

TÜRKİYE'DE SPORTİF HAVACILIK:Yukarıdan Bir Bakış

İlke Evrim Dizemen
O.D.T.Ü. Havacılık Müh. Öğrencisi
O.D.T.Ü Havacılık Topluluğu Üyesi

“Bir kez uçmayı tattın mı, dünyada gözün hep gökyüzünde dolaşırsın. Çünkü bir kez orada oldun ve tekrar orada olmak istersin.”

İnsanoğlunu gökyüzüne bağlayan Leonardo Da Vinci'nin ifade ettiği işte bu ortak tutkudur. Mitolojik çağlardan bu yana, insanlık kuşlara özenmiş, uçmanın benzersiz zevkini tatmanın yollarını aramıştır. İster uçak, ister paraşüt, isterse de balon olsun, bütün bu araçlar aslında birer uçuş makinası değil, bizleri maviliklere çıkaran kanatlardır.

İşte bu felsefeyi benimsemiş insanlar, ülkemizde sportif havacılığın birçok dalında etkinlikler gerçekleştirmektedir. Öncelikle en pahalı hava aracı olan uçaklarla başlayalım. Ülkemizde kişisel uçaklarıyla lisanslı (ya da lisanssız!) olarak uçuş yapan birçok sporcu vardır. Bu kişiler çok sayıda şehirde kulüpler kurarak örgütlenmiş ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yetersizliğinden (ilgisizlik mi desek) kaynaklanan organizasyon ve bilgi paylaşımı eksikliklerini bu şekilde gidermeye çalışmışlardır. Türkiye'de birçok özel kurs tarafından Özel Pilotluk Lisansı (PPL, Private Pilot Licence) verilmektedir; fakat bu kursların yetkinliği ve verdikleri eğitimin kalitesi görecelidir.

Ancak, başlı başına ayrı bir tartışma konusu olabilecek bu ayrıntıya hiç girmeden başka bir yaygın hava sporu olan “yamaçparaşütüne” geçelim. Yamaçparaşütü (uğraşanlar arasındaki adıyla yamaşüt) maliyet ve yapılabilirlik açısından bakıldığında en ideal havacılık sporudur. Zaten ülkemizde ve dünyada bu denli yaygın olmasının temel nedeni de budur. Yamaçparaşütü basit olarak uçak paraşütünün süzülme oranı (1 m. alçalırken kaç metre ileriye gidebileceğinizi gösteren oran) arttırılmış halidir. Yamaçparaşütünü cazip kılan bir diğer olgu da havayla doğrudan temas halinde olmanızdır. Yamaçparaşütçülerinin dediği gibi “uçuşta yalnız siz, hava ve damarlarınızda dolaşan adrenalin” vardır. Yamaçparaşütünün bir diğer avantajı da yapılabileceği yer sınırlamasının (pist ihtiyacı gibi) yok denecek kadar az olmasıdır. Uçuş için sadece uygun yükseklikte temiz (ağaç, elektrik direği gibi şeylerin olmadığı) bir tepe, güzel bir hava ve kanadınız yeterlidir (tabii kaskınızı asla unutmanız lazım).



Şekil 1. ODTÜ Havacılık Topluluğu üyeleri Muğla Ölüdeniz'de düzenlenen bir etkinlikte...

Ülkemizde bu sporla üniversite toplulukları ve bu işe gönül vermiş insanların kurdukları kulüplerde yaygın olarak uğraşılmasına rağmen hiçbir lisanslandırma ve denetim sözkonusu

değildir. Son yıllarda birtakım federasyon kurma girişimleri olmuş ancak bunlar da bir sonuç vermemiştir. Türkiye’de yaklaşık bin kişinin uğraştığı bir sporun bu denli disiplinsiz ve düzenlenmesiz yapılması, doğal olarak birtakım tatsız olaylara sebep olmuştur. Örneğin, basına birçok defa yansıyan Fethiye’de (Babadağ) yaşanan kazaların çoğu, uçuş sayısı yirmi ila otuzu geçmeyen ve uçuş pratiği tam oturmamış yabancı (turist) pilotlar tarafından yapılmıştır. Fethiye gibi ileri seviye pilotaj bilgisi gerektiren bir uçuş bölgesinde bu yeterliliğe sahip olmayan yamaçparaşütçülerinin uçuşuna izin verilmemelidir. Ancak ülkemizde bu yaptırımı uygulayacak yetkiye sahip bir denetçi kurum bulunmamaktadır. Sanırız bu kadar bilgi ülkemizde yamaçparaşütü sporunun durumunu ana hatlarıyla görmek için yeterlidir.



Şekil 2. Delta kanat uçuşu.

Ülkemizde sportif havacılık etkinlikleri tabii ki bu anlattıklarımızla bitmez. Türk Hava Kurumu merkezli olarak ülkemizde planör, delta-kanat ve mikrolight pilotluğu, balonculuk, serbest atlayış (sky-diving) ve modelcilik gibi sportif havacılık etkinlikleri de yapılmaktadır. Bunlardan özellikle model uçak ve füze yapımı ülkemizde oldukça yaygındır. Ve modelcilerimiz (basına futboldaki başarılarımız kadar yansımaya da) dünya çapındaki yarışmalarda pek çok başarı elde etmişlerdir. Ayrıca son yıllarda serbest atlayış dalında Türk Hava Kurumu dışında da birkaç merkez açılmış ve bu merkezlerde yetişen sporcular sponsor desteğiyle Türkiye Paraşüt Şampiyonası’na katılmışlardır.

Ayrıca ülkemiz planörcülük eğitimi açısından dünyada hava koşulları en elverişli ikinci ülkedir. Türkiye’de sadece T.H.K. bünyesinde yapılmakta olan planörcülük dünyanın en büyük üçüncü planör kampı olan T.H.K. İnönü Eğitim Merkezinde sürdürülmektedir. T.H.K. planörcülük konusunda lisans verme yetkisine sahiptir ve eğitim kalitesini yetiştirdiği yedi binden fazla sayıdaki pilotun başarılarıyla göstermiştir

Türkiye’de sportif havacılığın pek çok dalı yüksek maliyetler nedeniyle gelişmemiştir. Belki de bu denetim ve düzenleme kaosu içinde bu sporla uğraşan kişi sayısının az olması bir avantajdır; çünkü uğraşan kişi sayısı ne kadar az olursa bu başıboşluktan kaynaklanacak can kaybı sayısı da o kadar az olacaktır. Bugün, genç nüfusun sportif havacılığa olan ilgisinin artması gelecek için hem sevindirici hem de kaygı verici bir gelişmedir. Eğer ülkemizde sportif havacılığı denetlemekle ilgilenecek bir kurum oluşturulmaz ve bu kaos ortamına bir son verilmezse gelecek çok karanlık ve kanlı olacaktır!

Kaynakça

1. <http://havasporlari.tripod.com/>
2. <http://www.metu.edu.tr/home/wwwhavat/turkce/index.htm>
3. Uçan Türk (sayı:440 / ocak 1999)