedir. Bunlara yönelik araştırma verileri de saha araştırması içinde ele alınarak tartışmaya açılmıştır. SHBT, bu son gelişmeler ışığında hem teknik açıdan hem de planlama gözüyle tekrar değerlendirilmeye ihtiyaç duyan bir durumda olabilir. Bu amaçla çalışmada SHBT hakkında planlamanın da yeniden sorgulanması sağlanmaya çalışılmıştır.

SHBT'nin son yıllarda (özellikle 2011 sonrası sayısal veriler bağlamında) ülkemizde bu kadar hızlı bir şekilde turizm sektörüne eklenmesi önemli bir gelişmedir. Ancak balon turlarının eşzamanlı olarak gerçekleşme sayısı arttıkça; havalanma ve yere inme açısından geniş ve uygun arazi kullanımı kararlarını da şart koşması beklenir. Üstelik kullanılan bu alanların gerek tarımsal gerekse kentsel alanları da içermesi turizm planlamasına ve alan yönetimine çok daha fazla önem kazandırmaktadır. Saha araştırmasıyla birlikte son durum yerinde incelenmiş, çalışmanın analiz sonuçları kapsamlı bir GZFT analizi içinde sıralanarak sunulmuştur. Ayrıca geleceğe yönelik olan bazı öngörülerle ilerideki çalışmalara bırakılan hususlar da ortaya konulmuştur.

Türkiye'de ve dünyada alan yönetiminin farklı boyutları literatürde yer almakta ve alan yönetim planlarının korumadaki önemi ve faydası yeterince bilinmektedir. Bu konunun önem ve gerekliliği çalışma konusu açısından da ortaya konulmaya çalışılacaktır. Başta uçuşların kontrolünün bir otorite tarafından sağlanıyor olmaması kazalara neden olmuştur. Ancak bu sorunun Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ile zamanla aşıldığı görülmektedir. Özetle uçuşların belli başlı bazı kurallara bağlı bir hale gelmesi biraz zaman almıştır. Ancak düzenlemelerle balon kazalarının önüne geçilebildiği de görülmektedir. Bu konudaki ulusal literatürden (2014-2020 arasında) seçilen diğer bazı çalışmalar da altta tabloda sunulmuş, ön plana çıkan hususlar araştırma konusu üzerinden tekrar değerlendirilmiştir (Tablo 2). SHBT konusunda ilk belirgin düzenlemelerin haberini veren bir yazar (Manti, 2014) bu havacılık faaliyetlerinin de yakın bir gözlemcisidir. İlerleyen zamanlarda "Kapadokya'da Sıcak Hava Balon Uçuşları ve Koordinasyonu SHGM tarafından" hayata geçirilen "yasal-yönetimsel düzenlemeler" sayesinde kontrol altına alınmış

² Nevşehir Valiliği İnternet Sitesi.



Şekil 1.
GZFT Analizinin Stratejik Faydaları (Hooley ve ark., 2004)

gözükmektedir. Aynı çalışmada “Kapadokya’da sıcak hava balonculuğuna geçmişte tanık olmuş işletmeci, pilot ve sektör temsilcilerinden oluşan on katılımcı ile görüşüldüğü” (Özen & Güneren Özdemir, 2019) anlaşılmaktadır. Çalışmamızda ise bu hizmet sektörüne yönelik bir GZFT ile derinlemesine analizler yapılmaktadır. Kaza riskleri azaltan ve önleyen bir yaklaşıma odaklı analizlerle konu yeniden ele alınmaktadır. Amaç ticari turizm sektörüne, Göreme beldesindeki ilgili idarelere ve yerel halka balon turlarının zayıf ve üstün görülen yanları yeniden incelenerek, fırsat ve tehditler üzerinden ortak stratejilerin formüle edilmesi konusunda farkındalık kazandırmaktır.

Çalışma böylece ülkemizde hızla yayılan SHBT nedeniyle oluşan kaza risklerinin artabileceğine, mevcut sorunların ise ancak daha sağlıklı bir rekabet ortamı tesis edilerek çözümlenebileceğine de vurgu yapmaktadır (Şekil 1). Burada şüphesiz yine kontrollü ve dengeli bir rekabet söz konusu olacaktır.

Halbuki 2013 öncesinde pek çok yeni şirket açılıyor ve havada 250 balon görülebiliyordu. Bugün ise bu sayının ancak 1/5’i kadar balona izin verildiği anlaşıyor. Üstün yanların pekiştirilmesi GZFT analizinin stratejik faydaları olarak görülebilmektedir (Şekil 1).

Yöntem

Çalışmada literatür araştırması ve saha gözlemlerinin yanı sıra alan destekli GZFT (SWOT) analizi de yapılmıştır. Çalışmadaki yaklaşım dört alt bölümle özetlenmiştir.

Çalışmanın Motivasyonu ve Soruları

Çalışma turizmdeki hızlı gelişmeler ve plansızlığın ağır bastığı geçmiş dönemleri planlama gözüyle yeniden değerlendirmektedir. Plansız ortamın yaratmış olduğu balon kazaları gibi olumsuz etkiler ve bunlara karşı önlemlerin nasıl alındığı özellikle incelenmektedir. Bu tür önlemler konusunda genelde geç kalındığını gösteren eski kaza bulguları çalışmanın çıkış noktasıdır. Kazalar sonrasında gelişen son sürecin planlama gözüyle değerlendirilmesinin de bu yüzden faydalı olacağı düşünülmektedir. Bu noktadan hareketle, balon turizmde artan taleplere daha hızlı yanıt bulmaya yönelik geçmiş dönemleri yeniden incelemek özellikle plansızlığın yarattığı kaza riskleri açısından ciddi olumsuzluklar içeren dönemlerin nasıl aşılabildiğini anlamak ayrı bir önem arz etmektedir. Zamanla getirilen düzenleyici yaklaşımların ve süreç iyileştirmelerinin yerini anlamak ise planlamanın farklı boyutlarını uygulamada gözlemek açısından çalışmaya motivasyon sağlayan asıl konu olmuştur.

Giriş ve kavramsal çerçeve kısmında SHBT ile turizm ve planlama ilişkisi ülkemizde Nevşehir-Göreme üzerinden hem sahada hem de literatürde yer bulabildiği kadarı ile genel, teknik ve idari (yönetimsel) yanlarıyla birlikte tekrar gözden geçirilmiştir. Kaza risklerini önlemek üzere turizmde daha planlı ve dengeli bir gelişmeyi

hedefleyen bu çalışmada konu teknik açıdan derinlemesine bir kapsamda ele alınmıştır. Bu kapsama yönelik (Güçlü ve Zayıf Yönler ile Fırsat ve Tehditler) GZFT analizleri ile SHBT faaliyetlerinde rekabeti daha sağlıklı kılama ortamını yaratma ve destekleme amaçlıdır. Ancak turizm sektöründe rekabeti etkileyen faktörler oldukça çeşitli ve başka çalışmaların da konusu (Erdem, 2022) olacak kadar geniştir.

İlk Ham Verilerle SHBT

1996 yılında 31 adet milli parkın 7’sinde (Göreme-Nevşehir dahil) toplam ziyaretçi sayısı (1,774,166) bu tür alanlara olan ilgiyi de dolaylı olarak göstermektedir (Erdoğan, 1996). Kapadokya bölgesinde 2014 yılı itibarıyla 25 balon işletmesi hizmet vermektedir (www.turizmuncel.com). Benzer etkinliklere yurt dışında ödenen ortalama bedeller: Gstaad-İsviçre 600\$, Serengeti-Tanzanya 500\$, Masai Mara-Kenya 450\$ ve Loire Valley-Fransa’da 400\$ şeklinde değişebilmektedir. Alanla ilgili sayısal veriler farklılıklar içerse de yoğunluğun zamanla arttığı anlaşılmış, bu nedenle etkinliklere önceden bazı sınırlamalar getirilmiştir. Ayrıca sertifikalı firmalar üzerinden de bazı ön kontrol mekanizmaları geliştirilmiştir. Havacılık faaliyetleri gerçekleştirilen alanlarda doğal eşiklere yönelik zorunlu sınırlamalar vardır. Bunun dışında kaza risklerine karşı da yoğunluğu önlemeyle ilişkili firmalara baştan kısıtlar getiren bazı yaklaşımlar olduğu görülmektedir.

Sektörde tekelleşen firmalar yaratan ülkemizdeki turizmin de yönlendiriliş şeklinin salt ön kontrol mekanizmalarına dayalı bir şekilde ilerlediği görülmektedir. Dünyada sadece yer yer seçkin bir kitleye hitap edebilecek şekilde yürüyen balon turizmi, Türkiye’de neredeyse tüm dünya ülkelerinden turist çekebilecek ucuzlukta ve yoğunlukta ilerlemektedir.

Saha Araştırması ve Analizler

Bulgular ve tartışma bölümleri saha araştırmasıyla birlikte desteklenerek yürütülmüştür. Burada kullanılan yöntem ise saha olarak seçilen Göreme’deki topluca gerçekleşen SHBT’nin izlenmesi ve saha gözlemlerinin yanı sıra özellikle şirket çalışanları ile yapılan kısa ve teknik ayrıntılarla ilgili görüşmelerden ibaret olup, bunlar da bir tabloda derlenmiştir (Tablo 4). Turistlerle olan görüşmeler ise oldukça yüzeysel bir çerçevede ilerletilebilmiş, yeter sayı oluşmadığı için çalışmaya alınamamıştır. Çalışmanın saha kısmında beklentiler ve öngörüler, literatür ve gözlemlerle de pekiştirilecek şekilde GZFT (SWOT) analiziyle ve sonra da ek başlıklar altında derlenerek özetlenmiştir. Sahada ayrıca farklı şirket çalışanlarıyla işlerini yaparken yüz yüze kısa ve teknik görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bunlar literatür araştırması ile çok daha detaylı ve karşılaştırmalı doğrulanmış verileri tablolar (Tablo 4) (Tablo 6) halinde sunacak bir şekilde bulgular kısmında ele alınmıştır.

Burada iki ayrı analiz ve yaklaşım ön plandadır

1. İlki kaza risklerinin önleme yaklaşımlarına odaklı konuların objektif bir açıdan planlama gözüyle yeniden incelenmesine dayanmaktadır. Çalışma kapsamında alan yönetimi ve denetimi yaklaşımıyla balon kaza risklerinin kontrol altına alınmasını sağlayıcı sistematiğe yer verilmiştir. Bu amaçla saha izlenimlerinin yanı sıra derinlemesine bir GZFT (SWOT) analizi de yapılmıştır.
2. Diğer yaklaşım ise altta da açıklandığı gibi rekabetin bir alan yönetimi ve denetiminin geliştirilerek, alandaki işleyişin daha iyi bir şekilde optimize edilmesine yöneliktir. Çalışma, SHBT sürecinde (2006–2020) oluşan işleyişin biraz daha ileri güvenilirlik içeren bir düzeye taşınmasını sağlayıcı karma bir sentezdir.

Tablo 6.
Sıcak Hava Balon Turlarının Saha Görüşmelerdeki Bazı Teknik Bilgiler

Sıra	Grup	Teknik bilgiler
1	Güvenlik standartları-	Sivil Havacılık Gn. Md. denetimi altındadır. Uçaklara uygulanan kurallar geçerlidir.
2	Sigorta-	Fiyata dahil olduğu belirtilen 1 milyon lira tutarında bir hayat sigortası da söz konusudur. Şirketlerde her balon için ayrıca senelik 10 bin avro sigorta maliyetine katlandıklarını ifade etmektedir.
3	Balonun uçuşu için en uygun hava şartları-	Rüzgârın 11 km'den fazla olması durumunda tur iptal edilmektedir. Ayrıca bazı hava olaylarının (sis, yağmur, kar gibi) görülmesi durumunda da iptal söz konusudur.
4	Balonun iniş yeri-	Sıcak hava balonlarının ineceği yer daha önceden belirlenmemektedir. Uçuş sonunda pilot balonu en uygun geniş bir alana indirmektedir.
5	Balonun yerden yüksekliği-	Maksimum 900 metreye kadar yükselecektir.
6	Balonun uçuş uzaklığı-	Rüzgârın yönüne ve hızına bağlıdır. Ortalama 4–20 km arasında bir uçuş mesafesi gerçekleştirmektedir.
7	Balonun uçuş yönü-	Belirsizdir. Rüzgârın belirleyeceği yönde uçar.
8	Balonun havadaki uçuş süresi-	30 dakika ile 1 saat arasında havada kalmaktadır. Sahadaki gözlemler ise 1 saati aşabildiği yönündedir.
9	Balon sepetindeki kişi sayısı-	Balon sepetindeki kişi sayısı balonun büyüklüğü ile orantılıdır. Kapasiteyi firma belirlemektedir. Küçük balonlar 2 – 4 kişilik iken diğerleri 8 – 36 kişi arasında olabilmektedir.*
10	Balonla uçuş fiyatı	Kişi başı en az 70\$ ile en fazla 350\$ arasında değişen standartlardadır. 3 saat için yöre içi ulaşım hizmetlerini de kapsar.

* Uçuşun güvenli bir şekilde gerçekleşmesi için belirli bir ağırlık ve denge koşulu olduğu belirtilmektedir.

Göreme saha alanıyla ilgili diğer sayısal verilere gelince halen yeterince düzenli yayımlanmadığı ve var olanların da birbirlerine göre farklılıklar içerebilmesi nedeniyle (2006–2018) ve özellikle de (2011–2018) son dönemi üzerinden elde edilen sayısal veriler, bulgular kısmında dikkate alınmıştır. SHBT faaliyetlerinin saha alanı olarak seçilen Göreme'deki yoğunluğunun 2013 ile artabileceği anlaşıldığında ise, etkinliklere önceden bazı sınırlamalar getirildiği söylenebilir. Bu dönemde ayrıca sertifika verilen firmalar üzerinden de bazı ön kontrol mekanizmaları geliştirilmiştir. Tüm bu ayrıntılar da yine bulgular kısmında ele alınmıştır. Kaza risklerine karşı da zamanla yoğunluğu önleme ile ilişkili firmalara baştan kısıtlar getirilen bazı düzenlemeler getirildiğine dair (2011 sonrası) süreç bulguları da saha araştırmasında yine kaynaklarıyla birlikte belirtilmiştir. Konu altta derinleştirilerek ilgili kısımlarda derlenmiş sayısal veriler üzerinden tartışmaya açılacak şekilde sunulmaktadır.

SHBT Kaza Risklerini Azaltma ve Önleme Yaklaşımlarının Geliştirilmesi

Çalışmada balon turları katılımcılarının sosyo-ekonomik özellikleri de birlikte ele alınarak kaza riskleri ile bu alandaki rekabetin sağlıklı bir şekilde yapılandırılmasının yolları da araştırmaktadır. GZFT analizi ile işletmelerin sahadaki nitel ve nicel verilerinin (içsel) yanı sıra etkinlik dışsal açıdan da değerlendirilmiştir. Bu amaçla daha detaylı analizler de içeren başlıklara göndermelerle konu ele alınmış, GZFT analizine özellikle kaza risklerini önleyici yönde sağlıklı bir rekabet sağlayacak şekilde yer verilmiştir.

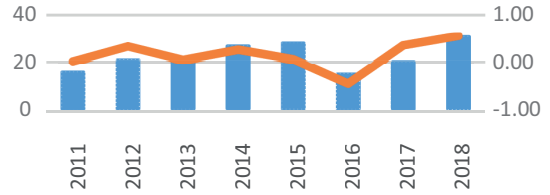
Bulgular

Bu bölümde kaza riskleri ve önlemler odaklı sürece ait literatür bulguları da saha araştırmasıyla ilişkili yanlar üzerinden birlikte aktarılmıştır. Türkiye'de özellikle Göreme'de büyük bir balon filosu vardır. Göreme'de gerçekleşen SHBT, sağladığı turistik olanaklarla son yıllarda başka bölgelere de yayılarak artışını sürdürmüştür. Araştırmada 2021 yılı Sonbaharında zamanla elde edilen diğer bulguların ayrıntıları giderek artan bir derinliğe ulaştığından çalışmada kaza riskleri ve rekabet GZFT analiziyle yeniden değerlendirilmiştir.

Nevşehir-Göreme SHBT Sayısal Verileri

Türkiye'yi ziyaret eden turistin en az yüzde 7'sini ağırlayan Kapadokya'da balonculuğun geçmişi 1980'lerin sonuna kadar uzanıyor.

Uçuşlara ait yıllık sayısal değişim (2011-2018)



Şekil 2.

Uçuşların Yıllık Sayısal Değişimi. Seri 1: Uçuş Frekans Sayısı. Seri 2: Yıllık Artış/Azalış Oranı. Kaynak. (Kocalar, 2021) Görsel SHGM, Nevşehir Temsilciliği (2018) Verileriyle Oluşturulmuştur.

Kapadokya'da SHBT ile trafik hacmi ve uçulan gün sayısı bakımından önemli bir ticari operasyonun yürütüldüğü anlaşılmaktadır. SHBT hakkında bazı sayısal veriler altta Tablo 3, Şekil 2 ve Tablo 4 ile görselleştirilerek sunulmuştur (SHGM Nevşehir Temsilciliği).

Saha görüşmelerinin doğrulanmış özeti ise daha sonra bölümünde SHBT'nin saha görüşmelerdeki bazı teknik bilgiler başlıklı tablo (Tablo 6) ile özetlenmiştir.

2011–2018 yılları arasında uçuşlara ait yıllık sayısal değişim (Tablo 3) alttaki grafikte de görselleştirilmiştir. Grafikte uçuş frekans sayısı çubuk (sol eksen) şeklinde sunulmuş, yıllık artış/azalış oranı (sağ eksen) ise çizgisel belirtilmiştir (Şekil 2). 2013 yılında ve 2015 yılında bir önceki yıla göre nispeten oldukça az bir artış sağlanmıştır. 2016 yılında ise ciddi bir düşüş yani yıllık azalış oranı göze çarpmaktadır. 2017 ve 2018 yıllarında ise artış tekrar hız kazanmış ve 2018 yılında 2015 zirve rakamı olan 27,778 sayısı da 30,514 ile geçilmiştir. Kapadokya bölgesinde 2018 yılı itibarı ile toplamda 31 balon işletmesi 260 sıcak hava balonuyla faaliyet gösterdiği söylenmektedir. Yıllık 600,000 civarında turiste yakın bir sayıda hizmet üretilmektedir. Meteorolojik şartların elvermesi durumunda ise bölgede yıllık ortalama 280 gün uçulmakta ve günde ortalama 90–100 civarında balon, uçuş gerçekleştirmektedir. Bazı sayısal

veriler ancak bir aralıkta belirlenebilmiştir (Tablo 4). Bu çalışmada Tablo 3 ve yorumu olan Şekil 2 ile ayrıca Tablo 4 üzerinden sunulan verilerden bazıları ile karşılaştırmalar da yapılabilir. Bu karşılaştırmalar aslında farklı kaynaklardan elde edilen dağınık verilen rakamları da doğrulama amaçlı olacaktır. Çalışmada sahadan tespit edilebilen (en az-en fazla) sayılarla ancak böyle bazı aralıklar üzerinden veriler sunulabilmiştir. Hâlbuki bu sayılar periyodik ölçümlerle resmi olarak düzenli ve güvenilir bir şekilde daha şeffaf yollardan ilan edilmelidir. Bu yüzden balon turu hareketliliğinde doğal-resmi-kurumsal-yersel farklı eşik sınırlarının ilan edilmiş olması ve bu eşiklerin aşımına uğrayıp uğramadığı olasılığı da kamuoyu ile medya kanallı paylaşılan verilerle tam olarak bilinmemektedir.

Diğer yandan bu derleme veriler de oldukça düşündürücüdür. Rakamların belli belirsizliği aslında olası kontrolsüzlükleri de çağırıştırır. Bu konuda eğer bir plansızlık varsa olası durumlar ve riskler tekrar düşünülüp gözden geçirilmelidir. Beklenildiği gibi bir alan yönetimi ve denetimi söz konusu mudur? Burada elde edilmiş rakamlar üzerinden düşünülecek olursa 2018'e kadar getirilebilmiş olan mevcut durum bile biraz şüpheli uyandırabilir. Ayrıca bu çapta yoğun geçen bir operasyonun balonlar içinde her türlü yakın plan video kayıtları da düzenli olarak toplanıyor olmalıdır. Bu kayıtların da belki biraz daha 3B akıllı otomasyon sistemleri altında anlık olarak izlenerek ölçülecek şekilde yönetilmesi ve denetimlerinin de yine bu gibi yapay zekânın da işe katıldığı yollardan daha sağlıklı bir şekilde yapılması beklenilir. Kamusal alanda gerçekleşen böyle bir ticari etkinliğin sürekli ve anlık olarak ilişkisel boyutlarıyla izleniyor olması aslında ilişkili riskleri de içeren yeterince farklı gerekçelere dayandırılabilir.

Ülkemizdeki balon işletmelerinin sayısı 2014 itibarıyla 25'e ulaşmıştır. 2006 yılında balon işletmelerimizin sayısının sadece 8 olduğu düşünüldüğünde bu sektörde 2006–2014 arasında yaşanan bu hızlı gelişme açıkça görülmektedir (Manti, 2014). Kapadokya bölgesinde (2011–2018) arası gerçekleştirilen balon uçuş sayılarına bakıldığında ise; 176,997 ticari balon uçuşu gerçekleştirilmiş görülmektedir (Tablo 3). Kazalar açısından yapılan değerlendirmelere göre ise Kapadokya da o dönemde (yaklaşık 9 yılda) 7 kişinin ölümü ve 129 kişinin ise yaralanması ile sonuçlanan 7 balon kazasının meydana geldiği belirtilmektedir (SHGM Nevşehir Temsilciliği, 2018). Bu oranın Kapadokya bölgesinde gerçekleştirilen toplam balon uçuş sayısı veya operasyon sayısı göz önünde bulundurulduğunda, dünyada uçuş yapılan diğer yerlere oranla ne kadar ve ne yönde (olumlu-olumsuz) değişkenlik arz ettiği henüz yeterince kesin olarak bilinmemektedir. (2006–2018) dönemindeki gelişmeleri ve bazı sayısal verileri kısmen aktaran aktüel bir yayından alıntılar ise altta Tablo 4 ile ayrıca diğer verilerle de olabildiğince birleştirilerek görsel bir şekilde sunulmuştur (Manti, 2014).

Tablo 4 farklı kaynaklardan elde edilen veriler içerdiğinden doğrulamalar ancak belirlenebilmiş aralıklar halinde derlenerek aktarılmış, tablo sınırlı ve nesnel ölçütler dikkate alınıp hazırlanmıştır. Ayrıca ülkemizde hava aracı ve parçalarının tasarım ve üretimine ilişkin mevzuat kapsamında ilk kez sıcak hava balonu özelinde İlave Tip Sertifikası vermeye başlandığı anlaşılmaktadır (SHGM, 2021). Bu çalışma metninde karşılaştırmalı veriler de henüz tam olarak elde edilemediğinden ancak bu derlenen sınırlı sayısal veriler üzerinden değerlendirmeler yapılabilmektedir. İlerideki çalışmalarda elde edilecek benzer verilere bakılarak, belki daha açık bir şekilde yorumlar da yapılabilecektir.

Türkiye'de Genel Havacılık faaliyetlerinde kullanılan hava araçlarının (küçük uçaklar, İHA'lar, balon, yelkenkanat vb.) yurt dışından temin edilmesi yerine, bu hava araçlarının daha verimli yenilikçi teknolojiler de (elektrik motorlu vb.) dikkate alınarak milli imkânlar dâhilinde üretilmesi sağlanmalıdır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2018). Bu konuda dünya örnekleriyle yarışır duruma gelinmesi için önce rekabeti optimize edecek sistematiğe yaklaşımlar geliştirilmeli, diğer pek çok faktör de birlikte değerlendirilecek şekilde bilimsel yayınlar ve çalıştaylar eşliğinde SHBT üzerindeki rekabet konuları da ayrıca tartışmaya açılmalıdır. SHBT turizmi ise coğrafyanın elverdiği koşullara özgü bir şekilde sürdürülebilir planlama etik ilke ve usulleri çerçevesinde kusursuz bir şekilde yürütülmelidir.

SHBT Demografik Yapısının Tipik Özellikleri

Konu hakkındaki diğer bazı çarpıcı verilerden Belber'in (2010) yaptığı araştırmaya göre Nevşehir'e gelen turistlerin katıldığı veya katılmayı düşündüğü aktiviteler arasında balon turu %70,6 ile birinci sırada gelmektedir (Belber, 2010). Yerli/yabancı turistlerle sahada yapılan kısa görüşmeler ise genelde tura dair memnuniyet izlenimi veren saptamaları içerir bir nitelikte kaldığından bu yorumlar kapsam dışı tutulmuştur. Kapadokya'da yapılan balon uçuşları esnasında bölgeye özgü yeryüzü şekillerinin ve tarihi varlıkların izlenebilmesi nedeniyle diğer destinasyonlarda yapılan uçuşlardan farklılık gösterdiği (Tucker, 2010) görülmektedir. Tekrar ziyaret etme niyetleri üzerinde estetik boyutun değeri ikinci sırada öneme sahiptir. Kapadokya'da yaşanan bu deneyimin estetik bir değer taşıdığı açıktır (Özen, 2018). Bölgenin çekiciliğini artırıcı estetik yönlerin turizmde bir rekabet avantajı sağlayıp sağlayamama konusu ise daha başka bir tartışma konusu olarak işlenebilir. Demografik özelliklerin de aydınlatıcı olacağı düşünülün bu kısımda SHBT'nin demografik yapısının 2021 yılında Göreme'ye özgü bazı ayrıntıları ise altta saha araştırmasıyla bağlantılı olarak iki ayrı alt başlıkta ele alınarak değerlendirilmiştir.

SHBT çalışanları

Sıcak hava balon turu Göreme'de sayısı günlük koşullara göre artan turizm firmalarının yarattığı istihdam olanakları ile yürütülen nitelikli bir hizmet olma yolundadır. Pazarlama sağlayıcı ofis faaliyetlerinin ötesinde balonu kullanan bir pilot ve destek personeli sayısı balonun büyüklüğüne göre yaklaşık olarak en az 7–8 kişi arasında değişebilmektedir. Göreme'de balon turuyla ilişkili olarak yaklaşık 2500 kişinin çalıştığı söylenmektedir. SHBT yörede sayısı otuzu aşkın turizm operatörü ve işletmesinin bulunduğu düşünülürse, balon sahibi (ve/veya belki de hizmet alan kiracısı) olarak (belki geçici ya da kalıcı denilebilecek sayıda) istihdam yarattığı anlaşılmaktadır. Ayrıca 2014 yılı verilerine göre 424 bin turistin katıldığı balon turlarından 85 milyon avro gelir elde edilmiştir (Turizmguöncel.com, 2015).

SHBT ziyaretçileri

Dönem dönem artan ziyaretçi sayıları ile SHBT'nin gördüğü dalgalı talep değişkenlikler göstermektedir. Bu durum iniş-kalkış noktalarındaki yerlerin yönetiminde de yer yer darboğazlara sebep olabilme potansiyeli yaratıyor olabilir. Çinli, Türk ve diğer milliyetlerden 406 ziyaretçiden veri toplanan bir çalışmaya göre turların deneyim değerinin, turistlerin geleceğe yönelik davranışsal niyetleri üzerinde anlamlı ve güçlü bir etki oluşturduğu belirlenmiştir (Özen, 2019). Bu verilerden de yine Göreme'nin balon turu anlamında bir cazibe merkezi olduğu anlaşılmaktadır. Sıcak hava balonu etkinliklerine verilen destekle ilgili olarak memnuniyet, mutluluk ve harcama düzeyini tanımlayan önemli değişkenlerin (Bertan, 2020) varlığından da hareketle balon işletmelerinin balona binme deneyimine katılan müşteriler için bu değişkenlerin

düzeylerini arttırıcı deneyimleri de ön plana çıkardığı bilinmektedir. Örneğin; uçuş sonrası şarap ikramı ve uçuş sertifikası verme kutlaması gibi. Bu örneklerde görülen iletişim yönetiminin de başarılı olduğudur.

Kaza Riskleri ve Önlemler Süreci

Sektörün dinamizmi ile sağlanan mevzuata dayalı gelişmelerle birlikte turlar hakkında ilk yasal-yönetimsel çerçeve 2013 yılında oluşturulmaya başlanmış gözükmektedir. Teknik açıdan uygulamalara yönelik bir yönetmeliğin (SHY-21) çıkarılması konusunda kurumsal bir yapının (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2013) etkili olduğu anlaşılmaktadır. Kapadokya bölgesi hava sahasında meydana gelen olaylardan kaza olarak nitelendirilebilecek, ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan 7 balon kazasının kaza sebebine göre dağılımı altta başka bir tablo ile verilmiştir (Tablo 5).

Bu tabloda gösterildiği gibi kazaların %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.

Tablo 5'te verilen 2. (dolaylı) ve 3. (doğrudan) satırlardaki sebepler çalışmada önem verilen insan kaynaklı kazaları görünür kılmaktadır. Bunların toplamı da %43'lük bir pilotaj payı olarak yine 2.derecede büyük bir önem arz etmektedir. Diğer yandan, uçuşta bu tür kazaları bertaraf etmek üzere pilotların uçuş sertifikalarını iki yılda bir yenilemeleri gerektiği belirtilmektedir (SHGM Nevşehir Temsilciliği, 2018). Yaklaşık iki yıl boyunca, 450 saatlik bir uçuş tecrübesinin ardından elde edilen bir meslektir. Ancak güncel sağlık kontrollerinin yaptırılması da düşünülmelidir. 2013 yılında düzenleme ve denetim faaliyetlerinin etkinliğinin artırılması için SHGM Nevşehir Temsilciliği faaliyete geçirilmiştir. Yine aynı yıl kurulan Slot Hizmet Merkezi aracılığıyla eş zamanlı uçan balon sayısına sınırlama getirilmiş, meteorolojik değerlendirme ve bayrak uygulaması başlatılmıştır.³ "Balon Uçuşlarını Teşvik Genelgesi" kapsamında turistik gezi amaçlı balon taşımacılığı yapmak isteyen firmalardan gelen talepleri değerlendiren SHGM, balon uçuşlarının yaygınlaştırılarak ülke turizme katkı sağlamayı amaçladığı için 9 noktayı balon uçuşlarına uygun bulmuştur (SHGM, 2018).

Bu durum balon turizminin ülkemizde farklı yörelerde de yaygınlaştığının göstergesidir. Mevcut kurallar ve uygulama denetimi o alanlarda da şimdilik Kapadokya'dakine benzer veya yakın bir şekilde uygulanacak demektir. Ampirik araştırma bulgularına göre, sıcak hava balonu deneyiminin değeri ile hafıza, eğlence, estetik ve eğitim boyutlarının Kapadokya imajının değişmesinde anlamlı ve güçlü bir etkiye sahip olduğu belirlenmiştir (Özen & Güneren Özdemir, 2020). Bu etki diğer bölgeler için de artı bir değere dönüştürülebilmektedir.

Saha Araştırması/GZFT Analizi ve Değerlendirmeler

Saha araştırması ve sonrasında gerçekleştirilen kapsamlı bir GZFT analizi ve ardından sistematik değerlendirmeler araştırmanın uygulama alanına dayalı diğer somut verilerini oluşturmaktadır.

Saha Araştırması

Çalışmanın seçilen saha araştırma alanı Nevşehir-Göreme olup, 2021 yılı Eylül ayıdır. Resimdeki gibi sabah gün doğumunda yüze yakın balon Göreme'de havalanmıştır (Resim 1).



Resim 1.
Nevşehir-Göreme'de Balonlar

Saha çalışmasında ise alanda 4 saat kalınabilmiş, 3 saati balonların seyrini izleme ile geçmiştir. Sahada farklı şirket çalışanlarıyla kısa yüz yüze teknik ayrıntılarla ilgili görüşmeler yapılmış, bilgiler metin ve Tablo 4 yoluyla literatürdeki sayısal verilerle de birlikte karşılaştırılarak doğrulanacak şekilde aktarılmıştır (Tablo 6). Saha çalışmasının son 1 saatinde balon çalışanları ile teknik yanlarıyla uçuş sürecini değerlendirmek üzere kısa soru ve yanıtlarla görüşmeler şeklinde geçmiş ve kategorik özet bu tabloya da işlenmiştir (Tablo 6). Balonların inişi sonrasındaki bu kısa görüşmeler ise faaliyetlerin kapsamı içinde oldukça sınırlı da kalsa teknik konular hakkında fikir vermiş ve farklı kaynaklardan da doğrulanacak şekilde araştırılmıştır. Tablo 6 özellikle teknik ve mali bilgilerden oluşan içeriği sübjektif öncelikli bir gruplama sırası ile sunar. Çalışma ayrıca görsellerle de desteklenmiştir. Benzer etkinliklerin yurt dışı ile karşılaştırması ise bazı sosyal medya kaynakları üzerinden edinilen bilgilere dayalı yapılabildiği için verilerin gerçek kaynakları tam olarak doğrulanamamış ve daha sağlıklı bir karşılaştırma yapılması ise sağlanamamıştır.

Sahadaki görüşmelerden elde edilen ve önemli görülen bazı teknik bilgilerin özeti olan bu tablo da veriler derlenerek ifade edilmektedir (Tablo 6). Bu teknik bilgilerin bağlamı ise özetle güvenli bir uçuş için gerekli olan teknik özellikleri sübjektif bir sırada yansıtmaktadır. Kapadokya'daki balon turlarının 2021 yılı fiyatları, firmalar arasındaki rekabeti aslında oldukça farklı boyutlara da taşımaktadır. Gezi sürecinde yapılan farklı hizmet ve ikramlar da fiyatlara dahildir, bu yüzden de fiyatlar geniş bir aralık içinde kalmış görülmektedir. Aynı zamanda büyük balonlar daha kalabalık iken balon içi donanımlar (yedekli sistemler vb.) ile güvenilir görünlere de sahip olabilmektedir. Uçuşlardaki bu teknik yeterlilikler de daha ileri çalışmaların konusudur. Balon büyüklükleri ise etkileyici bir reklam unsuru olarak doğrudan bir avantaj da sağlamaktadır. Küçük balonların rekabet şansı ise özellikle bu yüzden biraz azalmış gibi gözükmektedir. Bu vb. diğer teknik konularda Tablo 6 ile verilen tüm bilgiler sahadaki duymalardan ve uygulamadaki kişilerden edinilmiş verilerle bağlantılı olup, ayrıca İnternet ortamından da doğrulanmıştır. Denetimlerin ise ilgili SHGM mevzuatına bağlantılı bir şekilde yapıldığı düşünülmektedir. SHBT taşıma kapasitesinin

³ Nevşehir Valiliği İnternet Sitesi.



Resim 2.
Nevşehir-Göreme Üstünde Balonlar

aşıldığı durumların kule gibi bir gözlem noktasından yerinde ve zamanında tam olarak izlenip izlenilmediği ise tam olarak anlaşılamamıştır. Sahada sadece balonların havadaki sayısına ve izlediği son iniş güzergâhlarındaki seyir şekillerine bakılarak taşıdığı fark edilen riskler üzerinden sınırlı bir gözlem yapılmakla yetinilmiştir (Resim 2). Müşteri bulunduğu sürece hava şartlarının da uygun olduğu her gün sabah gün doğumu öncesinde sayısı bazen yüzleri bulan irili ufaklı balonlar bu şekilde Göreme’de havalanmaya başlamaktadır. Balonlar yaklaşık 1 saat havada kaldığı gibi yerleşim çevresi üzerinde alçalarak ve yerine göre sıkça dolanarak yol almaktadır (Resim 1) (Resim 2). Son fotoğraftaki gibi iniş sürecinde zaman zaman yakın aralıklarla yerleşim çevresi üzerinden geçtikleri görülmektedir (Resim 2). Göreme semasının bu şekilde özellikle iniş anlarında alçak hava sahasının yoğun kullanımına sahne olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca bazı günler öğleden sonraları da uçuş gerçekleştiği anlaşılmıştır. Göreme’de gün doğuşuna yakın sabah saatlerinde gerçekleşen balon turları sahada izlenerek, farklı şirket çalışanlarıyla yapılan teknik yüz yüze görüşmeler Tablo 6 dışında yer yer GZFT analizine de sınırlı bir şekilde yansıtılmıştır. Bu görüşmeler sırasında balon donanımları da incelendiğinde, uçuş güvenilirliği sağlamaya yönelik olarak 360 dereceli kameralarla uçuşa ait anlık kayıt almanın mümkündür.

GZFT (SWOT) Analizi

GZFT (SWOT) analizi, saha gözlemleri paralelinde yürüyen bir literatür araştırması ile de desteklenmiştir. Balon turları farklı boyutlarıyla (teknik, sosyo-ekonomik, yönetsel, yasal, vb. açılardan) GZFT analizine tabi tutulmuştur. Göreme’deki SHBT ile ilişkili farklı başlıklara da göndermelerle ayrıca vurgu yapılmıştır. GZFT analizi sahadaki disiplinler arası gözlemlere, görüşmelere ve literatüre dayalı bulgular üzerinden özetlenerek yapılandırılmıştır. Yöre ve etkinlik hakkındaki görsel deneyimleri ve alan araştırmasını temel alan GZFT analizi alttaki gibi dört ayrı ana grup içinde okuyucuya aktarılmıştır. Altta güçlü ve zayıf yanlar SHBT faaliyetini etkileyen içsel unsurlar, fırsatlar ve tehditler ile ilgili gruplamalar ise dışsal faktörlerdir.

Tehditler (Riskler)

Mevcut rakipler arasındaki rekabetin yoğunluğu gibi farklı derinlemesine analizler, alıcıların pazarlık gücü, tedarikçilerin pazarlık gücü, ikame ürün/hizmet tehdidi vb. gibi başka analizler de ilerideki çalışmalarda daha detaylı bir şekilde yapılabilir (Enginkaya, 2005).

GZFT analizinde SHBT’nin bazı teknik riskler taşıdığı söylenebileceği gibi yapıldığı yöreye göre yeni çevresel riskler doğurabileceği de görülmüştür.

SHBT Hakkında Değerlendirmeler

Araştırma kapsamında sistematik bazı değerlendirmeler ile geleceğe dair öngörüler ise burada iki ayrı alt bölüm halinde özetlenmiştir:

Kaza Risklerini Azaltma ve Önleme Yaklaşımları

Sıcak hava balon taşımacılığını düzenleyen kamusal bir aktör olarak SHGM yaklaşımını belirleyen mevzuata öncelikle yer vermek gerekirse, altta belirtilen bazı ilgi çekici düzenlemelerin 2015 yılı sonrasında pazarı netleştirmeye başladığı görülecektir (SHGM, 2015). Başvuran balon işletmesine uçuş operasyonu düzenleme izni altta belirtilen yollar izlenilerek verilmektedir. Ayrıca izinlerin artık Kapadokya’yı da aşarak farklı bölgelere de yayıldığı görülmektedir. Balon işletmelerine uçuş operasyonu düzenleme izni SHGM’nce “Balon Uçuşlarını Teşvik Genelgesi” ile verilmektedir (24.11.2015 tarihli ve UOD_2015-12 sayılı) (BUTG-2015b). 2015 yılı Kasım ayında yayımlanan bu Genelge, uçuş emniyeti nedeni ile yetkileri kısıtlama hakkını saklı tutacak şekilde ilgili firmanın uyacağı genel usul ve şartları da belirlemiştir. Genelge ile gözetilen durumsa ilginçtir ve Genelge’nin giriş cümlesinde şöyle denilmektedir:

“Kapadokya bölgesindeki uçuşların yoğunluğu ve emniyetli uçuş yapılabilmesi için ilave kapasite artışı yapılamadığı belirtilmektedir. Bu nedenle ülke içerisinde başka bölgelerde de balon uçuşlarının yapılabilmesi sağlanmıştır.”

SHGM, çıkardığı Genelge (BTUG-2015b) ile oluşan aşırı talebi değerlendirmiş gözükmektedir. Balon uçuşlarının böylece yaygınlaştırılarak ülke turizmine katkı sağlaması amaçlandığı için SHGM 9 noktayı daha balon uçuşlarına uygun bulmuştur (SHGM, 2015b).

Balon işletmelerine farklı bölgelerde faaliyete geçmeyi sağlama ihtiyacından hareketle genel usul ve şartları belirleyen bu Genelge ile izinler 2015 yılı şubat ayından itibaren artık farklı bölgelere de yayılarak artırılmıştır. (12.02.2015 tarihli ve UOD-2015/2 sayılı “Kapadokya Balon Uçuş Sahası dışındaki bölgelerde yapılacak uçuşlar hakkındaki Genelge”) (KBUS-G-2015a) (SHGM, 2015a).⁴ Sıcak hava balon turlarına öncelikle İç Anadolu’nun sonra da diğer bölgelerde belirtilen yerlerin uygun olduğu 2015 yılı çıkarılan Teşvik Genelgesi (BUTG-2015a) ile anlaşılmaktadır.

SHGM sitesinde 2018 Eylül ayında verilen haberde de gelişmelerle sektördeki durum daha da görünür hale gelmektedir (SHGM, 2018).⁵ Teşvik edilen bu yeni bölgelerde ise, tayin edilen işletmeye, ilgili bölgedeki uçuşlarını ve uçuş organizasyonunu geliştirmesi için en az 3 yıl süre verilmektedir. Bu süre boyunca o bölgede farklı bir balon işletmesine uçuş operasyonu düzenleme izni verilmeyeceği de belirtilmektedir. Buna göre firmalar ihtiyaca göre balon sayısını arttıracığından bu durum da kontrolü kolaylaştıran ancak serbest rekabeti de baştan sınırlayıcı olmuş olabilir.

⁴ http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/UOD-2015_2.pdf

⁵ <http://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/5874-shgm>

Zira Kapadokya'da da büyük balonların öne çıkan reklamları her açıdan ilgi çekiciliğini ve baskınlığını korumaktadır. Büyük turizm firmalarının genelde pazarı da büyük oranda ele geçirebildiği söylenebilir.

Uygulamada alınmış önlemlere gelecek olursak; uçuşa elverişlilik gereklilikleri için oluşturulan emniyet bariyerleri bulunmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı tarafından geliştirilen SHY-M (sürekli uçuşa elverişlilik ve bakım sorumluluğu yönetimi) adı verilen mevzuatın uygulanma zorunluluğu vardır. Organizasyonel şartlar için geliştirilen emniyet bariyerleri ise, SHT-Balon talimatı (pilotlar kim, hangi ekip nerede görev alıyor vb. organizasyonla ilgili bilgileri içerir talimatlar) ve pilotaj ile yer hizmetleri eğitimleri ve denetimleri yönetmeliği ile sertifikasyon uygulama zorunluluklarıdır.

Bir diğer önlem ise, pilotların kendi arasında haberleşmesini sağlayan telsiz uygulaması ve her balonda bulunması zorunlu olan GPS uygulamasıdır. 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 (Can & Üst Can, 2019). Saha çalışmasından Göreme merkezi yerleşim yeri üstündeki balonların sıklığı (7 tane), aralarında azalan mesafelerle heyecanlı anların fotoğraf karesi (Resim 2) vardır.

Fotoğrafın arka planında ise önemli bir peyzaj unsuru olan Erciyes Dağı da görünmektedir. Kızılkayalar Vadisi'nden Uçhisar'a kadar uzanan manzara ziyaretçileri kendisine hayran bırakabilecek niteliktedir. Bu alçak hava sahası uçuş deneyiminin ziyaretçiler açısından da popüler hale gelmiş olmasında peyzaja dair tüm unsurların yeri büyüktür. Ancak sahadaki gözlemlerde balon pilotlarının kalkıştan inişin sonuna kadar seyri güvenli kılma becerileri göstermek zorunda kalmaması gerekir. Bazı balonların pilotları arasında genç kadınlar da bulunmaktadır. Uçuşu deneyimleyen ziyaretçilere bu maceraya nasıl karar verdiklerini sorduğumuzda ise yanıtları genellikle kaza risklerine karşı oldukça duyarlı bir yönde kaldıklarını göstermektedir. Ziyaretçilerden bazıları ise aşırı güvenli ve süreçten çok az kuşku duymaktadır.

Zaman içinde olası kazaları önleme amaçlı yöntemler geliştirilmiş gibi gözükse de esas çözümün şeffaf bir alan yönetimi ve işleyişin güvenilirlik şartlarını sağlayan denetleyici bir anlayışla iyileştirileceği düşünülmektedir.

Alan Yönetimi ve Denetimi

Türkiye'de, taraf olunan uluslararası yasal dayanaklar ve kuruluşlar ile kültürel miras koruma altına alınmaya çalışılmaktadır (Venedik Tüzüğü, Dünya Doğal ve Kültürel Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme, ICOMOS, ICOM, Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesi, Arkeolojik Mirasın Korunmasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi) (Yücel Batmaz & Biçici, 2021).

Türkiye'nin yoğun bir bilgi birikimi ve deneyime dayanan bir sisteme sahip olduğu halde, kentsel sit alanlarındaki sorunları sürgelmektedir. Bu sorunların çözümünde, tezde önerilen yasal düzenlemeleri de tamamlanacak olan bir "alan yönetimi" öngörülmektedir. "Alan yönetimiyle, koruma sürecinin, kentsel sit alanının özelliklerine göre şekillenmesi, sorunların bütüncül ve katılımcı bir yaklaşımla giderilmesi ve uygulama yöntemlerinin de aynı yaklaşımla süreç içerisinde belirlenmesi amaçlanmaktadır. Ancak, Türkiye'de henüz alan yönetimini uygulama sonuçları elde edilemediği için, uygulama süreç ve yöntemlerinin başarı(sızlık)

düzeyi değerlendirilememektedir. Çalışma alanında önerilen alan yönetimi de bu konuda başarılı olan kentlerdeki koruma alanları yönetim planlarına göre analiz edilebilir" (Yürü, 2009). Yönetim planında, yönetimi yapılacak alanın sürdürülebilir bir yaklaşımla korunması ve değerlendirilmesi için paydaşlarıyla birlikte vizyonu, yönetim hedefleri ve politikaları belirlenerek eylem planları oluşturulması amaçlanmaktadır. Bu çerçevede, alan ile ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile sivil toplum kuruluşları arasında eşgüdümü sağlayan, bu eşgüdümü somutlaştıracak eylem ve projeleri aynı doğrultuya getiren paydaş eksenli stratejik planlar olarak da tanımlanabilir (Gülersoy & Ayrancı, 2011). Bu yöntemler sayesinde koruma bilinci gelişebilir ve alan sahiplenilebilir.

Göreme gibi katmanlı sit alanlarının koruma yöntemlerine ilişkin yapılan değerlendirmeler ve incelenen kültürel miras yönetimi kavram ve kentsel koruma uygulama örnekleri sonucunda, bu alanın da "alan yönetimi" ile sürdürülebilir bir koruma sürecinde korunabileceği düşünülmektedir. Ancak etkin bir alan yönetimi de içeriği açık ve net olarak belirlenmiş bir yönetim planı ile sağlanabilecektir. Bu amaçla Şekil 3'te genel kapsamı verilen ve pek çok ayrıntıyı da içerecek olan yönetim planı başlıkları öncelikle önerilebilir.

SHBT ile ilgili yörelin arazi kullanım kararları ve planlanması ise beklenen en uygun alanlar üzerinde ve balon sayısına göre bir taşıma kapasitesi dikkate alınarak yapılmalıdır. Bu taşıma kapasitesi yöreye ve hava durumlarına vd. uçuş koşullarına göre zamanla değişim gösterebilir. Dolayısıyla planlamanın bir yandan dinamik olması da gerekmektedir. Dolayısıyla eşzamanlı havalanmaya başlayacak balon sayısı kalkış ve iniş noktaları da önceden olabildiğince seçenekli bir şekilde mümkün olduğunca belirlenmiş olmalıdır.

Neşehir Valiliği İnternet Sitesinde verilen tarihsiz bir habere göre Slot Hizmet Merkezi aynı zamanda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü için uçuş emniyetini artırma yönünde yürütülen düzenleme ve denetim faaliyetlerinde kullanılmak üzere istatistiki veriler de toplamaktadır. Slot Hizmet Merkezi, bir yazılım aracılığıyla kalkış ve iniş bilgilerini takip ve kaydetmekte; kalkış uygunluğu taleplerini ve iniş bildirimlerini ses kaydı olarak arşivlemektedir.

Sahadaki gözlemlere dayanarak; Balonların seyri sırasında ise gerek birbirleriyle gerekse yapılar ile aralarında korumaları gereken mesafeler balonların birer kara kutusu olacak bir seyir bilgisayarlarına bağlı video kameralarla 360 derece anlık ve uzaktan da kontrolle görüş sağlayacak şekilde bağlantılı şekilde video ile kayıt altında tutulabilir. Kritik noktalar ve durumlar öncesinde ve sonrasında da uçuş güvenilirliği özellikle izlenip puanlanmalıdır.



Şekil 3. Yönetim Planı İçeriği Önerisi

Sayıları bazen yüzü bulan irili ufaklı balonların neredeyse 1-2 saat havada kaldığı ve yerleşim çevresi üzerinde dolanarak yol aldığı düşünülürse, alanın bir kule tarafından da anlık yönetilmesi gerektiği açıktır. Balonların uçaklar kadar olmasa da yine bir kule kontrolünde yönetilir olması gerekir. Balon pilotları ise kule tarafından anında uyarılara da açık bir şekilde uygulayıcı konumunda olmalıdır. Uçaklara benzer bir şekilde ayrıca kara kutu uygulaması da gerekli olabilir.

Değişen hava durumları da hesaba katılarak alanda ortak bir yönetim tarafından etkin günlük planlamaların da yapılması gerektiği düşünülmektedir. Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı ile SHGM, bu konulara ait bazı dokümanları ise site sayfasından da sunmaktadır (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2021).

Sivil havacılık konularıyla ilgili diğer pek çok teknik ayrıntı da bu çalışmanın kapsamını aşacağı için burada ele alınamamıştır. Etkinlikler bu yüzden çok daha planlı ve şeffaf bir şekilde yürütülmelidir.

Tartışma

Bulgular araştırmanın kavramsal çerçevesi ile de bağlı kurulmuş olan alttaki tartışmanın asıl zeminini oluşturmuştur. Bu veriler çalışmanın saha sonuçlarından önce tartışılması gereken ve sunulan ön bulgulara dayalı ana konulardır:

1. Hızla büyüyen ve oldukça fazla ilgi gören bir macera turizmi türü olarak SHBT kaza riskini azaltma ve oluşumunu önlemek üzere artan rekabetin daha da dengeli bir şekilde iyileştirilebilmesi gerekir. Bu amaçla sertifikasyonlarla kaza riskini önceden önleme yaklaşımları kısmen değerlidir. Ancak firmalar arasında genel ve teknik kategorilerde belki daha eşitlikçi bir kademelendirmeye uçuşların sağladığı güvenilirlik puanlamalarıyla birlikte dengeli bir şekilde risk azaltımıyla gidilebilir. Bu şekilde çok daha adaletli bir rekabet ortamı yaratılması da sağlanmaya başlamış olacaktır. Aksi halde turizmde oligopol yapılar ve tekelleşme bariz bir şekilde adaletsiz ve haksız bir büyüme göstermektedir.
2. Balon turlarının eşzamanlı olarak gerçekleşme sayısı arttıkça; havalanma ve yere inme açısından geniş ve uygun bir arazi kullanımı kararlarını da şart koşması beklenir. Sahadaki uygulama, arazi kullanımları ve alçak hava sahası kullanımı da yeniden gözden geçirilmelidir. Arazi kullanımlarının önceden planlı bir şekilde hakça ve adaletlice düşünülüp, kullanım karşılıkları da hak sahiplerine verilebilir. Aksi halde rastgele yerlerde yapılan uçuşların (kalkış ve iniş alanları dahil) denetimsiz yanlarının da olabileceği düşünülür. Nevşehir Valiliği İnternet Sitesinde bu konuda tarihsiz verilen güncel olabilecek bir bilgiye göre "... yol boyu uçuş denetimleri yapılmakta, tüm uçuşlar GPS dataları ile analiz edilmektedir" bilgilendirmesi ise daha olumludur.
3. SHBT öncelikle Kapadokya'da turizm şirketleri ve yöre turizmi açısından önemli bir gelir kaynağı ve reklam olanağı sağlamaktadır. Ancak yerel halk olası kaza risklerine karşı korumasız kalabilmektedir. Balon turu yapanlar 1 milyon TL tutarında hayat sigortası yaptırırken, yerdeki halkın durumu nasıl değerlendirilecektir. Yörenin hava kullanımı haklarında da halkın payı acaba hiç gözetelebilmemiş midir?
4. Çalışmanın sonucu olarak kaza risklerinin varlığı ve olası haksız kullanımlar sahadaki genel gözlem ve araştırma sonuçlarıyla birlikte bu çalışma kapsamında görünürlük kazanmaktadır. Kaza risklerinin varlığı kadar kabul edilebilir sınırlar içinde kalıp

kalmadığı sorusuna ise anlık kayıtlarla ölçümlenerek daha geçerli yanıtlar verilebilmelidir. Bu tehlikelerin ve oluşan kaza risklerinin uygulamadaki somut varlığı, ancak güncel ve anlık kayıtlarla ölçümlenebilmesi yoluyla ve uzmanların sayısal karşılaştırmaları sonucunda anlaşılabilirlik kazanacaktır.

5. Risklere dair kanıtların şeffaf ve açık bir şekilde oluşturulma gereğinin yanı sıra bir alan yönetiminin ve denetiminin varlığı ve yetkinliği de ayrıca önemli olmaktadır. Oluşan anlık risklerdeki sorumluluğun farklı ve değişken oranlarda dağılımı sorumlu paydaşlara sürekli paylaştırılabilirdir. Kazalar sonucu ve artan risklerin görünürlüğü sonrasında SHGM'ne verilen yetkiler, getirilen düzenlemeler ve kurulmuş olan çalışma grubu ile bu boşluklar doldurulmuş olabilir. Ancak işleyiş ne kadar şeffaftır? Diğer yandan saha verileri ne kadar ve nasıl ölçümlenip, paylaşılmalıdır?
6. Kısacası, çalışmanın genel gözlem ve araştırma sonuçları, turizmdeki hızlı gelişmelere rağmen, planlama eksikliğinin yarattığı olumsuzlukların kısmen sürdüğü bu gibi durumlarda ek harcamalar doğurabilir. Alan yönetimi ve denetimi bu gibi nedenlerle ön planda tutulup daha da geliştirilmelidir.

Sonuç ve Öneriler

Araştırma önceden belirlenen sınırlı amaçlar çerçevesinde teorik ve sahada yerinde gerçekleşen pratik bir çalışma ile son aşamada sentezlenen sistematik analizlerden ibarettir.

Çalışmanın kavramsal çerçevesinde konunun öncelikle genel hatlarıyla birlikte gözden geçirilmesi için SHBT faaliyetinin turizmdeki yerinin tespit edilmesi sağlanmıştır. Balon kaza risklerinin görünürlüğü ile risk azaltımı sorunsalına yönelik ilgili süreçler literatürde yer alan araştırmalardan ve kurumsal yasal-yönetimsel açıdan geçmiş yaklaşımlar çerçevesinde geniş bir inceleme konusu yapılmıştır. Çalışmada macera turizmi içinde sıcak hava balon turlarının gelişiminin kurumsal açıdan yasal-yönetimsel uygulama denetimi ve risk azaltımı sorunsalına dair bağlantıları bulgularla ve saha verileriyle ortaya konulmuştur. Turizmdeki hızlı gelişmelere karşın, plansızlığın yarattığı bazı kazaların neticesinde kayıplar ve olumsuzluklar yaşanabilmektedir. Kazalar sonrasında metinde de belirtildiği gibi mekânsal sistematik altına alınabilen kritik noktalarda alan yönetimi ve denetimi yoluyla iyileştirmeler sağlanabilir.

Çalışma sonuç olarak arazi kullanımı ve uzaktan anlık denetimli bir alan yönetimi ve denetimi sağlamanın gerekliliğine varan noktaları ortaya koymuştur. Gerçekleştirilecek uçuşlar sürekli planlı, kayıt altında belgelenecek yürütülmelidir.

SHBT faaliyetlerindeki kaza risklerine dair çekincelere ve çözümlere özellikle bir alan yönetimi ve denetimi çerçevesinde oluşan rekabette sağlıklı bir optimizasyon sağlayacak şekilde yanıt verilebileceği düşünülmektedir. Çalışmanın önerdiği çözüm ise kısaca riskleri önleyici münferit ve parçacık yaklaşımlar yerine, planlamaya dair daha kalıcı çözümler üretmenin olanaklarını vurgulamaktadır.

Öneriler

SHBT faaliyetine, önceki yıllarda özellikle balon turlarının riskli olduğu yıllarındaki uygulamalara nazaran günümüzde kurumsal şeffaflık içinde daha katı emniyet kuralları ve ölçmeye dayalı denetimle güvenilirlik kazandırılmaktadır.

Turların anlık izlenme ve denetiminin de garanti edilmesi ile gerçek güvenilirlik derecesi daha da yükseltilecektir. Böylece bu konuda geçerli bir şeffaflık ve kabul edilebilirlikte sağlanabilir.

Tablo 7.*Güçlü (Olumlu) Yanlar*

1	Yönetmelik açısından kurumsal yapı ve saha desteği (SHGM) sağlanmıştır.
2	Mevcut ve güncellenebilir uygulama ilişkili bir mevzuatın (2013 sonrası) varlığı (SHGM) güven vericidir.
3	Göreme'nin ve sıcak hava balon turlarının taşıdığı ve müşteri çekim potansiyeli olduğu gözlemlenmiştir.
4	Yöredeki manzaranın ve peribacalarının estetik ve manzara değeri olduğu bilinmektedir. Etkinliğin yöredeki peribacalarının (360 derece) civarında gerçekleşiyor olması etkinliğe değer katmaktadır.
5	Rekabet içindeki işletmelerin pazar durumu ve gelişimi zamanla artış göstermiştir (Tablo 3) (Tablo 4).
6	Rekabet halindeki işletmelerin görece, üretim tekniği ve kapasitesinde son haberlerden kaynaklı gelişmeler olabilir. Nevşehir'in ve civar kentlerin bu görece ar-ge kapasitesi teşviklerle verimli yenilikçi teknolojiler de (elektrik motorlu vb.) dikkate alınarak milli imkânlarla üretilerek arttırılabilir (T.C. Kalkınma Bak., 2018).
7	Etkinliğin taşıma kapasitesinin önceden belirlendiği ve aşılmadığı taktirde alana kısmen uyumlu bir tanıtım ve pazarlama aracı olanağı yarattığı söylenebilir. Yerel halkın gençlerinin beşerî yetenekleri ve yeniliklere uyum kapasitesi kuşaktan kuşağa girişimci karakterin gelişim gösterebildiği yönünde saptamalar ise saha gözlemlerine dayanarak belirtilmelidir.

Tablo 8.*Zayıf (Olumsuz) Yanlar*

1	Turların Göreme'nin merkezi bir yerleşim yerinin üstünde ve civarında gerçekleşmesi görünür olumsuz çevresel etkileşimler ve kaza riskleri doğurduğu açıktır.
2	İşletme ve sunduğu ürün ile hizmetlere yönelik olumsuz imajlar oluşmaktadır (Saha çalışmasında gözlemlenen balonların tarlalara, bağ ve bahçelerin çevresi gibi önem verilmesi gereken tarım alanlarına inip kalkması).
3	Etkinlikle ilişkili yerel ve alan yönetimlerin ayrıca işletmelerin uzman ve yetkin kadrolarla oluşturulup, aynı kalitenin sürekli korunması saha gözlemlerine dayanarak belirtilmektedir.
4	Krizler ve finansal sorunlar uçuş frekanslarına yansıdığı gibi bazı yıllar önemli değişkenlikler göstermektedir (Tablo 3).
5	İşletmelerin yetersiz dağıtım kanalları ve pazarlama teknikleri, zayıf ürün/hizmet yenileme ve geliştirme yeteneğini azaltacağı ve pazarda tutunmayı önleyeceği sahada gözlemlenmiştir.

Tablo 9.*Fırsatlar*

1	İyi tasarlanmış turizm (balon iniş kalkış) noktaları arazi değerlerinin artmasına sebep olmaktadır (Ancak bu durum diğer yandan yöresel tarımı da yok edebilecek tehditler de yaratmaktadır.)
2	SHBT'nin gelişmesi çevreye olan yakından tanıklığı çevresel duyarlılığı ancak ekoturizm gibi etkili kılınırsa arttırılabilir.
3	İyi bir alan yönetimi ve planlama doğal afetlerin (rüzgâr erozyonu) zararlarından tam olarak bir koruma sağlama da etkilerini azaltabilir.

Tablo 10.*Tehditler - SHBT Deneyiminin Emniyetini Etkileyen ve Kaza Riski Oluşturan Bazı Kaynaklar*

1	Meteorolojik şartların (ani rüzgâr, görüş alanı sorunları vb.) uçuş izni verilme süreçleri açısından etkili bir unsur olduğu açıktır.
2	Uçuşa elverişlilik gerekliliklerinin sağlanamaması durumu işletmenin kademeli kontrolü ile önceden belirlenmektedir Sıkı alan denetimlerinin ayrıca anlık kontrollerde sağlayabileceği saha gözlemlerine dayanarak söylenebilir.
3	Yöredeki yerleşimin ve peribacalarının üzerinde ve yakınında gerçekleşiyor olmasının yarattığı kaza riskleri (aşırı balon ve insan trafiği vb. konular) mevzuatı ve anlık saha denetimlerini de ilgilendirir.
4	Organizasyonel gereklilikler (alt yapı/hizmet/güvenlik yetersizlikleri, vb.) eksiksiz ve sürekli kalite sistemi izlenir olmalıdır. Bu kapsamın belirlenerek yine alanda denetlenmesi de gözlemler ile gereklidir.
5	İnsan faktörü kaynaklı sorunları (pilotaj sorunu-aşırı yorgunluk, vb.) sadece işletmelerin insiyatiflerine bırakılmaması* olumludur, pilotaj hatalarının da belirginliği bu görüşü desteklediği için (SHGM Nevşehir Temsilciliği) ayrıca denetlenebilir pozisyonda kalmalıdır.
6	Ziyaretçilerin yabancı olduğu durumlarda kullanılan talimat dilinin ve yanlış anlaşılmalara kişisel gerginliklerin yaratabileceği güvenlik sorunları saha izlenimleri neticesinde belirtilebilecek diğer bir ayrıntıdır.
* Nevşehir Valiliği İnternet Sitesi.	

Alanda plansız etkinliklere ve plansız faaliyetlere hiçbir şekilde izin verilmeden etkinlikler ve faaliyetler sürekli ölçümlenerek teknolojik olanaklarla otomatik olarak ses/video olarak kayıt altında tutulur ve şeffaf şekilde denetlenebilir kılınabilir. "Slot Hizmet Merkezinin kalkış uygunluğu taleplerini ve iniş bildirimlerini ses

kayı olarak arşivlendiği"nin belirtilmiş olması bu anlamda güncel olumlu bir gelişmedir.⁶

İnsan kaynaklı sorunları aşmak üzere sürekli eğitimlerle sertifikalı pilotlar ve teknikerler yetiştirilebileceği gibi ayrıca deneyimler de

⁶ Nevşehir Valiliği İnternet Sitesi.

Tablo 11.
Çevre ve Halk Sağlığı ile İş Güvenliği ve Sağlığı Sorunlarıyla İlişkili Diğer Bazı Hususlar

1	Etkinliğin yarattığı (propan gazı kullanımından ötürü) çevresel ortam kirliliği yeni tedbirler alma şartları getiren nitelikte olabilir (Örneğin; Ekolojik bozulmalar)
2	Balonların iniş kalkış noktaları olarak belirlenmesi gereken yerlerle ilgili bir arazi kullanım planlaması da öncelikle gerekli gözükmektedir. Özellikle iniş-kalkış noktalarındaki yerlerin yönetiminde yaşanabilecek darboğazlar, bu noktaların kaza risklerini de arttırabilir, bunlar da alan yönetim planlarıyla yeniden düzenlenmelidir.
3	Uygulamalar eğer sürdürülebilir turizm ilkelerine bağlı kalınmadan kötü yönetilir ve kontrolsüz bir şekilde gelişirse, rekabetle birlikte artarak kaza risklerini de arttırabilir.
4	Artan ziyaretçi sayıları ile SHBT'nin gördüğü talep, önceden belirlenmesi beklenen taşıma kapasitesini de aşabilir.
5	Bunların yanı sıra yetersiz enformasyon ve iletişim yönetimi olursa alanda bazı gergin durumlar da yaşanabilir (Saha izlenimleri).

en uygun şekilde paylaşılarak uzmanlık alanına destek olacak bir şekilde yapıcı tartışmaların yürütülmesi de sağlanabilir.

Turizm ve turizm girişimciliği politikasının gelişimine katkı sağlayacak deneyim alanda mevcuttur. Deneyimlerin toplam bilgiye dönüşmesinin ve yeni girişimcilere aktarılmasının alt ve üst yapısı kamu politikalarıyla desteklenmelidir (Cihangir Çamur & Cihangir, 2017). Bu amaçla sahaya yönelik örnek disiplinler arası bir kalite sistemi de yapılandırılabilir.

İlgili yönetmelikte de (SHY-21, 2013) belirtildiği gibi uçuşa elverişlilik direktifi ile eğitim ve sertifikasyon süreçleri önemsendikçe ve sürekli daha da geliştirildikçe, ilgili turizm şirketlerinde sertifikasız pilot ve teknik çalışanlarına vd. uygunsuz durumlara hiçbir şekilde izin verilmeyeceği de garantilenecektir.

Önceden tedbir alıcı yöntemlerle geliştirilen, uçuş kontrolünün ve denetiminin çok daha etkin bir şekilde yapılmasına yardımcı olacak ve algılanan kaza risk düzeyini düşürücü sistematik ve teknolojik yeniliklerin ayrıca emniyet tedbirlerinin iş birlikleri ile geliştirilerek uygulamaya alınması da ayrıca mümkündür. Bu amaçla riskleri önleyici yaklaşımlarla risklerin ölçülmesi ve şeffaf bir şekilde ceza puanlı değerlendirilerek tartışılabilmesi de gereklidir.

İlerideki araştırmalarda ilgili organizasyonların, balon operatörü ve yetkililerin katılımıyla daha geniş araştırmalar yapılmalıdır. Bu araştırmalara uçuş eğitimi organizasyonları, sıcak hava balon operatörleri ve balon kazalarına bakan sivil havacılık yetkilileri de katılabilir. Kapadokya turizminin disiplinler arası katılımı gelişerek sürdürülebilir bir çizgide ilerlemesi dileğiyle...

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar, çıkar çatışması olmadığını beyan etmiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Declaration of Interests: The author declared that they have no competing interest.

Funding: The author declared that this study had received no financial support.

Kaynaklar

Atioğlu, E. (2021). Hot air balloon rides in Cappadocia: A business model to stimulate the economy. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 4032, 378–393. [CrossRef]

Belber, E. (2010). *Tatil Kararında Destinasyon (Varış Yeri) İmajının Etkisi ve Nevşehir Üzerine bir Uygulama*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İnönü Üniversitesi. Malatya: İnönü Üniversitesi.

Bertan, S. (2020). Key success factors for doing business in hot air balloon riding. *Journal of Tourism and Services*, 11(20), 124–131. [CrossRef]

Can, M., & Üst Can, Ç. (2019). Kapadokya'da balon turizmi deneyimi ve kabul edilebilir risk durumu. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 3(3), 188–198.

Cihangir Çamur, K., & Cihangir, E. (2017) Turizm temelli girişimciliğin gelişiminde yerel ve mekânsal dinamiklerin Göreme (Nevşehir-Kapadokya) örneğinde analizi. *Journal of Social Sciences Institute*, 6879, 227–238.

Demir, C., & Çevirgen, A. (2006). *Ekoturizm Yönetimi*. Nobel Yayıncılık.

Enginkaya, E. (2005). *Turizm Pazarlamasında Bölgesel Farklılıkların Rekabet Gücüne Etkisi ve Bir Uygulama*. (Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Erdem, D. (2022). *Turizm sektöründe rekabeti etkileyen faktörler*. https://www.academia.edu/33143662/Turizmde_Rekabet_docx (Erişim tarihi: 18.02.2022).

Erdoğan, Ö. (1996). *Türkiye'de Turizme Tahsis Edilen Orman Alanlarının Ormanlık Politikası Yönünden İncelenmesi*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

FAA. (2017). New Commercial Hot-Air Balloon Safety Program. <https://www.faa.gov/newsroom/new-commercial-hot-air-balloon-safety-program?newsId=88906> (Erişim tarihi: 01.04.2022).

Garda, B., & 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.

Genç, K., & Şengül, S. (2016). Güzel Atlar Diyarına Yolculuk: Kapadokya Bölgesine Yüksek Gelirli Turist Çekimine Yönelik bir Değerlendirme. 2. Nevşehir: Uluslararası Nevşehir Tarih ve Kültür Sempozyumu.

Gülcan, B. (2004). Macera Turizminin Kapsamı ve Macera Turizminde Kaza Riski. *Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Fakültesi Dergisi*, 1, 18–38.

Gülersoy, N. Z., & Ayrancı, İ. (2011). *Koruma Alanlarında Yönetim Planı*. İTÜ Çevre ve Şehircilik Araştırma Merkezi.

Güzel, Ö., & Şahin, İ. (2019). Experiential aspects of balloon tourism within the context of destination marketing. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 14(3), 793–810. [CrossRef]

Hava aracı ve ilgili ürün, parça ve cihazın uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyonu Yönetmeliği (SHY-21). (2013 tarih ve 28741 sayılı R.G.) Retrieved from <https://resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/08/20130820-7.htm>; Erişim. 22.10.2021.

Hooley, G., Saunders, J., & Piercy, N. (2004). *Marketing Strategy and Competitive Positioning*. (3rd ed.), Prentice Hall.

Kılıç, B. (2020). The analysis of hot-air balloon accidents by human factor analysis and classification system. *Journal of Aeronautics and Space Technologies*, 13(1), 17–24.

Kokpit Dergisi. (2014). <https://www.talpa.org/wp-content/uploads/2014/11/sayi-31.pdf> (Erişim tarihi: 22.10.2021).

Mantı, G. (2014). Balon Uçuşlarında Reform. *Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (Talpa) Kokpitten Bakış*, 6(31), Temmuz, Eylül.

Nevşehir Valiliği. (2022). Sıcak Hava Balonculuğu Değerlendirme Toplantısı Yapıldı. <http://www.nevsehir.gov.tr/sicak-hava-balonculugu-degerlendirme-toplantisi-yapildi>

- Özen, A., & Güneren Özdemir, E. (2020). Relationship between destination image change and behavioral intention: A study on Cappadocia hot air balloon experience. *Journal of Multidisciplinary Academic Tourism*, 5(1), 39–54. [CrossRef]
- Özen, A. (2019). Kapadokya Bölgesinde yaşanan sıcak hava balon deneyiminin davranışsal niyetler üzerindeki etkilerini belirlemeye yönelik bir araştırma. *Verimlilik Dergisi*, 1, 165–198.
- Özen, İ. A., & Güneren Özdemir, E. (2019). Kapadokya sıcak hava balonculuğu üzerine nitel bir araştırma. *Neveşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 9(2), 579–595.
- Resmî Gazete. (2013) Hava Aracı ve İlgili Ürün, Parça ve Cihazın Uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyonu Yönetmeliği (SHY-21) (2013 tarih ve 28741 sayılı R.G.). <https://resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/08/20130820-7.htm> (Erişim tarihi: 22.10.2021).
- Sen Nag, O. (2019). Deadliest hot air balloon accidents in history. *Worldatlas*.
- SGHM. (2015). Balon Uçuşlarını Teşvik Genelgesi Yayınlanmıştır. <https://web.shgm.gov.tr/tr/s/5007-balon-ucuslarini-tesvik-genelgesi-yayimlanmistir> (Erişim tarihi: 22.10.2021).
- SGHM. (2015). 12.02.2015 Tarihli ve UOD-2015/2 Sayılı Kapadokya Balon Uçuş Sahası Dışındaki Bölgelerde Yapılacak Uçuşlar Hakkındaki Genelge. https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/UOD-2015_2.pdf (Erişim tarihi: 22.10.2021).
- SGHM. (2015). 24.11.2015 Tarihli ve UOD_2015/12 sayılı Balon Uçuşlarını Teşvik Genelgesi. https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/UOD_2015-12.pdf (Erişim tarihi: 22.10.2021).
- SGHM. (2015a). Kapadokya Balon Uçuş Sahası Dışındaki Bölgelerde Yapılacak Uçuşlar Hakkındaki Genelge (KBUS-G-2015a), (12.02.2015 tarihli ve UOD-2015/2 sayılı).
- SGHM. (2015b). Balon Uçuşlarını Teşvik Genelgesi (24.11.2015 tarihli ve UOD_2015-12 sayılı) (BUTG-2015b).
- SGHM. (2018). SHGM'den Turizme Önemli Katkı: Balon Faaliyetlerinde Yeni Noktalar... <https://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/5874-shgm> (Erişim tarihi: 22.10.2021).
- SGHM. (2021). HV.SSD. Emniyet Yönetim Sistemi Dokümanları. <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/Ssd/HvSsEmniyetYonetimSbMd/HVSS-DEmniyetYonetimSistemDokumanlari.aspx> (Erişim tarihi: 31.12.2021).
- SGHM. (2021). SHGM Tarafından Sıcak Hava Balonu Özelinde İlk Kez İlave Tip Sertifikası Verildi. <https://web.shgm.gov.tr/tr/s/6586-shgm-tarafindan-sicak-hava-balonu-ozelinde-ilk-kez-ilave-tip-sertifikasi-verildi> (Erişim tarihi: 22.10.2021).
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2018). *Hava Taşıtları Üretimi ve Bakım Onarımı Çalışma Grubu Raporu*. Onbirinci Kalkınma Planı (2019–2023).
- Tucker, H. (2010). Appropriations in the air: Hot-air ballooning and changing tourism relationships, Intergraph. *Journal of Dialogic Anthropology*, 3(1).
- Turizm Bakanlığı. (2002). *Doğa Turizminin Geliştirilmesine Yönelik Projeler*. Ankara.
- Turizmgüncel.com*. (2015). Kapadokya'da Kaç Balon Var? Sektörün büyüklüğü Ne Kadar?
- Yücel Batmaz, N., & Biçici, G. (2021). Türkiye'de somut kültürel mirasın korunması üzerine bir alan araştırması: Kırıkkale-Delice örneği. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 4(1), 97–110. [CrossRef]
- Yürü, N. (2009). *Kentsel Sit Alan Yönetimi İstanbul Beyoğlu Örneği* (Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.