



**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**DOKTORA
TEZİ**

**TÜRKİYE'DE YAMAÇ PARAŞÜTÇÜLERİ
“PROBLEMLERİ VE BEKLENTİLERİ”**

YASEMİN KARADEMİR

BEDEN EĞİTİMİ VE SPOR ANABİLİM DALI

TEMMUZ 2016



**TÜRKİYE’DE YAMAÇ PARAŞÜTÇÜLERİ
“PROBLEMLERİ VE BEKLENTİLERİ”**

Yasemin KARADEMİR

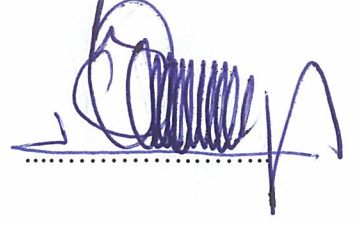
**DOKTORA TEZİ
BEDEN EĞİTİMİ VE SPOR ANABİLİM DALI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

TEMMUZ 2016

Yasemin KARADEMİR tarafından hazırlanan “Türkiye’de Yamaç Paraşütçüleri “Problemleri ve Beklentileri”” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ /OY ÇOKLUĞU ile Gazi Üniversitesi Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalında DOKTORA TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Prof.Dr. Özbay GÜVEN
Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.



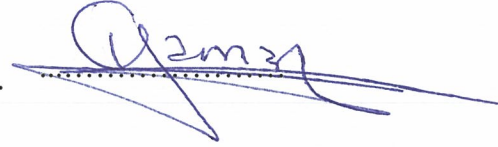
Başkan : Prof.Dr. Çağatay ÖZDEMİR
Eğitim Programları ve Öğretimi Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.



Üye : Doç.Dr. Haluk KOÇ
Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.



Üye : Doç.Dr. Gülten HERGÜNER
Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalı, Sakarya Üniversitesi
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.



Üye : Yrd.Doç.Dr. Çalık Veli KOÇAK
Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalı, Hitit Üniversitesi
Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.



Tez Savunma Tarihi: 11/07/2016

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Doktora Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

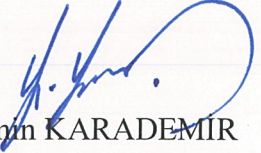
.....
Doç. Dr. Ufuk KOCA ÇALIŞKAN
Sağlık Bilimleri Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.


Yasemin KARADEMİR

11/07/2016

TÜRKİYE’DE YAMAÇ PARAŞÜTÇÜLERİ “PROBLEMLERİ VE BEKLENTİLERİ”
(Doktora Tezi)

Yasemin KARADEMİR

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Temmuz 2016

ÖZET

Araştırmada, Türkiye’de yamaç paraşütü ile ilgilenen sporcuların karşılaştıkları problemler ve bu problemlerin çözümüne yönelik beklentiler ile sporcuların kişisel bilgilerinden elde edilen bağımsız değişkenlere göre sporcuların bu problem ve beklentilerinin farklılaşp farklılaşmadığı incelenmiştir. Ayrıca araştırmada, yamaç paraşütçülerinin Türkiye genelinde karşılaştıkları problem ve beklentilere katılım düzeyleri değerlendirilmiştir. Araştırmanın evrenini 2015 yılında Türkiye’de çeşitli sportif havacılık kulüplerinde lisanslı ve aktif olarak uçuş yapan 695 lisanslı yamaç paraşütçü, örneklemi ise lisanslı ve aktif olarak uçuş yapan 53 kadın (%14,6) ve 310 erkek (%85,4) toplam 363 yamaç paraşütçü oluşturmuştur. Araştırmada veri toplama araçları olarak araştırmacı tarafından geliştirilen “Kişisel Bilgi Formu”, “Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi (YPPA)”, “Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi (YPBA)” ve “Açık Uçlu Soru Formu” kullanılmıştır. Araştırmada “Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi (YPPA)” ile “Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi (YPBA)”ndan elde edilen verilerin değerlendirilmesinde, istatistiksel yöntem olarak frekans, yüzde dağılımları, iki bağımsız grup arasında ortalamalar açısından fark olup olmadığını belirlemek amacıyla Non-parametrik testlerden “Mann Whitney U-Testi” ve ikiden fazla bağımsız grup arasında ortalamalar açısından fark olup olmadığını tespit etmek amacıyla da “Kruskal Wallis H-Testi” kullanılmıştır. Analizlerde anlamlılık düzeyi 0.05 olarak alınmıştır. Araştırma bulgularına göre problemler anketi ve beklentiler anketi alt boyutlarının sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, öğrenim durumları, sporla ilgilenme süreleri, sertifika seviyeleri, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık gösteren maddelere sahip olduğu tespit edilmiştir. Araştırma sonucunda, Türkiye’de yamaç paraşütçülerinin karşılaştıkları problemlerin tespiti ve beklentilerinin karşılanması konusunda elde edilen bulguların yamaç paraşütü sporu ile ilgilenen sporcular, antrenörler ve ilgili kurum ve kuruluşlardaki yöneticiler için önemli bilgiler içerdiği ifade edilebilir.

Bilim Kodu : 1301

Anahtar Kelimeler : Yamaç Paraşütü, Yamaç Paraşütçü, Problem, Beklenti

Sayfa Adedi : 272

Danışman : Prof. Dr. Özbay GÜVEN

PROBLEMS AND EXPECTATIONS OF PARAGLIDERS IN TURKEY

(Ph. D. Thesis)

Yasemin KARADEMİR

GAZİ UNIVERSITY

INSTITUTE OF HEALTH SCIENCES

July 2015

ABSTRACT

In the research, problems encountered by athletes dealing with paragliding in Turkey, expectations towards solution of these problems, athletes' attitudes towards these problems and expectations whether these problems and expectations make athletes different or not according to the independent variables derived from personal information of athletes. In this study, also the level of participation of paragliding athletes to these problems and expectations throughout Turkey was evaluated. The study covers 695 paragliding athletes who are licensed in certain aviation sports clubs in Turkey and paragliding actively within 2015. Sampling consists of 53 female (%14,6) and 310 male (%85,4) in total 363 paragliding athletes who have licenses and are paragliding actively. As data collection tool in the study, "Personal Information Form" developed by the researcher, "Survey of Paragliders Problems (YPPA)", "Expectations of Paragliders Survey (YPBA)" and "Open Ended Question Form" were used. In the study, "Survey of Paragliders Problems" and "Expectations of Paragliders Survey (YPBA)" were used in the evaluation of the data obtained. As statistical method frequency, percentage distributions, amongst Non-parametric tests, "Mann Whitney U-Test" for two independent groups and "Kruskal Wallis H-Test" for more than two independent groups were used. In the analysis, the level of significance was taken as 0.05. According to research findings, it has been figured out that there were significant difference between the sub-dimensions of problems survey, the expectations survey and the gender of the paragliders, their ages, marital status, education, the duration of time they show interest to the sports, their certificate degrees, total number of sorties, the duration for total flight, the place they had sports education and the wages they gain from sports. In conclusion, it can be stated that this research provides important information for athletes interested in paragliding, coaches and the manager of relevant institutions and organizations.

Science Code : 1301

Key Words : Paragliding, Paraglider, Problem, Expectation

Page Number : 272

Advisor : Prof. Dr. Özbay GÜVEN

TEŞEKKÜR

Bireylerin sosyal yaşamlarındaki ilgileri doğrultusunda özel bir zaman ayırarak gerçekleştirdikleri spor faaliyetleri onlara mutlak bir spor ortamı oluşturmaktadır. Her spor branşı, bireylere kendine özgü doğal bir çevre sunmaktadır. Hava sporlarında en büyük güç olan uçuş arzusu, bireyleri bir araya getirerek bu doğal bir ortamı oluşturmaktadır. Bu şekilde oluşturulan spor ortamları ise ülkemiz genelinde yaygınlaşmaktadır. Son yıllarda adının daha fazla duyulması itibariyle yamaç paraşütü sporu gelişme kaydetmekte ancak bu gelişmeyle birlikte sporcuların bu spor dalına dair problemlerinin ortaya çıkmasına da sebebiyet vermektedir. Sporcuların kalkış pistlerine çıkışından başlayan serüvenleri ayaklarının yere basmasıyla son bulmaktadır. Son bulan her serüven ise bir sonraki uçuşun habercisi niteliğindedir. Bu döngü içerisinde karşılaşılan her türlü problemin ve problemler uzantısında oluşan beklentilerin, bu branş için bir araştırmanın gerekliliğini ortaya koyduğu söylenebilir.

Çalışmanın başından sonuna kadar bilgi birikimi ve tecrübesi ile bana rehberlik eden, çalışmanın gidişatını her aşamada sabırla ve titizlikle takip eden, öğrencisi olmaktan gurur ve mutluluk duyduğum, danışmanım Sayın Prof. Dr. Özbay GÜVEN'e, araştırmanın gerçekleşmesinde bilgi ve deneyimlerini benimle paylaşan değerli hocalarım Sayın Prof. Dr. Mehmet Çağatay ÖZDEMİR'e ve Sayın Doç. Dr. Haluk KOÇ'a, doktora tez sürecimde desteğini esirgemeyen ve her zaman yanımda hissettiğim çok kıymetli hocam Doç. Dr. Gülten HERGÜNER'e, elde ettiğim verilerin analizi ve değerlendirilmesi aşamasında yardım ve desteğini esirgemeyen değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Derya ÇAKICI ESER'e, tezimle ilgili konularda bilimsel katkı sağlayan değerli arkadaşlarım Arş. Gör. Dr. Aynur YILMAZ'a ve Arş. Gör. Neslihan ARIKAN'a minnet ve şükranlarımı sunarım.

Son olarak, yamaç paraşütünde gelişmemde büyük emeği olan, iyiliklerini hiçbir zaman unutamayacağım Gaziantep Sportif Havacılık Kulübü ile Kahramanmaraş Sportif Havacılık ve Doğa Sporları Kulübü başkanları ve sporcularına, beni yetiştiren ve bugünlere gelmemde benden fedakârlıklarını esirgemeyen babam Ünal YALÇIN ve annem Hafize YALÇIN'a, her zaman yanımda olan kardeşim Nursemin YALÇIN'a ve bu zorlu süreçte bana kuvvet veren hayat arkadaşım, eşim Mehmet Bilgin KARADEMİR'e, içten teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xii
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xiii
1. GİRİŞ.....	1
2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE	11
2.1. Hava Sporları	11
2.2. Yamaç Paraşütçülüğü.....	13
2.2.1. Yamaç paraşütünün yapısı ve bölümleri.....	16
2.2.2. Yamaç paraşütü sporunda kullanılan malzemeler	19
2.2.3. Yamaç paraşütü sporunda hava tahmininin önemi	23
2.2.4. Yamaç paraşütü sporunda kazalar ve yaralanmalar.....	31
2.3. Dünya’da Yamaç Paraşütçülüğünün Tarihi Görünümü.....	42
2.4. Türkiye’de Yamaç Paraşütçülüğünün Tarihi Görünümü.....	44
2.4.1. Türkiye’de yamaç paraşütçülüğünün kurumsallaşması	46
2.4.2. Türkiye’de yamaç paraşütçülerinin yetiştirilmesi.....	49
2.4.3. Türkiye’de yamaç paraşütü uçuş bölgeleri	56
2.5. Yamaç Paraşütü Yarışma Organizasyonları	57
2.5.1. Ulusal yarışmalar	59
2.5.2. Uluslararası yarışmalar	60

	Sayfa
3. MATERYAL VE YÖNTEM	63
3.1. Araştırmanın Yöntemi.....	63
3.2. Evren ve Örneklem	64
3.2.1. Evren.....	64
3.2.2. Örneklem	64
3.3. Veri Toplama Araçları	64
3.3.1. Açık uçlu soru formunun hazırlanması.....	65
3.3.2. Kişisel bilgi formunun hazırlanması.....	65
3.3.3. Yamaç paraşütçülerinin problemleri anketinin (YPPA) hazırlanması	66
3.3.4. Yamaç paraşütçülerinin problemleri anketinin (YPPA) alt alanları.....	66
3.3.5. Yamaç paraşütçülerinin beklentileri anketinin (YPBA) hazırlanması	68
3.3.6. Yamaç paraşütçülerinin beklentileri anketinin (YPBA) alt alanları.....	69
3.3.7. Veri toplama araçlarının saha uygulama süreci.....	70
3.3.8. Verilerin toplanması ve bilgisayar ortamına aktarılması.....	71
3.3.9. Verilerin istatistiksel analizi ve değerlendirilmesi.....	71
3.3.10. Veri toplama araçlarının geçerlik ve güvenirliği	72
4. ARAŞTIRMA BULGULARI	77
4.1. Yamaç Paraşütçülerinin Kişisel Özelliklerine İlişkin Dağılımlar.....	77
4.2. Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi Analiz Sonuçları.....	78
4.3. Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi Analiz Sonuçları.....	125
4.3.1. Yamaç paraşütçülerinin beklentileri anketi ifade puanlarının analiz sonuçları.....	125
5. TARTIŞMA	177
6. SONUÇ VE ÖNERİLER	185
6.1. Sonuç.....	185
6.2. Öneriler	190

	Sayfa
KAYNAKLAR	193
EKLER.....	203
EK-1. Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü İzin Yazısı	204
EK-2. Spor Genel Müdürlüğü İzin Yazısı.....	205
EK-3. Evreni Oluşturan Sporcuların Listesi	206
EK-4. Yamaç Paraşütçülerinin Problemlerine İlişkin Açık Uçlu Soru Formu.....	208
EK-5. Yamaç Paraşütçülerinin Beklentilerine İlişkin Açık Uçlu Soru Formu.....	209
EK-6. Kişisel Bilgi Formu	210
EK-7. Türkiye’de Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi	211
EK-8. Türkiye’de Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi	214
EK-9. Türkiye’de Yamaç Paraşüt Uçuş Bölgeleri	217
EK-10. Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları	224
EK-11. Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları	244
ÖZGEÇMİŞ	272

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1. Hava sporları	12
Çizelge 2.2. Yamaç paraşütü ve yelken kanat branşları arasındaki farklılıklar	12
Çizelge 2.3. İrtifalarına göre bulutlar	29
Çizelge 3.1. 0,05 anlamlılık düzeyinde kapsam geçerlik oranı için minimum değerler	73
Çizelge 3.2. Uzman görüşlerinin toplanması ve anketlerin kapsam geçerlik oranlarının elde edilmesi	74
Çizelge 4.1. Araştırmaya katılan yamaç paraşütçülerinin kişisel özelliklerine ait frekans dağılımları.....	77
Çizelge 4.2. Problemler anketinde yer alan madde puanlarına ait betimsel istatistikler	79
Çizelge 4.3. Sporcuların cinsiyetlerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları	83
Çizelge 4.4. Sporcuların yaşlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları	85
Çizelge 4.5. Sporcuların medeni durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U-Testi sonuçları	92
Çizelge 4.6. Sporcuların öğrenim durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları	96
Çizelge 4.7. Sporcuların spor yaşlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları	98
Çizelge 4.8. Sporcuların sertifika seviyelerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları	101
Çizelge 4.9. Sporcuların toplam sorti sayılarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları	105
Çizelge 4.10. Sporcuların toplam uçuş sürelerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları	111
Çizelge 4.11. Sporcuların spor eğitimi aldıkları yere göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları	117
Çizelge 4.12. Sporcuların spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U-Testi sonuçları	122

Çizelge	Sayfa
Çizelge 4.13. Beklentiler Anketinde Yer Alan Madde Puanlarına Ait Betimsel İstatistikler	125
Çizelge 4.14. Sporcuların cinsiyetlerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları	129
Çizelge 4.15. Sporcuların yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları	134
Çizelge 4.16. Sporcuların medeni durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları.....	147
Çizelge 4.17. Sporcuların öğrenim durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları	157
Çizelge 4.18. Sporcuların spor yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları	161
Çizelge 4.19. Sporcuların sertifika seviyelerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları	163
Çizelge 4.20. Sporcuların toplam sorti sayılarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları	167
Çizelge 4.21. Sporcuların toplam uçuş sürelerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları	168
Çizelge 4.22. Sporcuların spor eğitimi aldıkları yere beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları	169
Çizelge 4.23. Sporcuların spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları	173

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 2.1. Yamaç paraşütünün yapısı ve bölümleri.....	17



SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Simgeler

Açıklamalar

kg

Kilogram

km/h

Kilometer/Hour (Kilometre/Saat)

m

Metre

Kısaltmalar

Açıklamalar

ÇHHA

Çok Hafif Hava Aracı

FAI

The World Air Sports Federation

Uluslararası Havacılık Federasyonu

GOSBF

Gelişmekte Olan Spor Branşları Federasyonu

GPS

Global Positioning System

Küresel Konumlandırma Sistemi

ICAO

International Civil Aviation Organization

Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı

IFR

Instrument Flight Rules

Aletli Uçuş Kuralları

NOTAM

Notice to Airman

Havacılara Bildiri

PWC

Paragliding World Cup

Yamaç Paraşütü Dünya Kupası

SGM

Spor Genel Müdürlüğü

SHGM

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

THK

Türk Hava Kurumu

THSF

Türkiye Hava Sporları Federasyonu

VFR

Visual Flight Rules

Görerek Uçuş Kuralları

Kısaltmalar**Açıklamalar****XC**Cross Country
(Arazi Boyunca)**YP**

Yamaç Paraşütü



1. GİRİŞ

Bu bölümde araştırmanın problemi, amacı, önemi, varsayımları, sınırlılıkları ve araştırma konusu ile ilgili tanımlara yer verilmiştir.

Problem Durumu

Türkiye’de havacılık Osmanlı imparatorluğu döneminde kadar uzanmaktadır. IV. Murat döneminde Evliya Çelebi’nin büyük Seyahatnamesindeki açıklaması doğrultusunda ilk uçuş denemelerinin Hazerfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi tarafından yapıldığı bilinmektedir (Taşkesen, 2006).

İlk uçuş denemelerinden sonra 28 Mayıs 1909’da Fransız bir baloncu tarafından Türkiye’de ilk balon uçuşu, 2 Aralık 1909’da da İtalyan bir pilot tarafından ilk uçak uçuşu İstanbul semalarında gerçekleştirilmiştir. Osmanlı dönemindeki bu deneyimlerden sonra, Mustafa Kemal Atatürk Birinci Dünya savaşında hava kuvvetlerinin önemine tanıklık etmiş ve kurtuluş savaşı sonrasında Türk havacılığının temellerinin oluşturulması için gerekli çalışmaları başlatmıştır. Askeri havacılıkta atılan adımlarla birlikte sivil havacılığın da oluşuma büyük önem verilmiştir. Kurtuluş savaşından çıkmış bir ülkenin ekonomik yönden güçlükler yaşadığı bir dönemde havacılık girişimleri yetersiz kalmıştır. Yaşanan tüm mali sıkıntılara rağmen ulu önder Mustafa Kemal Atatürk’ün talimatıyla 16 Şubat 1925’de, Türk milletine ve özellikle Türk gençliğine havacılığın sivil ve askeri alanda sahip olduğu ve olacağı büyük önemi anlatmak, havacılığı sevdirmek ve Türk gençliğini amatör pilot, planörücü, model uçakçı ve paraşütçü olarak yetiştirmek amacıyla Türk Tayyare Cemiyeti’nin (Türk Hava Kurumu) kurulmasına karar verilmiştir (Hürkuş,1941: 67-34). Türk Hava Kurumu’nun kurulmasının ardından Atatürk’ün Türk sporuna en büyük emaneti olan hava sporları branşlarında faaliyetlerini sürdürmek için kurum bünyesinde 3 Mayıs 1935 günü "Türkkuşu" uçuş okulu faaliyete geçmiştir.

Atatürk dönemindeki sportif havacılığın Türkiye’de yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmalar Atatürk’ün ölümünden sonra da devam etmiş, mevcut olan planör, paraşüt, uçuş okulu ve model uçak okuluna ek olarak 1996 yılında Çok Hafif Hava Araçları Okulu kurulmuştur. Dünya çapında birçok ülkede hava sporlarının gelişimini takip eden Türkiye, 2000’li yıllar itibariyle hava sporlarında Federasyonlaşma sürecine girmiştir. Uzun uğraşlar sonucunda

2008 yılında Türkiye Hava Sporları Federasyonu kurulmuştur. Hava sporları balon, yamaç paraşütü, yelken/delta kanat, serbest paraşüt, planör, hava modelciliği, microlayt (motorlu kanat) branşlarını kapsayan havacılık faaliyetlerinin bütünüdür ve federasyon bu branşlar çerçevesinde yapılanmıştır.

Mevcut çalışmanın ana unsuru olan yamaç paraşütü, Türkiye’de hem turizm açısından hem de sporcu yetişmesi açısından önemli bir havacılık faaliyeti olarak görülmektedir.

Türk Hava Kurumu sportif havacılık kulüpleri yönergesinde (2011) yamaç paraşütü (YP), sabit bir yapıya sahip olmayan, elde taşınabilen, tepeden koşarak veya yerden vinç ile havalanan, pilotun kubbeye bağlı kontrol iplerini çekmesiyle iki eksenle kumanda edilebilen ve pilotun bacaklarının enerjisi ile inebilen hava aracı olarak tanımlanmaktadır. Yamaç paraşütü çok hafif hava araçları arasında yer almaktadır. Çok Hafif Hava Aracı (ÇHHA) ise, havadan ağır, hareket halinde iken havanın aerodinamik yapısı üzerine etkisi ile havada dinamik olarak tutunabilen ve belirli limitlerde uçan motorlu ve motorsuz hava aracıdır.

Yamaç paraşütü branşını bünyesinde tutan Türkiye Hava Sporları Federasyonu yaşanan bir takım sorunlardan dolayı 2013 yılının Eylül ayında Gelişmekte Olan Spor Branşları Federasyonu bünyesine aktarılmıştır. Dolayısıyla Türkiye’de hava sporlarına ilişkin faaliyetler mevcut federasyon ve THK aracılığıyla yürütülmektedir. Türkiye’de 1990’lı yıllar itibari ile gelişim gösteren yamaç paraşütü ile aktif uğraşan sporcu sayısının 1000’in üzerinde olduğunu tahmin edilmektedir. Bu sayı resmi rakamlarla açıklanamasa da Türkiye’de bu alanda faaliyet gösteren Türk Hava Kurumunun ve sportif havacılık kulüplerinin varlığı bu sayıyı doğrular niteliktedir. Yamaç paraşütü, yasal düzenlemeler ve uygulamalar açısından sporcu sayısının günden güne artışının gerisinde kalmış ve yeterli gelişmeyi gösterememiştir. Büyük oranda kontrolsüz kalan bu spor medyaya yansıtılan üzücü olaylar ile insanların hafızasına yer etmiştir. Olumsuz bir imaj ile Türkiye’de bu sporun varlığını sürdürmesi sporcuların kendi çabalarının bir sonucu olarak görülmektedir. Yamaç paraşütünün Türkiye’de yapılmaya başlanmasıyla birlikte sporcular benzer türde birçok sorunla karşı karşıya kalmıştır. Bu sorunlara çözüm üretme noktasında ise ilgili kurum ve kuruluşlar kayıtsız kalmıştır. Bu araştırma, gerek var olan problemlerin tespit edilmesi gerekse bu problemlere çözüm üretilmesi niteliği taşımaktadır. Bu doğrultudan hareketle yapılan çalışma, yamaç paraşütünün gelişimine katkıda bulunacak bir problem cümlesiyle şöyle ifade edilebilir; Türkiye’de Yamaç paraşütçülerinin karşılaştıkları problemler nelerdir

ve buna yönelik beklentileri nelerden oluşmaktadır? Türkiye’de bu soruya yanıt teşkil edecek herhangi bir çalışmanın yapılmamış olması sebebiyle ve alandaki eksikliğin giderilebileceği düşüncesiyle bu çalışmaya ihtiyaç duyulmuştur. Ayrıca bu çalışma, Türkiye’de çeşitli branşlarda faaliyet göstermekte olan sporcuların problem ve beklentilerinin belirlenmesi yönünde yapılacak olan çalışmalara ışık tutması açısından büyük önem taşımaktadır.

Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın temel amacı, Türkiye’de yamaç paraşütü ile ilgilenen sporcuların karşılaştıkları problemleri ve buna yönelik beklentilerini tespit etmek ayrıca bu temel amacın yanında sporcuların kişisel bilgilerinden elde edilen bağımsız değişkenlere göre problem ve beklentilerinde anlamlı bir farklılık olup olmadığını belirlemektir.

Bu amaç doğrultusunda aşağıdaki sorulara cevap aranmıştır:

1. Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların kişisel özelliklerine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?
 - 1.1. Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların cinsiyetine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?
 - 1.2. Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların yaşına göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?
 - 1.3. Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların medenî durumuna göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?
 - 1.4. Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların öğrenim durumuna göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?
 - 1.5. Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların spor yaşına göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

1.6. Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların sertifika seviyesine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

1.7. Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların toplam sorti sayısına göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

1.8. Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların toplam uçuş süresine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

1.9. Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların spor eğitimi aldıkları yere göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

1.10. Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların spordan ekonomik kazanç sağlama durumuna göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

2. Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların kişisel özelliklerine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

2.1. Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların cinsiyetine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

2.2. Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların yaşına göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

2.3. Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların medenî durumuna göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

2.4. Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların öğrenim durumuna göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

2.5. Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların spor yaşına göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

2.6. Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların sertifika seviyesine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

- 2.7. Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların toplam sorti sayısına göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?
- 2.8. Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların toplam uçuş süresine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?
- 2.9. Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların spor eğitimi aldıkları yere göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?
- 2.10. Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların spordan ekonomik kazanç sağlama durumuna göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?

Araştırmanın Önemi

Yamaç paraşütü, Türkiye’de son yıllarda gelişmekte olan sporlar arasında yer almaktadır. Uçuş bölgelerinin tespiti gün geçtikçe devam etmekte ve yeni yerler keşfedilmektedir. Ancak yamaç paraşütü sporu doğa ve hava şartları itibariyle her an, her yerde yapılamadığı gibi sporcular açısından birçok problemi de beraberinde getirmektedir. Aynı zamanda buna bağlı olarak beklentiler de söz konusu olmaktadır. Bu araştırma konusu yurt dışında ve Türkiye’de henüz çalışılmamış olması açısından büyük önem taşımaktadır. Ayrıca araştırma, Türkiye’de yamaç paraşütü ile ilgilenen sporcuların ne tür problemlerle karşılaştıklarını ve bu doğrultudaki beklentilerini ilgili kurumlara duyurmak açısından da önem arz etmektedir.

Varsayımlar

Araştırmanın planlanıp yürütülmesinde, aşağıda verilen varsayımlardan hareket edilmiştir:

1. Araştırma konusu ile ilgili ulaşılan kaynakların ve elde edilen bilgilerin objektifliği yansıttığı varsayılmıştır.
2. Türkiye genelindeki yamaç paraşütçülerine uygulanan anket maddelerinin doğru ve içten cevaplandırılmış olup, buna ilişkin ifadelerin gerçeği yansıttığı varsayılmıştır.

3. Anketin uygulanması esnasında iç ve dış şartların bütün sporcular için aynı olduğu varsayılmıştır.
4. Araştırma için geliştirilen veri toplama araçlarının yamaç paraşütçülerinin problemlerini ve beklentilerini belirleyecek nitelikte ve yeterlilikte bir ölçme aracı olduğu varsayılmıştır.
5. Seçilen örneklem grubunun evreni temsil ettiği varsayılmıştır.

Sınırlılıklar

Bu araştırma, amacına uygun olarak,

1. 2015 yılında lisanslı ve aktif olarak uçuş yapan yamaç paraşütçüleri ile,
2. Türkiye genelinde ulaşılabilir sportif havacılık kulüplerindeki anketleri cevaplayan yamaç paraşütçüleri ile,
3. Açık uçlu soru formu ile gerçekleştirilen görüşmeler neticesinde oluşturulan “Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi” ve “Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi”nden elde edilen veriler ile sınırlandırılmıştır.

Tanımlar

Araştırmanın konusu ile ilgili olarak çalışmayı okuyanlara bir bakış açısı kazandıracak nitelikte görülen bazı tanımlara aşağıda yer verilmiştir.

Yamaç paraşütü (YP): Sabit bir yapıya sahip olmayan, elde taşınabilen, tepeden koşarak veya yerden vinç ile havalanan, pilotun kubbeye bağlı kontrol iplerini çekmesiyle iki eksende kumanda edilebilen ve pilotun bacaklarının enerjisi ile inebilen hava aracıdır (THK, 2011).

Çok Hafif Hava Aracı (ÇHHA): Havadan ağır, hareket halinde iken havanın aerodinamik yapısı üzerine etkisi ile havada dinamik olarak tutunabilen ve motorluların maksimum ağırlığı 495 kg. olan ve motorsuzların maksimum ağırlığı 70.5 kg. olan ayrıca maksimum kalkış ağırlığına göre minimum sürati 65 km/h (35 knot) altında olan ve 10.000 feet altında uçabilen (bu irtifanın üzerindeki uçuşlar özel teçhizata tabidir) motorlu ve motorsuz hava araçlarıdır (THK, 2011).

Problem: Ele alınması ya da tartışılması gereken, karışıklığa ya da sıkıntıya neden olan bir durumdur (Weiss, 1993: 16).

Beklenti: Bir şeyin gerçekleşeceğine dair düşünceler ve umutlardır (Akdağ, 2012).

Sorti: Havacılıkta her bir uçuş için yapılan çıkış anlamına gelmektedir.

Emergency/Emercensi: Tehlike, acil durum, aniden çıkan olay, olağan üstü durum, zor durum vb. şekillerde tanımlanmaktadır (tureng.com.tr).

Araştırmanın Konusu ile İlgili Yapılan Çalışmalar

Çalışmanın konusu kapsamında yurt içi ve yurt dışı ilgili literatür taraması yapıldığında araştırmanın merkezi konumundaki yamaç paraşütçülerini ilgilendiren herhangi bir çalışmaya rastlanamamıştır. Literatürde araştırma konusuyla ilgili olarak diğer spor dallarındaki sporcuların yaşadıkları problemler ve ilgilendikleri spor dallarına ilişkin beklentilerini inceleyen çalışmalar, başlıklar ve özetler halinde sunulmuştur;

Ateş (2007) “Türkiye’de oryantring sporcularının karşılaştığı temel sorunlar üzerine bir araştırma” başlıklı çalışmada; oryantring sporcularının karşılaştığı temel sorunları saptamayı amaçlamıştır. Araştırmanın evrenini Türkiye’de oryantring yapan bireyler oluşturmaktadır. Örneklemini ise 1. Kademe Antalya yarışmasına katılan sporcular oluşturmaktadır. Araştırma sonucunda, oryantring sporu yapan bireylerin eğitim düzeylerinin yüksek olduğu, sporcuların federasyon yarışlarını ve kategorilerini yeterli buldukları, antrenörlerin her konuda yeterli olduğu, sporcuların çoğunluğunun oryantring renk kodunu bilmedikleri, oryantring kulüplerinin sporculara sağladığı maddi desteğin yetersiz olduğu, Türkiye’de oryantring harita sayısının, kalitesinin ve güncelliğinin istenen düzeyde olmadığı, oryantring sporcularının malzeme fiyatlarını yüksek buldukları ve

malzemelere ulaşmakta sıkıntı çektikleri, yararlanacak kitap, dergi ve kaynakların yetersiz olduğu, sporcuların birbirlerini adil bulmadıkları ortaya çıkmıştır.

Uslu (2005) “Ortaöğretim sporcu öğrencilerin problemleri, spordan ve beden eğitimi dersinden beklentilerinin incelenmesi ve karşılaştırılması” başlıklı çalışmasında farklı liselerde okuyan sporcuların problem ve beklentilerini belirleyerek bu problem ve beklentilerin okul türlerine ve sporcuların kişisel bilgilerine göre farklılaşıp farklılaşmadığını karşılaştırmıştır. Araştırmanın evrenini 2002-2003 eğitim-öğretim yılında Zonguldak’ta okuyan 455 sporcu öğrenci oluşturmuştur. Araştırma sonucu elde edilen bulgular şöyle özetlenebilir: Sporcu öğrenci problem envanterinden elde edilen puanların sayısal dağılımlarına göre araştırmaya katılan sporcuların problem alanları sırasıyla şunlardır: Kurum ve kuruluşlarla ilgili problemler (kulüp, federasyon vb.), okul yaşamı ile ilgili problemler (okul idaresi, öğretmenler vb.), ekonomik durum ile ilgili problemler (aile gelir durumu, sosyal güvence vb.), aile yaşamı ile ilgili problemler (aile desteği vb.). Sıralamada sporcuların en öncelikli problemlerinin; spor kurum ve kuruluşları, okul yaşamı, gelecekle ve ekonomik durumla ilgili olduğu görülmüştür. Bu tespit spor kulübünün, federasyonun, okulun ve ekonomik koşulların sporcuların yaşamında ne kadar etkili olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca, sporcu öğrenci beklenti belirleme envanterinden elde edilen puanların sayısal dağılımına göre araştırmaya katılan sporcuların beklenti alanları öncelik sıralamasına göre şöyle tespit edilmiştir: Kulüpten beklentiler (servis, araç, gereç vb.), aileden beklentiler (aile desteği, aile-antrenör ilişkisi vb.), arkadaşlardan beklentiler (maçlara gelmeleri, destek olmaları vb.), federasyondan beklentiler (hakemler, maç sayıları vb.), okul ve öğretmenlerden beklentiler (spor salonu, okul desteği vb.). Beklenti alanlarına göre ilk sıralarda kulüplerden, okuldan, federasyondan beklentilerin yer alması sporcu olmalarından kaynaklanan isteklerin ve yine sporcu olmalarından dolayı karşılaştıkları zorlukların çözümüne yönelik beklentilerin öncelik taşıdığını göstermiştir. Ayrıca bulgular sonucunda, sporcuların genel olarak devlet ve özel liselerde öğrenim görmeleri ve kişisel bilgilerine göre problem ve beklentilerinin farklılık gösterdiği tespit edilmiş olmasına rağmen birçok problemi de ortak yaşadıkları anlaşılmıştır.

Pekel (2003) “Sporcu açısından Türkiye’de atletizmin problemleri üzerine bir araştırma” başlıklı çalışmasında; Türkiye atletizm liglerinde yarışan bayan ve erkek sporcuların spordan uzaklaşma nedenlerini tespit etmeye çalışmıştır. Araştırmanın evreni Türkiye’de atletizm branşıyla ilgilenen lisanslı bayan ve erkek sporcular oluşturmaktadır. Araştırmanın

örneklem grubunu ise Türkiye atletizm 1. ve 2. Liginde mücadele eden toplam 216 kişilik grup oluşturmaktadır. Araştırma sonucunda atletizmde sporcuların spor yaşantılarına ara vermede veya spordan uzaklaşmada birçok etken olduğu görülmüştür. Ancak en büyük etkenlerin sakatlık, maddi imkânsızlık ve tesis-malzeme eksikliği olduğu sonucuna varılmıştır.

Özdağ (2003) “Güreş eğitim merkezindeki sporcu öğrenciler ile devlet okullarındaki sporcu öğrencilerin problem ve beklentilerinin belirlenmesi” başlıklı çalışmada; güreş eğitim merkezindeki sporcu öğrenciler ile devlet okullarındaki sporcu öğrencilerin problem ve beklentilerini belirleyerek bu problem ve beklentilerin okul türlerine, ailelerin mesleğine ve öğrenim durumlarına, okul başarılarına ve sporcu öğrencilerin kişisel bilgilerine göre farklılaşp farklılaşmadığını karşılaştırmıştır. Araştırmanın evreni 22 ilde 2000-2001 eğitim-öğretim yılı bahar yarıyılında güreş eğitim merkezlerinde öğrenim gören 541 erkek sporcu öğrenciler ve tüm illerdeki devlet okullarında öğrenim gören sporcu öğrencilerden oluşmaktadır. Araştırma sonucunda elde edilen bulgular şöyledir: Güreş eğitim merkezindeki sporcu öğrencilerin problem tarama envanteri-G’den elde edilen puanların sayısal dağılımlarına göre problem alanları sıralamasında; basınla, evle, maddi ve eğitim-öğretimle ilgili durumun öncelikli olduğu görülmüştür. Bu tespit basının, ailenin, okulun, gelecek kaygısının ve ekonomik koşulların diğer problem alanlarına göre güreşçi öğrencinin yaşamında ne kadar etkili olduğunu ortaya koymuştur. Devlet okullarındaki sporcu öğrencilerin problem tarama envanteri D’den elde edilen puanların sayısal dağılımlarına göre problem alanları sıralamasında; eğitim-öğretim, maddi, yönetim, sağlıkla ilgili problemlerin diğer problemlere göre daha öncelikli olduğu belirlenmiştir. Sporcu öğrenciler eğitim-öğretimin kaliteli olmasını, gelecek endişesi taşımamalarını, yönetici-sporcu diyalogunun daha mükemmel olmasını istemektedirler. Ayrıca sporcu öğrenci beklenti belirlene envanteri D ve G’den elde edilen puanların sayısal dağılımlarına göre araştırmaya katılan sporcu öğrencilerin beklenti alanları öncelik sıralamasına göre şöyle tespit edilmiştir. Güreş eğitim merkezlerindeki sporcu öğrencilere göre; Antrenör ile ilgili beklenti, aileden beklenti, maddi beklenti, öğretmenle ilgili beklenti, kulüplerle ilgili beklenti ve arkadaşlarla ilgili beklentidir. Devlet okullarındaki öğrencilere göre ise; okul ve yöneticilerle ilgili beklenti, maddi beklenti, öğretmenlerle ilgili beklenti, medya ile ilgili beklenti, gelecek ile ilgili beklenti, federasyonla ilgili beklentidir. Sporcu öğrencilerin antrenör, okul ve federasyonla ilgili beklentileri genellikle, karşılaştıkları zorlukları kurumların aşabileceğini ve bu problemlerin çözümüne yönelik beklentilerin öncelik taşıdığı görülmüştür.

Hergüner (2001) “Farklı liselerdeki sporcu öğrencilerin problem ve beklentilerinin belirlenmesi ve karşılaştırılması” başlıklı çalışmada; farklı liselerde okuyan sporcu öğrencilerin problem ve beklentilerini belirleyerek bu problem ve beklentilerin okul türlerine, okulların bulundukları bölgelerin altyapısal gelişmişlik düzeylerine ve sporcu öğrencilerin kişisel bilgilerine göre farklılaşıp farklılaşmadığını karşılaştırmıştır. Araştırmanın evrenini 2000-2001 Eğitim-Öğretim yılında Ankara’nın sekiz merkez ilçesinde okuyan 4206 sporcu öğrenci oluşturmuştur. Araştırmadan elde edilen bulgulara göre sporcu öğrencilerin problem alanları sırasıyla şunlardır: Kurum ve kuruluşlarla ilgili problemler, okul yaşamı ile ilgili problemler, gelecek ile ilgili problemler, ekonomik durum ile ilgili problemler, başkalarıyla ilişkiler ile ilgili problemler, aile yaşamı ile ilgili problemler, benlik ve iç yaşam ile ilgili problemler, beden sağlığı ve gelişimi ile ilgili problemler. Sıralamada, sporcu öğrencilerin en öncelikli problemlerinin spor kurum ve kuruluşları, okul yaşamı, gelecekle ve ekonomik durumla ilgili olduğu görülmektedir. Ayrıca araştırmaya katılan sporcu öğrencilerin beklenti alanları öncelik sıralamasına göre şöyle tespit edilmiştir: Kulüplerden beklentiler, okul yönetiminden beklentiler, federasyondan beklentiler, ailelerinden beklentiler, medyadan beklentiler, arkadaşlarından beklentiler, sponsorlardan beklentiler. Beklenti alanlarına göre ilk sıralarda kulüplerden, okuldan, federasyondan beklentilerin yer alması sporcu olmalarından kaynaklanan isteklerin ve yine sporcu olmalarından dolayı karşılaştıkları zorlukların çözümüne yönelik beklentilerin öncelik taşıdığını göstermiştir.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Araştırmanın bu bölümünde, yamaç paraşütünün daha iyi anlaşılması açısından genel bir çerçeveye hava sporları, hava sporları içerisinde ve geliştirmekte olan bir spor branşı olarak yamaç paraşütçülüğü, Dünya’da yamaç paraşütçülüğünün tarihi görünümü, Türkiye’de yamaç paraşütçülüğünün tarihi görünümü ve yamaç paraşütü yarışma organizasyonları başlıkları altında detaylı bilgilere yer verilmiştir.

2.1. Hava Sporları

Heyecan ve macera arayışı içinde dünyayı keşfetmek, insan için yeni bir şey değildir. Bu ihtiyaç, insan doğasının bir parçasıdır ve dünyadaki çeşitli macera aktivitelerinin popülaritesinde büyük bir rol oynamaktadır (Hsieh, 2007).

Günümüzde artan kentleşme ile kentsel mekanlardaki mevcut rekreasyon ve spor alanlarıyla/tesisleriyle hareket yaşantısını sürdürmeye çalışan kent insanı giderek artan bir istekle, bu suni mekanlardan uzaklaşmayı isteyerek doğaya açılmayı yeni bir etkinlik biçimi olarak benimsemektedir. Bu istek içinde rutinden kaçış, gürültüden ve kentsel kirlilikten uzaklaşma vb. gibi birçok nedenin yanında, yeni heyecan ve gerilim arayışları da göze çarpmaktadır. Havada, karada ve suda yapılanlar şeklinde sınıflandırılan doğada yapılan sportif etkinlikler, bu sebeplerden dolayı gittikçe artan bir arz ve talep yaratmaktadır (Koçak ve Balcı, 2010).

Demirhan (2003) yapmış olduğu çalışmada yüksek dağ tırmanışı, kaya tırmanışı, oryantring, mağaracılık, dağ bisikleti, kürek, yüzme, sörf, su altına dalma, yelken, rafting, alp kayağı, kuzey kayağı, tur kayağı, snowboard, paraşüt, yelken kanat, cliff jumping ve yamaç paraşütü sporlarını doğa sporları olarak ele almıştır. Buradan hareketle doğa sporları, insanın sahip olduğu bilgi, beceri ve kondisyon ile hiçbir motor ve hayvan gücü desteği almadan, doğanın var olan potansiyel zorluk ve risklerine karşı mücadele etme ve yaşamı sürdürme etkinlikleri olarak tanımlanabilir.

Doğada yapılan sportif etkinlikler içerisinde hava sporları önemli bir faaliyet alanı oluşturmaktadır. Hava sporlarının giderek artan popülasyonu, bu alandaki yeni branşların

duyulmasına ve gelişimine katkı sağlamaktadır. Uluslararası Hava Sporları Federasyonu (FAI) bünyesinde paraşüt, planör, model uçak, balon, helikopter, akrobasi, yamaç paraşütü, yelken kanat, mikrolayt, genel havacılık, astronot rekorları olmak üzere 11 ayrı komisyon ve 17 yarışma branşı bulunmaktadır. Türk Hava Kurumu sportif havacılık kulüpleri yönergesi (2011)'e göre hava sporları Çizelge 2.1'de verilmiştir.

Çizelge 2.1. Hava sporları

Hava Sportu	Tanımı
Model Uçak	İnsan taşıma yeteneği olmayan, motorlu veya motorsuz, sınırlı boyutlarda imal edilmiş hava aracıdır.
Radio Kontrollü Model Uçak (RC)	İnsan taşıma yeteneği olmayan, motorlu veya motorsuz, sınırlı boyutlarda imal edilmiş, yerden radyo frekansı yardımıyla yönlendirilebilen hava aracıdır.
Yamaç Paraşütü (YP)	Sabit bir yapıya sahip olmayan, elde taşınabilen, tepeden koşarak veya yerden vinç ile havalanan, pilotun kubbeye bağlı kontrol iplerini çekmesiyle iki eksende kumanda edilebilen ve pilotun bacaklarının enerjisi ile inebilen hava aracıdır.
Yelken Kanat (YK)	Elde taşınabilen, tepeden koşarak, yerden vinç veya motorlu yelkenkanat römorkunda havalanabilen pilot ağırlık merkezinin yerini değiştirmesiyle iki eksende kumanda edilebilen ve pilotun bacaklarının enerjisiyle inebilen sert bir ana yapıya sahip hava aracıdır.
Motorlu Yamaç Paraşütü (MYP)	Sert bir ana yapıya sahip olmayan, kendisini havaya çıkarabilecek ve havada tutunmasını sağlayacak motor tertibatı bulunan hava aracıdır.
Motorlu Yelken Kanat (MYK)	Kendisini karadan (tekerlekli), sudan (botlu veya floturlu), kardan (kızaklı) kaldıran ve havada tutunmasını sağlayan motor tertibatı olan hareketli kumanda yüzeyleri ile iki eksende kumanda edilebilen ağırlık merkezi hareketli hava aracıdır.
Paraşüt	Yer çekiminin aksi yönünde, üzerine havanın yapmış olduğu etkileri kullanan, katlanabilen, belirlenmiş bir yükseklikten atlayarak düşüş hızına bağlı olarak ve havanın kaldırma prensibinden hareketle otomatik veya isteğe bağlı açılan ve yer çekimine tabi olarak yere inilmesini sağlayan kuşam tertibatı, kubbe ve kanat profilden oluşan bir hava aracıdır.
Planör	Uçuş esnasında sabit aerodinamik tepkimeler üreten yüzeyler sayesinde kaldırma gücü oluşturabilen, havadan ağır motorsuz hava aracıdır.

Yukarıdaki çizelgede verilen tanımlarda da görüldüğü gibi yamaç paraşütü ve yelken kanat sporu arasında benzerlikler vardır; her ikisinin de ayakla başlatılması, esnek bir yapıya sahip olması, çekerek başlanması ve motorlu uçuş seçenekleri bu benzerliklerdir. Ancak iki spor arasında bir takım farklılıklar da söz konusudur. Bu sporlar arasındaki temel farklar Çizelge 2.2'de verilmiştir (Chrzanowski, 2007).

Çizelge 2.2. Yamaç paraşütü ve yelken kanat branşları arasındaki farklılıklar

Farklılıklar	Yamaç Paraşütü	Yelken Kanat
Kanat Yapısı	Hava akımı basıncıyla şeklini ve bütünlüğünü korur, esnek bir yapıya sahiptir.	Sert bir çerçeve ile şekli belirlenir ve desteklenir.
Pilot Pozisyonu	Pilot kuşam (harnes) üstünde oturur bir pozisyonundadır.	Pilot genellikle kanada asılı kuşam benzeri bir kozada yüz üstü yatar pozisyonundadır.
Hız Aralığı	Yavaştır, hafif rüzgârlarda uçmak ve başlamak kolaydır.	Çok daha hızlıdır. Dolayısıyla güçlü koşullarda, daha sert rüzgârlarda uçmak ve başlamak daha kolaydır.
Süzülme Açısı	Süzülme performansı zayıftır. Uzun mesafeler yapmak daha zordur.	Daha iyi süzülür. Uzun mesafe uçuşlarına olanak sağlar.
İniş	Uzun mesafe uçuşlarında daha fazla iniş seçeneği sunar. İniş için gerekli olan küçük bir alandır. Ayrıca yakın bir yola geri taşınmak daha kolaydır.	İniş için uzun bir yaklaşımın yapılacağı geniş bir alan gereklidir. Ancak süzülme oranı yüksek olduğu için daha fazla iniş alanına ulaşılabilir.
Öğretim	Havada öğretilen çoğu becerilerden daha hızlı bir süreçte öğretilir. Öğretim esnasında bir eğitmen gereklidir.	Temel kontrol becerileri okulda öğretilir ve yüksek uçuşlar öncesinde yere yakın uçuşlar öğretilir.
Kullanım	Ekipmanı toplamak daha hızlıdır. Küçük ve hafif olduğu için taşımak oldukça kolaydır.	Malzemeler uzun olduğu için taşımak ve muhafaza etmek daha zordur.
Maliyet	Daha ucuzdur ancak daha az dayanıklıdır.	Daha pahalıdır ancak daha dayanıklıdır.

Bu araştırma konusu yamaç paraşütü branşını içerdiği için diğer başlıklarda yamaç paraşütü ile ilgili bilgilere yer verilmiştir.

2.2. Yamaç Paraşütçülüğü

Bedensel uygulamalardaki artış, modern kadın ve erkeğin zorlukların üstesinden gelmesi gerekliliğini açıklayabilir. Bu bağlamda macera sporları, zamanı verimli hale getirme, mevcut çalışmaları yapılandırma, kendini ifade etme ve değişim, doğanın keşfi, fiziksel aktivite, sınırları aşma düşüncesi, eğlenme, güçlü duygular yaşama arzusu, özgürlük, sağlıklı ve kaliteli yaşam gibi bir dizi sosyal faktörün sonucudur (Paixaol ve Tucher, 2012).

Yamaç paraşütü dünya çapında en iyi gelişen macera sporları içinde yer almaktadır. Dünya çapında, bölgelerin karmaşık jeolojisi ve meteorolojisine karşı meydan okuyarak keyif dolu uçuşlar yapılmaktadır. Taşınabilir ekipman ile, pilot bir yamaca kolayca ulaşabilmekte ve kendisini gökyüzüne bırakabilmektedir. Oradan da dağlar boyunca kuşlar gibi termikle dönerek bulutlara kadar yükselebilmekte ve araziler aşabilmektedir. Günümüzde insanlar bu şekilde, motor gürültüsüyle huzuru yok etmemeye ve ulaşmaya bir kuş kadar yakındır (Gale, 2006).

Yamaç paraşütü, hava sporlarıyla ilgilenen birkaç kişi tarafından 1980'li yılların başlarında bulunan ve yamaçlardan koşarak kalkmaya olanak sağlayan ekstrem bir spor türüdür. Hiç bir motor gücü olmadan, sadece yükselen hava akımları sayesinde süzülerek uçabilen hafif bir hava aracıdır. Sivil havacılık mevzuatlarına göre yamaç paraşütü, çok hafif hava aracı (ÇHHA) sınıfına girer ve çok hafif hava araçları içerisinde en hafifidir. Özenli ve karmaşık tasarımların sonucunda oluşmuştur. Yamaç paraşütü, ekipmanlarının kolay taşınabilmesi, en ucuz hafif hava aracı olması ve doğayla iç içe olması nedeniyle dünyada büyük bir hızla gelişmekte ve tercih edilmektedir (THK, 1996: 16, Franke ve diğerleri, 1991).

Yamaç paraşütü, motorsuz, serbest düşüş aşamasına gerek kalmadan, zeminden başlayarak kumanda edilebilen, tek bir koltuğu bulunan esnek bir hava aracı olarak tanımlanır. (Franke ve diğerleri, 1991). Diğer havacılık dallarından farklı olarak insanların dikkatini ve ilgisini çeken özelliklerinden dolayı da dünyada sanayi ürünü konumuna gelmiştir. Bu özelliklerinden en önemlileri bireysel olarak yapılabilmesi ve aynı zamanda bir doğa sporu olmasıdır.

Doğa sporları insanın sahip olduğu bilgi, beceri ve kondisyonu ile hiçbir motor ve hayvan gücü desteği alınmaksızın, doğanın var olan potansiyel zorluk ve risklerine karşı mücadele etme ve yaşamı sürdürme etkinlikleri şeklinde ifade edilmektedir (Uluocak ve Köksal, 1998).

Küçük (1982)'e göre popüler spor kültürüne alternatif olarak insanların ilgisini çeken ekstrem (uç) sporlar bir turizm potansiyeli oluşturmaktadır. Bu sporlar arasında rafting, yamaç paraşütü, binicilik, su altı ve su üstü sporları, mağaracılık, kış sporları, dağcılık ve dağcılığın dallarından olan kaya tırmanışı bulunmaktadır. Türkiye'nin birçok bölgesi ekstrem sporlar için uygun ortam teşkil etmektedir. Özellikle Ege bölgesinde yer alan Muğla, çeşitlilik açısından güzel bir örnektir (Demirkan ve diğerleri, 2006).

Yamaç paraşütü genellikle ekstrem bir spor olarak sınıflandırılmasına rağmen, diğer ekstrem spor türlerinden daha keyiflidir. Saatte 5 ile 15 km arasında nispeten yavaş bir tempoda yamaç boyunca yelken uçulabilir (Rossman, 2009).

Diğer yandan macera rekreasyonunun toplum tarafından fark edilmesiyle birlikte bu faaliyetlere katılım giderek artmaya başlamış, dünyada en hızlı büyüyen ve turist çeken aktiviteler haline gelmiştir (Murray, 2003). Çin Halk Cumhuriyeti Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı'na (1997) göre, macera turizmi tüm faaliyetlerin özelliğine göre üç gruba ayrılabilir (Hsieh, 2007):

- a. *Kara rekreasyonu*: Dağcılık, kaya tırmanışı, kayak, mağaracılık, bungee jumping, motokros, avcılık ve safari.
- b. *Su rekreasyonu*: Rafting, kano, dere yürüyüşü, sörf, dalış ve yelken.
- c. *Havacılık rekreasyonu*: Gökyüzü dalışı, yamaç paraşütü, ultralight, balon, paraşüt ve yelken kanat.

Görüldüğü gibi yamaç paraşütü, dünyanın çeşitli bölgelerinde; hava sporu, macera sporu, doğa sporu ve ekstrem bir spor olarak tanımlanmaktadır. Bununla birlikte yamaç paraşütü rekreasyon faaliyetleri içerisinde de yerini almaktadır.

Rekreasyon faaliyetleri içerisinde yamaç paraşütü macera rekreasyonu kapsamında yapılmaktadır. Macera rekreasyonunu ilgilendiren iki alan bulunmaktadır; ilki terapi için

macera faaliyetlerinin kullanımı ve ikincisi de eğitim için maceranın kullanılmasıdır. Bireyin yamaç paraşütü ile ilgilenme süreci dikkate alındığında terapi amacıyla bu spora yöneldiği söylenebilir. Bu spora başlaması ve sürdürmesi için gösterdiği çaba ise bu sporda eğitimin önemini ortaya koymaktadır. Macera aktiviteleri ve deneyimlerinin araştırılmasında rekreasyon, terapi ve eğitim üç ana kategori olarak görülmektedir (Ewert ve diğerleri, 2001).

Uluslararası Havacılık Federasyonunun da üyeleri arasında yer aldığı Uluslararası Spor Federasyonları Birliği tarafından yapılan tanımda bir faaliyetin spor olarak tanımlanması için bu faaliyetin yarışma unsuru içermesi “should include an element of competition” gerekmektedir (www.sportaccord.com). Bu ifadeden de anlaşılacağı üzere yamaç paraşütü rekreasyon faaliyeti olmasının dışında spor olarak da karşımıza çıkmaktadır. Yamaç paraşütü, macera sporları içerisinde havacılıkla ilgili faaliyetler içerisinde de yer almaktadır (Bentley ve diğerleri, 2001).

Yamaç paraşütü bir rekreasyon ve yarışma sporudur. Bir yamaç paraşütçü hava aracını ayaklarıyla havalandırmaya başlar özgür bir şekilde uçar (Feltracco ve diğerleri, 2012). Güzel bir doğa yürüyüşünün ardından havalanma imkânı olan yamaç paraşütünde zengin ve sihirli bir spor deneyimi yer alır. Güvenli bir yolculuk yapmak için hava durumu, dağcılık ve yamaç paraşütüyle ilgili sağlam bir temel bilgi sahibi olmak gerekir ve her zaman maceradaki riskin farkında olunmalıdır (Crawford, 2010).

Dağlarda tüm kalkışlar yamaç aşağı koşan pilot tarafından yapılır daha sonra uçarak tepeden uzaklaşılır. "Atlayarak uçuşlar yoktur". Pilot havada hız ve basit sezgisel kontrolleri kullanarak konumunu kontrol edebilir ve böylece bir süre havada kalmayı amaçlar. Soğuk bir günde bile 'yukarıdan aşağıya doğru' olarak bilinen bir zirveden düzgün ve basit bir uçuş yapılabilir. Eğer rüzgâr varsa, havanın yukarıya çekişi kullanılarak bir tepe ya da sırttan süzülerek yükseliş yapılabilir. Sıcak günlerde termikler biçimlenir ve termikleri dönen bir pilot büyük yükseklik ve önemli mesafeler kazanabilir. İniş çok basittir; eğitimli bir pilot, yalnızca hafif bir ayak basmayla doğru bir şekilde araziye inebilir (Gale, 2006).

Pilotların büyük çoğunluğu bu sporu zevk için yaparlarken diğerleri ulusal ve uluslararası yarışmalarda önceden tanımlanmış istikametler doğrultusunda yarışmayı tercih etmektedirler.

Yamaç paraşütçüler, Almanya Delta Kanat ve Yamaç Paraşütü Derneği (German Hang Gliding and Paragliding Association/DHV), Fransa Delta Kanat ve Yamaç Paraşütü Derneği (French Hang Gliding and Paragliding Association/FFVL) ve İsviçre Yamaç Paraşütü Derneği (Swiss Hang Gliding and Paragliding Association/SHV) tarafından çeşitli kategorilere göre sınıflandırılmıştır (Schulze ve diğerleri, 2002):

Kategori 1: Başlangıç düzeyindeki paraşütçülerdir. Bunlar eğitim ve rekreasyon amaçlı yamaç paraşütü kullanırlar.

Kategori 2: Sporcu sınıfı paraşütçülerdir. Bu kategori belirli bir miktar el becerisi gerektirir ve pilot hatasına izin vermez. Sorun çıktığında veya yönlendirme hataları durumunda pilotların uçuş deneyimi önemlidir.

Kategori 3: Pilotaj yeteneği gerektiren yüksek performanslı ya da rekabetçi paraşütçülerdir. Bu paraşütçüler güvenliği pahasına yüksek performansa sahiptirler. Pilotun yetenekli olması ve bir uçuş sırasında oluşabilecek tüm sorunlara hızlı ve doğru bir şekilde müdahalesi için de yeterli deneyime sahip olması gerekir.

Yamaç paraşütü doğayla iç içe bir spor olduğu için geniş bir kitle tarafından benimsenmiş ve hızlı bir şekilde yayılmaya başlamıştır. Bu aktivitenin coşkusu 16 yaşındaki gençlerden 80 yaşına kadar her iki cinsten pilotları kendine çeker, özellikle bağımlılık yapar (Gale, 2006).

2.2.1. Yamaç paraşütünün yapısı ve bölümleri

Yamaç paraşütü insanda bir kanat görevi görür, kubbeye benzeyen yapısıyla eğimli bir dağ yamacından başlamayı gerektirir. Sporun başlangıcından sonraki ilk yıllarda teknolojisi sadece kısa süreli uçuşlara izin vermiştir. Teknoloji geliştikçe süzülme oranları geliştirilmiş kanatlarla saatlerce havada kalmak mümkün olmuştur. Bu gelişim deniz kenarında kayalıklar boyunca martılar gibi uçmayı mümkün kılmış ve esas olarak bir kuş olmaya en yakın duyguyu yaşamaya yol açmıştır (Chrzanowski, 2007).

İlk yamaç paraşütleri uçaktan yapılan serbest atlayış paraşütlerinin açılışı sırasındaki basınca dayanıklılığına göre tasarlanmıştır. Ancak daha sonra bunun gerekli olmadığı görülerek ve

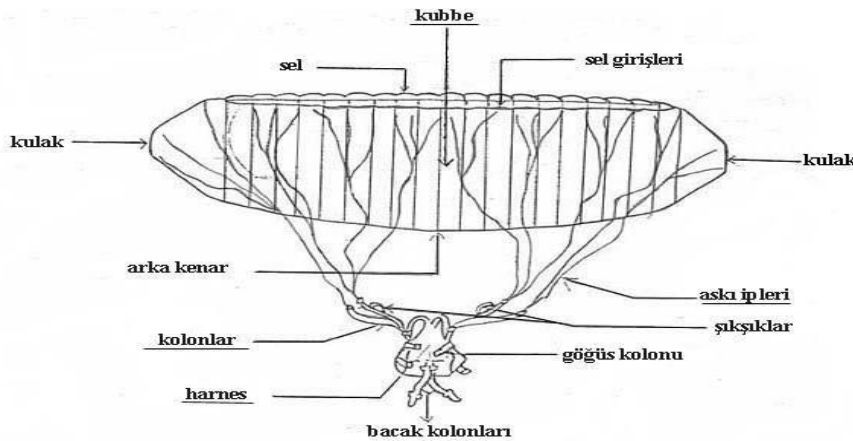
kubbeler hava geçirmez kumaştan üretilmeye başlanmıştır. Çok kısa bir süre sonra yamaç paraşütleri, kökenleri olan serbest atlayış paraşütlerinden çok farklı bir yapı kazanmışlardır.

Bir yamaç paraşütü kalkış ve uçuş sırasında şişirildiği zaman klasik bir kanat şeklini alır. Pilot rahat bir kuşam içinde bu kanat altında oturur ve yapısal bütünlüğünü sağlar (Gale, 2006). Yamaç paraşütü, serbest paraşütün gelişmiş bir formudur. Ayrı ayrı çok sayıda bölmelerle birbirinden ayrılarak oluşturulmuş, hava basıncı ile dengelenmiş, kaburga şeklindeki yapıdır. Yamaç paraşütüne, arka köşelerine bağlanmış iki yönlendirme ipi yani frenler yardımıyla manevra vermek mümkündür (Franke ve diğerleri, 1991).

Bölmeleri ile bir yamaç paraşütü çift katmanlı bir kumaştan oluşur. Yamaç paraşütü hava odacıklarının içindeki hava akışları ve yeterli yükselme sağlandığı zaman nihai profiline ulaşır. Kanat dağın tepesinde genellikle birkaç adım alarak hava ile dolar ve nazikçe pilotun tepesine gelerek havalanır (Crawford, 2010). Kanat kalkış hızına ulaştığında pilot havadadır.

Çoğu paraşüt yırtık önleyen naylonlardan yapılır. Paraşütteki en yüksek gerilim, iplerin bağlandığı yerde ve hücum kenarında (ön cephede) meydana gelir. Genellikle bu noktalarda paraşüt sağlamlaştırılmıştır. Kumaş, ekstra materyalle hücum kenarında sertleştirilir. İplerin bağlandığı noktalara yükün yayılması için kumaşa aynı uygulama yapılabilir (Pagen, 2001:280).

Yamaç paraşütü genel olarak kubbe, askı ipleri, taşıyıcı kolonlar ve harnes (kuşam tertibatı) olmak üzere dört bölümde incelenir (Özgülbaş, 2000: 5-8, THK, 1996: 16-19):



Şekil 2.1. Yamaç paraşütünün yapısı ve bölümleri

a. Kubbe: Yere serildiğinde ortalama olarak bir kubbenin boyu 11 metre, eni ise 3 metre civarındadır. Kubbe, polyester veya naylon, hava-geçirmeyen kaplamalı özel bir kumaştan yapılır ve canlı parlak renklerle boyanırlar. Alt ve üst yüzeylerin dik parçalarla birleştirilmeleriyle oluşturulmuştur. Bu şekilde ortaya çıkan bu hava kanallarına sel adı verilir. Ön kenardaki uçları açıktır. Ön kenarların şeklini korumak ve kalkışta içine kolay hava girişini sağlamak için sert plastik tabakalar dikilir. Geniş ve büyük sel girişleri daha yavaş ve daha güvenli bir yamaç paraşütünü gösterir. Daha dar ve küçük sel girişleri ise daha çok yüksek performansı amaçlayan yamaç paraşütlerinde bulunur.

Her sel diğerinden iç sel duvarıyla ayrılmıştır. Bunlar kubbenin şeklini belirlerler. Bu duvarlarda birçok delik vardır. Böylece hava bir selden diğerine geçebilir. Bu da iç basıncın ayarlanmasını sağlayarak kanadı şişirir. Tamamen şişirildiğinde aerofoil şekli alır, yani alt yüzey daha düz, üst yüzey ise kamburumsu eğri bir şekil alır. Maksimum kalınlık noktası, ön kenardan arkaya doğru giderek inceler ve arka kenar ile sonlanır.

Çoğunlukla orta bölümdeki seller, kenardaki sellere oranla daha uzundur. Kubbe böylece elips şeklini alır. Bazı kubbelerde kanat uçlarında dik bölümler (kulaklar) vardır. Bunlar, daha stabil bir kubbe oluşturmak için dizayn edilmiştir.

Bir yamaç paraşütü kubbesi rüzgârla şişebilen bir kanattır. Bu nedenle bir serbest atlayış paraşütü olarak düşünülmemelidir. Yamaç paraşütleri yerden koşarak havalanma ve havalandıktan sonra uygun hava akımlarında uçmak amacıyla kullanılmaktadır.

b. Askı (Kubbe) İpleri: İpler çok dayanıklı malzemeden yapılmıştır. İnce yapıları sürtünmeyi azaltmanın yanında hafif bir malzeme olarak da avantaj sağlar. İplerin iç kısmı dayanıklılığı çok yüksek bir madde olan kevler (karbon lifi) ve dynemadan yapılmıştır. Dış kısmı dacron veya naylondan yapılmıştır. Dış kısmın dış etkenlere karşı koruma dışında bir etkisi yoktur.

Sürtünmeyi azaltmak ve bütün yapıyı daha basit hale getirmek için ipler iki ya da daha fazla ipe ayrılırlar. İpleri daha iyi tanımlamak için kubbedeki bağlantı yerlerine göre değişik adlar verilir. Ön kenarlara bağlanan iplere "A" ipleri denir. Arkaya doğru gittikçe "B", "C", "D" ipleri olarak adlandırılırlar. Fren ipleri (kontrol ipleri) en arka kenara bağlanırlar ve renkleri diğerlerinden farklıdır.

c. Taşıyıcı Kolonlar: Taşıyıcı kolonlar, kubbe iplerini kuşama bağlarlar. Ağırlığı ya da yükü ipler yoluyla taşırlar. Kuşama karabinalar ile iplere küçük metal (rabıt) halkalarla bağlıdır.

Taşıyıcı kolonlar, askı ipleri ile harnes arasında köprü vazifesi görür. Kalkış esnasında taşıyıcı kolonun yardımıyla kubbenin başa getirilmesini sağlar. Kalkışı kolaylaştırmaktan öte, farklı harnes kullanımına da imkân tanır. Arka kolonlar ayrıca halkalar yardımıyla frenleri de tutarlar. Frenlerin ucunda, kolay tutmak amacıyla şık şıklar bulunur ve bunlar arka kolonlara çitçit ile tutturulur.

d. Harnes (Kuşam Tertibatı): Genel olarak tahtadan ya da sert plastikten yapılan oturma yeri, sağlam dokunmuş kumaştan yapılan sırt bölgesi ve pilotu harnese bağlayan bacak ve göğüs kolonlarından oluşur. Pilotun vücut yapısına göre ayarlanabilen harneslerin çoğunda sırt koruyucu, yedek paraşüt ile ağırlık koyma bölümleri ve cepler bulunur.

Bunun yanında harnesler pilotun deneyim ve tecrübesine bağlı olarak farklı modellerde üretilir (eğitim, performans, yarışma vs.).

2.2.2. Yamaç paraşütü sporunda kullanılan malzemeler

Yamaç paraşütünde güvenli bir uçuş, pilotun tecrübesine bağlı olduğu kadar kullanılan malzemelere de bağlıdır. Bu malzemelerin olmaması veya eksik olması durumunda ciddi bir risk söz konusu olur.

Yamaç paraşütü yapmaya başlanıldığında önemli bir soruyla karşılaşılır; Yeni mi yoksa kullanılmış malzemeler mi alınmalı? Her ikisi için de faydalar ve zorluklar vardır. Satıcıdan yeni bir kuşam ya da kanat alındıysa uzman tavsiyelerle sporcunun bedenine ve yetenek seviyesine göre uygun olan ekipman alınmış olur. Öte yandan en pahalısı doğal olarak yeni malzemelerdir. Ekonomik durumun zayıf olması daha önce kullanılmış malzemeler çevresinde alışverişi yönelmeyi gerektirebilir. Parasal durum yeni malzemeler almamak için temel nedendir. Kullanılmış malzemelerin ise fiyat olanağının yanında, tek çekiciliği bir satıcıdan ya da yerel bir pilottan ihtiyaç duyulduğu anda elde edilebilir olmasıdır. Yoğun sezonda kanatlar teslimat için sipariştan bir ya da iki ay sonra alınabilir ve eğer kış sezonu başlarsa, bu gecikme sporcuyu bir sezon geri koyabilir. Kötü kullanılmak, suistimal edilmiş

olmak ve zamanın şartlarına uymama olasılığı da kullanılmış ekipmanın eksiklikleridir (Pagen, 2001: 286).

Yamaç paraşütünde kullanılan malzemelerin bakımı paraşüt ve ekipmanın hem uzun süreli kullanılması hem de olası risklerin önlenmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Paraşütün bakımı için beş temel adım vardır; Düzenliliği sağlamak, paraşütü temiz tutmak, paraşütün kuruluşunu sağlamak, paraşütü gölgede muhafaza etmek ve yumuşamasını engellemek. Yumuşamasından kasıt paraşütün yere çarpıp zedelenmesi, zarar görüp ezilmesidir. Bu gibi durumlardan kaçınmak için şişirme ve uçurma becerilerinin kusursuz sergilenmesi gerekmektedir (Pagen, 2001: 282).

Yamaç paraşütü ağır ve ölümcül yaralanmaların önemli oranda olduğu yüksek riskli bir spor olarak bilinir. Son yıllarda pilot sayısının artmasıyla yaralanmaların istatistiksel analizi, yamaç paraşütü yaralanma oranının toplamda azaldığını göstermiştir. 2003 yılında, yamaç paraşütünde ağır ve ölümcül yaralanmalar diğer hava ve motosiklet sporlarına oranla daha az olmuştur. Almanya ve Avusturya'da geliştirilen bir omurga koruyucu sistemi ile omurga kırıklarının sayısı 2000 ve 2003 yılları arasında önemli ölçüde azalmıştır. Güvenlik ekipmanları, kaliteli ve düzenli eğitim yamaç paraşütü yaralanmaların sonucunu iyileştirmeye yardımcı olmaktadır (Bohnsack ve Schroter, 2005).

Güvenli uçuşun devamlılığı için bir kaç önemli öge vardır. Bütün pilotlar bu öğelerin özelliklerini ve kullanımlarını bilmelidir. Bu duruma bağlı olarak yamaç paraşütünde kullanılan ana malzemeler şunlardır (Özgülbaş, 2000: 58-62):

Harnes/Kuşam: Pilota uygun bir harnes olmadan zevkli bir uçuş gerçekleştirmek mümkün değildir. İyi ve uygun bir harnes aynı zamanda uçuş güvenliğini artırır ve uzun süreli uçuşlarda rahatlık sağlar.

Piyasada birçok kuşam tertibatı vardır. Bazı firmalar sadece bu alanda uzmanlaşmıştır ve bu firmalar model, tarz, yenilik, rahatlık ve güvenlik için satış yapmaya çabalarlar. Kuşam seçimi yaparken kontrol edilmesi gereken için birkaç şey vardır. Öncelikle kuşamı beden ve rahatlık için denemek gerekir. Bunu yapmak için en iyi yol kuşamı bir yere asmak ve bir süreliğine içine oturmaktır (Pagen, 2001: 291-292).

Kask: Malzeme çantasındaki en önemli öğelerden biri kasktır. En iyi korumayı sağlayan kasklar yamaç paraşüt uçuşları için tasarlanmış ve test edilmiş olanlardır. Yamaç paraşütü kaskları başa tam olarak oturur ve iyi bir görüş sağlar. Dayanıklı maddeden yapıldığı için baş ve çene kısmını korur.

Kaya tırmanışı, motosiklet, yamaç paraşütü ve diğer birçok spor dalında kask kullanımı mantıklı ve profesyonelce düşünüldüğünü gösterir. Kaskın hayat kurtardığı hakkında hiçbir şüphe yoktur. Pilotların bedenlerini koruma altına almaları son derece mantıklı, bilinçli ve akıllı olduklarını gösterir. Güvenli bir uçuş için kesinlikle tam yüz kaskı tavsiye edilir. Modern olanlar diğer türlerden daha fazla koruma sağlarlar. Diğerlerinden daha hafiftirler ve daha iyi çevresel görüş sağlarlar. Kesinlikle kasksız kalkış yapılmamalıdır. Güvenli ve iyi bir kask için düzensizlikleri anlayabilmek ve çarptığı her neyse kaskı sıyrıp geçmesini engelleyebilmek için kaskta delikler ya da yırtıklar olmamalıdır. Bir kask adeta kaskatı olmalıdır. Bu faktör için kask kenarlardan ve önden arkaya doğru iterek ve bastırarak kontrol edilmelidir. Kask rahatça sporcunun başına uygun olmalıdır. Sporcunun başı kaskın içinde dönmemelidir. Kask kayışı rahat olmalıdır. Çene ve kask kayışı arasında bir parmak kadar boşluk olmalıdır. Kask sporcuyu rüzgârla gelen keskin cisimlerden ya da çarpmalardan korur (Pagen, 2001: 296).

Bot: Uygun ayakkabı her spor dalı için geçerlidir. Ancak ayakların ilk temas noktası olması nedeniyle yamaç paraşütü uçuşlarında giyilen ayakkabının çok ayrı bir önemi vardır. Burkulan bir ayak sonraki uçuşlarda pilotu tedirgin edip dikkatini dağıtabilir. Güvenlik herşeyden daha önemlidir. Uçuşlarda mutlaka yamaç paraşütü sporu için üretilen botlar giyilmelidir. Yamaç paraşütü botları sert ve esnek tabanları ve bileği tutma özelliklerinden dolayı sert inişlerde ayakları çok iyi korurlar.

Uçuş sonrası her zaman ayakların üzerine düştüğü için ayakları ve ayak bileklerini korumaya dikkat edilmelidir. Yamaç paraşütü için tasarlanmış botlar ucuz değildir ama pürüzlü yer yüzeyine iniş yapıldığında can kurtarıcıdır (Pagen, 2001: 297).

Yedek paraşüt: Giderek yaygınlaşan ve teknolojisi gelişen yamaç paraşütünde yedek paraşüt bulundurmamak bir zorunluluk ve ihtiyaç durumuna gelmiştir. Yamaç paraşütü uçuşları için üretilen yedek paraşütlerin dizayn ve özellikleri serbest paraşütte kullanılanlardan çok farklıdır ve bunlar düşük hızlarda açılmak üzere tasarlanmışlardır. Gerekliğin yanında

uçuşlarda yedek paraşüt bulundurmak pilotları psikolojik olarak da rahatlatır ve güven verir.

Telsiz: Havacılıkta kaza ve olaylar, mekanik hatalardan çok insanın yaptığı hatalardan kaynaklanmaktadır. İletişim, özellikle havacılık güvenliği açısından önemli bir rol oynamaktadır. Havacılıkta yaşanan kaza ve olaylarda, iletişimin önemli bir rolü olduğu bilinmektedir. İletişim, uçuş görevinin yerine getirilmesinde ve başarıyla sonuçlandırılmasında son derece önemlidir (Ergül, 2009).

Ana malzemelerin dışında bir uçuşta maksimum verimin alınabilmesi ve güvenliğin artırılabilmesi için amaca göre kullanılması gereken birçok yan malzeme vardır. Bunlar: altimetre, variometre, pusula, rüzgâr ölçer, uçuş tulumu, eldiven, dizlik, harita, ilk yardım seti vb. (Özgülbaş, 2000: 62).

Altimetre irtifa ölçümü yapar, önceden belirlenmiş nokta üzerinde sporcunun ne kadar yüksekte olduğunu gösterir. Bu nokta iniş alanı, kalkış alanı, ya da su seviyesinin üzeri olabilir. Pilotlar havada süzölmeyi öğrenene kadar genelde iniş alanı ayarını kullanarak uçarlar. Daha sonra kalkış için sıfırı ayarlarlar. Böylece ne kadar rakım, yükseklik kazandıklarını bilirler. Yükseklikölçer, farklı seviyelerdeki hava basıncının değişimini belirler ve hız ayar göstergesindeki sadece yüksek bir ölçekle, bir basınçölçer gibi çalışır (Pagen, 2001: 295).

Pilotlar altimetreyi aşağıdaki amaçlarla kullanırlar (Ertaş, 2004: 17):

- Yer ve yüksek arazinin üzerinden emniyetli bir şekilde uçabilmek,
- Kalkış ve varış usullerini doğru bir şekilde uygulamak,
- Hava aracının özelliklerine göre en ekonomik seviyelerde uçuş yapmak.

Varyometre ise irtifa değişikliğini ve hava hızını ölçer, iki ya da üç özellik, genellikle tek bir cihazda bir araya getirilir. Bir varyometre ya da kısaca varyo, sporcuya ne kadar hızla yukarı ya da aşağıya gittiğini gösterir. Bu alet, farklı seviyelerde hava basıncındaki dakika değişikliklerini ölçerek çalışır. En modern çeşitleri son derece hassastır. Genellikle bir varyometre uçuştayken sporcunun yükseldiğini bildiren sesli sinyal veren bir sisteme

sahiptir. Aynı zamanda yukarı ve aşağı gidiş hızlarınızı gösteren bir göstergeye sahiptir. Bu cihazda, tırmanma hızının çeşitliliğine göre sinyal sıklığı değişir (Pagen, 2001: 295).

2.2.3. Yamaç paraşütü sporunda hava tahmininin önemi

Yamaç paraşütü, motor gücü olmadan pilotların yükselen hava akımlarını kullanarak havada kalmaya çalışmasıyla uçar. Yamaç paraşütü pilotları uygun meteorolojik koşulları göz önüne alarak yüzlerce kilometre seyahat edebilir (Wesley ve diğerleri, 2010).

Günümüzde 24 saat boyunca hava şartlarıyla ilgili detayları öğrenmek için her ne kadar küresel yapay uydular, hava istasyonları, bilgisayar ağları vs. bulunsada bu pilotlar için yeterli değildir. Pilotların uçuştan önce atmosferin genel ve özel tutumu hakkında daha fazla bilgiye ihtiyaçları vardır (Pagen, 2001: 107). Yamaç paraşütünün en zor bölümü, bu bilgileri öğrenmektir.

Yamaç paraşütü bir bebek gibidir ve diğer hava sporları branşlarından hızlı gelişmektedir. Dolayısıyla da yamaç paraşütçüleri nispeten daha hızlı ve kolay ustalaşmaktadırlar (Gale, 2006).

Yamaç paraşütçülerinin tüm uçuş tekniklerini bilmelerinin yanı sıra hava durumu/meteorolojik bilgilerinin de çok iyi olması gerekmektedir. Sporcuların güvenli ve keyifli bir uçuşu garanti altına almaları için olası her türlü riski hesaplamaları gerekir. Çünkü dikkatsizlik ve kontrol eksikliğinden dolayı yaralanma veya ölümle sonuçlanan kazalar meydana gelebilmektedir (Paixão1 ve Tucher, 2012).

Meteoroloji, dünyamızı çevreleyen atmosferi ve atmosferde meydana gelen değişiklikleri matematik, fizik, kimya gibi pozitif bilimlerin esaslarına dayanarak inceleyen bilim dalıdır (Ertaş, 2004: 1). Meteoroloji 15 bölüme ayrılmıştır. Ancak bu bölümlerden üçü yamaç paraşütçülerini ilgilendirir (THK, 1996: 38):

- *Sinoptik Meteoroloji*: Hava tahmini amacıyla geniş bir alanda, aynı anda belirli aralıklarla yapılan ölçüm ve gözlemlerle ilgilenir.

- *Havacılık (Aeronotik) Meteorolojisi*: Uçuş faaliyetlerini etkileyen meteorolojik olayların (oraj, türbülans, sis vs.) gözlem ve tahminlerini kapsamına alan ve meteorolojinin havacılıkla ilgilenen dalına denir (Uysal, 2013).
- *Aeroloji*: Yüksek hava gözlemleriyle atmosferi dikine olarak inceleyen bir bilim dalıdır. Hâlihazır hava durumunu tahmine çalışır.

Yamaç paraşütü yüksek riskli sporlar arasındadır, bir pilot havadayken termik, rüzgâr ve hava değişimlerine karşı tamamen savunmasız haldedir. Bu bakımdan sporcuların, risklerin tahmin edilmesinde ve azaltılmasında hava koşullarını önceden dikkate alması oldukça önemlidir (Paixão1 ve Tucher, 2012).

Yamaç paraşütü tamamen hava durumuna bağlı bir spor olduğu için sporcuların keyifli ve güvenli bir uçuş için bazı meteorolojik bilgileri bilmesi gerekir. Bunun üç düzeyde olması gerekir (Whittall, 1995):

- Kesin olmayan hava şartlarını anlamak, böylece hafta sonunu evde geçirme ya da uçuşa gitme arasında karar verebilmek.
- Gün boyunca bölgedeki hava durumunun nasıl geliştiğini hakkında bilgi sahibi olmak, böylece güvenli başlangıç dönemlerini tanıyabilmek ve rüzgâr için en iyi tepelere gidebilmek.
- Havanın güçlü bir şekilde yukarıya doğru hareket ettiğini anlamak, böylece yeteri kadar süzülüp yükselerek uçuş yapmayı mümkün kılmak.

Yamaç paraşütçüleri en çok ilgilendiren meteorolojik olaylar ve bu olayların yamaç paraşütü üzerindeki etkileri şunlardır (THK, 1996: 38-46):

a. Rüzgâr ve rüzgâr yönü: Yatay yönde yer değiştiren hava hareketlerine rüzgâr denir. Rüzgâr tesirleri bakımından üç özelliği olan bir iklim elemanıdır. Bunlar; rüzgâr hızı, rüzgâr yönü ve esiş sıklığıdır. Yamaç paraşütünü en çok etkileyen meteorolojik olayların başında gelir. Havanın hareket hızına rüzgâr hızı denir. Bu hız m/s, knot veya km/h olarak okunur. Rüzgârın hızı anemometre ile ölçülür. 1 knot = 0,5 m/s = 1,9 km/h dir. Rüzgârın bulunduğu yere doğru estiği yön ise rüzgâr yönüdür. Havacılık meteorolojisinde rüzgâr hızı ve yönü 10 metre yükseklikte ölçülür. 10 dakika boyunca ölçülen rüzgâr hızı ortalama hız olarak kabul edilir.

Rüzgâr gökyüzünün nefesidir. Basitçe rüzgârın nedeni havadaki basınç farklılıkları olarak kabul edilir. Hava bu basınç farklılıklarını dengelemek için akar ve bu esinti rüzgâr olarak hissedilir. Basınç farklılıkları, yeryüzünün dengesiz ısınması nedeniyle oluşur. Yamaç paraşütü pilotlarının rüzgârın gün boyunca bir eğimde nasıl değiştiği hakkında bilgi sahibi olmaları en önemli şeylerden biridir. Geniş alana yayılmış olan genel rüzgârın esintisi, rüzgârın yönünü ve kuvvetini belirler. Bununla birlikte yerel etkiler ekleyerek ya da eksilterek bu esintiyi değiştirebilirler. Eğer genel rüzgâr yoksa yerel etkiler görülen tek rüzgâr olacaktır (Pagen, 2001: 108-109).

b. Türbülans: Atmosferde normal hava akımı içinde ve düzensiz bir dağılım gösteren hava akımlarına veya anafollara türbülans denir.

Hava meteorolojisinde uçuşu engelleyici önemli bir faktördür. Uçuş sırasında uçakların ve yamaç paraşütünün sarsılmasına, stabil uçuş özelliğinin kaybolmasına, ani irtifa kayıplarına ve bazen kazalara sebep olurlar.

Hareketli hava genellikle türbülans gibi kendi küçük sürprizleriyle gelir. Türbülans, havada düzensiz bir şekilde oluşan girdaplardır ve pilot güvenliği için kritik önem taşır. Türbülans gözle görülmez ancak sporcular meteorolojik bilgilerle nerede olduğunu bilebilir ve bu durumdan kaçınabilirler (Pagen, 1992).

Türbülans döne döne giden havanın, hızlı bir nehirdeki girdaba ve anafora benzer olmasıdır. Bu durum rüzgâr yönünde ve hızında değişiklikler olduğunda hissedilir. Problem olarak adlandırılan türbülans, uçuş sırasında kanatlara dayatmada değişikliğe neden olur. Yani uçuşa devam etmek için sabit düzeltmeler yapılmalıdır. Buna rağmen bazı türbülans seviyelerinde kontrol uzun süre devam ettirilemez. Bu demektir ki rüzgâra karar vermenin önemli bir bölümü, türbülans yoğunluğunun bir değerlendirmesini yapmaktır. Uçuş güvenliği için türbülans çeşitlerini öğrenmek çok önemlidir. Her bir türbülans çeşidinin farklı bir kaynağı vardır (Pagen, 2001: 115-120):

Mekanik türbülans: Eğer daha önce bir kaya dibinden ya da aşınmış dağın büyük kayalar ve tomruklar çevresinden akan bir akarsu izlenilmişse mekanik türbülansa tanık olunmuştur. Akarsudaki girdaplar ve helezoni dönüşler, havada türbülans olarak hissedilenle aynı şeydir. Sporcu bu girdaplardan geçtiğini ve nasıl ani bir rüzgâr ya da fırtına hissi verdiğini hayal

edebilir. Mekanik türbülansla ilgili genel kurallar daha açıklayıcı olmak adına şöyle sıralanabilir:

- Rüzgâr akımları katı cisimler etrafında meydana gelir.
- Güçlü bir hava akımında daha da şiddetlenir.
- Cisimden gelen rüzgâr yönüyle oluşur ve aşağı akımla yavaş yavaş ortadan kaybolur.
- Durağan anafor ya da rastgele girdaplar olabilir.

Bu özetten şu sonuç çıkarılabilir; rüzgârın daha da şiddetlenmesiyle daha kuvvetli mekanik türbülansa rastlanması muhtemeldir.

Termal türbülans: Termaller, gökyüzünün yaygın yerlileridir. Basit olarak havanın sıcak kitlesidir. Sıklıkla bir kabarcığın içinde ya da yukarı doğru yükselen bir kolon ya da sütun halinde bulunurlar. Yetenekli pilotlar bu yukarı yönlü hava akımlarını, gökyüzüne doğru tırmanmak için kullanırlar ve ülkeyi boydan boya gezmek için atlama tahtası varmışçasına, birinden diğerine bile sekerler.

Termallerin türbülans oluşturmalarının nedeni yukarı doğru ittikleri havanın yumuşak esintisini kesmeleridir. Termal türbülanslara genellikle güneşli günlerdeki kolayca ısınan alanların üzerinde rastlanır ve öğle vakti boyunca zirveye çıkan ısı en şiddetli hale gelir. Ayrıca ısısının en kolay arttığı çöl bölgeleri de en şiddetli termalleri ve buna bağlı olan türbülansı sergiler. Çok bulutlu havalar genellikle termallerin gelişmesini engellerler.

Rüzgâr hızı değişim türbülansı: Nadiren rastlanılan üçüncü bir türbülans türüdür. Bu tür, birbirine karşı hareket eden hava katmanları tarafından meydana gelir. Bu etki su üzerinde rüzgârın esmesi ve dalgalar oluşmasıyla benzerdir. Bu durumda su, soğuk ve yoğun hava katmanı tarafından yenilenir. Genellikle bu türbülans çeşidine, geceleri enverziyon tabakası arttığında ya da aşağı eğimli meltem başladığında rastlanır.

Kanat ucu girdapları: Uç girdaplar, uçak türbülansı yada kuyruk türbülansı olarak bilinen dördüncü türbülans şeklidir. Tüm hava taşıtları bu burgaçları üretir ve daha geniş, ağır taşıtlar daha büyük ve kuvvetli girdaplar oluştururlar.

Havada başka bir yamaç paraşütünden gelen burgaçlar adeta keskin bir çarpışma gibi hissettirir. Bu burgaçlar, sporcu iyi paraşüt basıncına devam ettiği sürece sorun değildir. Başka bir geniş taşıttan gelen burgaçlar kanadı bir karmaşıklığın içinde katlayabilir. Hava sporcunun bu konudaki etkiyi düzeltebilmesinden daha hızlı değişir. Burgaçlardan kaçmak için, direkt başka bir hava taşıtının arkasında uçmaktan kaçınılmalıdır. Geniş bir ulaşım uçağından gelen girdaplar 5 dakikadan fazla sürebilir.

Türbülans birçok farklı hava şartlarından meydana gelmekle birlikte, üç temel sebepten dolayı oluşur. Bunlar:

- a. Konvektif hareketler (termik) neticesi meydana gelen türbülans.
- b. Yeryüzü şekillerinden dolayı meydana gelen türbülans.
- c. Rüzgâr kırılmaları sebebiyle meydana gelen türbülans.

c. *Termik*: Isınan havanın yükselmesine termik denir. Güneşin yaydığı ışınlar yeryüzünü değişik oranlarda ısıtır. Su, çimen gibi yüzeyler ısının büyük bir kısmını yansıtır ve ısınmaları yavaş olur. Kuru kum, asfalt veya kaya gibi yüzeyler ise ısıyı emer ve oldukça çabuk ısınır. Isınmadaki bu farklılık yüzey şekillerine, pürüzlü yüzeyin güneşe göre konumlarına ve diğer faktörlere bağlıdır.

Açık bir gökyüzü, parlak güneş, orta dereceli hafif rüzgâr, iyi termik koşullarının göstergesidir (Pagen, 1992).

Termik yükselen bir sıcak hava akımı ya da balonudur (Pagen, 1992). Isınarak hafifleyen hava bir kabarcık gibi genişler ve yeryüzünden koparak yükselmeye başlar. Bu şekilde ısınarak yükselen hava akımları kaldırıcıları (termikleri) oluşturur. Isınan hava yükseldikçe soğur. Kendisi ile aynı sıcaklıkta bir hava katmanına ulaştığında içindeki su buharı yoğunlaşarak bulutları oluşturur.

d. *Bulutlar*: Bulutlar, atmosferde oluşan yoğunlaşmanın bir ürünüdürler. Bulutlar genellikle yoğunlaşmış hava kütleleri olarak bilinirler ve yerden belirli bir yükseklikte bulunurlar. Bulutlar, yükselen hava kütlelerinin daha soğuk hava ile karşılaşp yoğunlaşması sonucunda oluşurlar (Ertaş, 2004: 30). Havacılıkta bulutlar yapılarına göre ve irtifalarına göre olmak

üzere iki şekilde sınıflandırılır. Yapılarına göre bulutlar küme bulutlar ve tabaka bulutlar olarak 2'ye ayrılır:

- *Küme (Cumuliform) Bulutlar:* Nemli havanın küçük sütunlar halinde yükselerek yoğunlaşması ile oluşurlar. İçlerindeki dikey akımlar nedeniyle türbülans içerirler. Pamuk yığınları gibi görünürler.

Çeşitli seviyelerde, üstleri yığılı veya yuvarlak şekilde, birbirinden ayrı duran bireysel bulutlardır (Pagen, 1992).

Küme bulut olarak adlandırılan kabarık bulutlar yükselen termaller nedeniyle oluşur. Onların kabarık ve karnabahar görünümünün sebebi yükselen havanın yuvarlanması ve kabarıklıklara ulaşmasıdır (Pagen, 2001: 127).

- *Tabaka (Stratiform) Bulutlar:* Gökyüzünü bir çarşaf gibi tabakalar halinde kaplayan bulutlardır. Havanın bütün bir katman halinde çok geniş bir bölge üzerinde yükselerek yoğunlaşması ile oluşan bulutlardır. Neredeyse hiç dikey hava hareketi olmadığından içinde türbülans yoktur ya da çok azdır. Rüzgâr yönü ve şiddeti genelde sabit olarak eser ve başlangıç uçuşları için ideal şartlar oluşturur.

Oldukça muntazam bir şekilde gökyüzüne yayılmış bulutlardır. Güneşi engelledikleri için genellikle gri renkte görünürler (Pagen, 1992).

Katman bulut olarak adlandırılan düz, tabakalı bulutlar bütün yayılmış hava katmanları kaldırıldığında meydana gelir. Alt kısım tamamen düz görünür. Çünkü bütün katman aynı yükseklikte yoğunlaşma seviyesine ulaşır (Pagen, 2001: 128).

İrtifalarına göre bulutlar ise yüksek irtifa bulutları, orta irtifa bulutları, alçak irtifa bulutları ve dikey gelişimli bulutlar olarak 4'e ayrılır:

- *Yüksek İrtifa Bulutları:* Yükseklikleri 6.000 ile 12.000 metre arasındadır. Alçak basıncın yağışlı havanın yaklaştığını gösterirler. Yüksek irtifa bulutları "Cirro" ön eki alırlar (Cirrus, Cirrocumulus, Cirrostratus gibi).
- *Orta İrtifa Bulutları:* Yükseklikleri 1.800 ile 6.000 metre arasındadır. Sıcak cephe habercileridir. Orta irtifa bulutları "Alto" ön eki alırlar (Altostratus, Altocumulus gibi).

- *Alçak İrtifa Bulutları:* Yükseklikleri yer ile 1.800 metre arasındadır. Alçak irtifa bulutları her hangi bir ön ek almazlar (Stratüs, Stratocümülüs gibi).
- *Dikey Gelişimli Bulutlar:* Dikey olarak gelişimi çok fazla olan 10 km ve üzeri bulutlardır. “Nimbus” ön eki ya da son eki alırlar. Cumulonimbus, Nimbostratus gibi dikey gelişimli bulutlar bütün hava araçlarının sakınması gereken çok güçlü ve etkili bulutlardır. Bu bulutların civarlarında uçuş yapılması çok tehlikelidir.

Çizelge 2.3. İrtifalarına göre bulutlar

BULUT YÜKSEKLİKLERİ		
6-13 km	Yüksek Bulutlar	Cirrus Cirrocumulus Cirrostratus
2-6 km	Orta Yükseklikteki Bulutlar	Alto cumulus Altostratus Nimbostratus Nimbocumulus
0-2 km	Alçak Bulutlar	Cumulus Stratocumulus Stratus

Yukarıdaki Çizelge 2.3.’te görülen Nimbo ön eki alan bulutlar, cumulonimbus olarak da bilinen koyu renkli yağmur getiren bulutlardır (Pagen 1992). Yamaç paraşütü pilotları için önemli, bir gök gürültülü fırtına olan cumulonimbus bulutunun bilinmesi gerekir. Fırtınalı ve gök gürültülü havalar tehlikelidir. Çünkü yüksek ve şiddetli rüzgârlar, türbülanslar, şimşek vs. oluşabilir (Pagen, 2001: 128).

e. Yeryüzü şekillerine bağlı meteorolojik durumlar: Uçuş öncesinde hava hareketleri gözlenerek nerelerde türbülansın olabileceği tahmin edilmelidir. Havanın hareketleri bir sıvının hareketi gibi ele alınmalıdır. Yamaçta hava yerine sanki su geçip yükseliyor gibi düşünülürse, görünmeyen bu hava hareketleri daha iyi anlaşılır. Su, ağaçların, binaların, yolların ve engellerin önünden, yanından, üstünden geçerken yönünü ve şeklini değiştirmez. Hava keskin yön değişimi yapmadığı için engelleri aşarken türbülans oluşturmak zorunda kalır. Hız ve kütlesi onu tek yönde hareket etmeye zorlar.

f. İrtifaya göre rüzgâr hızının değişimi: Hava, bir kara parçası üzerinde hareket ederken sürtünmelerden dolayı etkilenir. Çimlerin, çalılıkların, ağaçların, binaların ve benzeri cisimlerin engellemesiyle rüzgârın hızı azalır yönü değişir. Yere yakın estiğinde daha fazla sürtünme olacağından, yükseklerle oranla hızı daha az olur. Aşağılara oranla yukarılara

çıkıldıkça bağıl sürtünme azaldığından rüzgârın esme hızı artar. Rüzgârın hızındaki bu farklılıklar uçuş yapılan yamaçların üzerinde çok önemlidir.

Yukarıya çıkıldıkça rüzgâr hızının değişimine ek olarak hava akışı yamaç üzerine gelindiğinde, kütleli olarak yamaca yaptığı basınçtan dolayı sıkışma oluşturup artar. Bazen kalkış noktası ile iniş noktası arasındaki fark 2-3 kat olabilir.

Eğer yamacın tepesinden daha aşağılarda bir yerde kalkış yapılıyorsa, yukarıda rüzgâr hızının daha fazla olacağı bilinmeli yükselme halinde dikkatli olunmalıdır. İniş alanında ise, yere yaklaştıkça engellere bağlı olarak rüzgâr hızının aniden azalacağı tahmin edilmeli, alçalma ve iniş buna göre planlanmalıdır. Uçuştan önce göz önünde bulundurulması gereken iki önemli noktada rüzgârın hızı ve yönüdür. Çoğunlukla, rüzgâr yamaca doğru açıyla gelmez. Rüzgârın limitler içerisinde ve doğru açıda olması uçuş emniyeti açısından çok önemlidir. Bunlar kontrol edilerek gerektiğinde riske atılmadan uçuş iptal edilmeli veya başka bir yamaca gidilmelidir. Bu tür kararlar deneyimler sonucunda verilir. Kuşku duyma ve kararsızlık durumlarında kesinlikle emniyet açısından uçuş yapılmamalıdır.

Güç kullanmadan yapılan uçuş modunun zevklerinden biri de yükseklik kazanmak, havanın kaldırma kuvvetinden ve görünmez akımlarından yararlanarak yükseklerde uçmaktır. Bu hareket havada süzülme, havanın enerjisinde yukarıda kalmaktır. Bir usta gibi performans sergilemek için hava davranışlarını ve hareketleri biraz olsun anlaşılmalıdır. Temelde yamaç paraşütü pilotları tarafından kullanılan bazı kaynaklar vardır. Bunlar (Pagen, 2001: 121-123):

Eğimin Kaldırma Kuvveti: Kaldırma kuvveti havanın biraz hızla yukarı doğru hareket etmesidir. En yaygın rastlanılan ve faydalanılan kaldırma kuvveti kaynağı eğimin kaldırma kuvvetidir. Sırt, yönünden sapmış ya da orografik kaldırma kuvveti olarak da bilinir. Bu kaldırma kuvveti, rüzgâr bir tepeye, bayıra, sırtta, kayalığa ya da diğer engellere çarptığında oluşur ve yükselerek yön değiştirir.

Termal Kaldırma Kuvveti: Daha ileri düzeydeki pilotlara keyif sağlayan termaller, aynı zamanda çok iyi kaldırma kuvveti üretirler. Bu termaller sporcuyu bulut tabanına kadar taşıyabilir ve uzun uçuşlar sağlayabilirler. Termal kaldırma kuvvetini kullanmak için sınır çevresindeki kararlı durumdan sapmayı ve kaldırma kuvvetinin aniden yukarı doğru

yükselmesini hissetme vasıtasıyla bir termal belirlenir. Diğer bir yol ise basınç farkını ölçen, varyometre adını alan cihaz kullanımımızdır.

Konverjans (Çakışma) Kaldırma Kuvveti: Genellikle hava farklı yönlerden beraber eser. Bu etki aşağı eğimli meltemler vadinin ortasında ya da esintiler geniş bir dağın arkasında buluştuğunda meydana gelebilir. Konverjans kaldırma kuvveti genellikle hafiftir. Ama eğlenceli ve kaygısız bir uçuş sağlar.

Dalga Kaldırma Kuvveti: Hava tüm akışkanlar gibi dalgalar sergileyebilir. Dalgaların şekillenmesi için çok özel şartlara ihtiyaç duyulur. Ama bu şartlar, hava, bir dağın üzerinden geçtikten sonra aşağı ve yukarı sektiğinde yeterli sıklıkta meydana gelir. Yamaç paraşütü pilotları uçuş zamanlarında saatlerce dalgalara binmişlerdir. Yüksek rüzgârlarda birçok türbülans barındırabilmesine rağmen doğru şartlarda dalgalar çok yumuşak, pürüzsüz ve keyif verici olabilir.

Kaldıran havayı bulma, iyi bir pilotun büyük yeteneklerinden biridir. Aynı zamanda iyi bir yamaç paraşütçüsünün hem keyif amaçlı yaptığı uçuşlarda hem de yarışmalarda havanın genel şartlarını çok iyi bilmesi gerekmektedir (Pagen, 2001: 130).

2.2.4. Yamaç paraşütü sporunda kazalar ve yaralanmalar

İnsanların yeni ve daha maceracı aktiviteler bulmaya çalışmasıyla yamaç paraşütü, giderek daha popüler bir spor haline gelmiştir. Ancak bu spor ile artan doğal bir tehlike vardır (Fasching ve diğerleri, 1997). Yamaç paraşütü doğası gereği tehlikeli bir spordur (O'Neill, 2010: 5).

Bu sporun doğmasıyla birlikte yüz binlerce insan doğada kuşlar gibi süzülmenin ve yeryüzüne kuşbakışı bakmanın keyfini çok kolay bir şekilde yaşamaya başlamıştır. Fakat son yıllarda tüm dünyada artan ciddi yamaç paraşütü kazaları insanların gözünü korkutmaya başlamıştır. Başlangıçta performansı düşük kanatlar pilotlara önemli sorunlar yaratmamış ve pilotların birçok hatasını telafi etmiştir. Ancak daha sonraları teknolojik gelişmeyle beraber ciddi problemler yaşanmaya başlanmıştır. Günümüzde yamaç paraşütleriyle uçanlar ilk yıllara oranla kıyaslanamayacak kadar güzel ve daha uzun süreli uçuşlar yapmaktadırlar. Ancak hassaslaşan ve performansları çok fazla arttırılan kanatlar artık pilotların en ufak

hatalarını bile affetmemekte, hatta meteorolojik şartlardan çok daha fazla etkilenerек pilotları zor durumlara düşürebilmektedir (Özgülbaş, 2000: 219).

Popüler ve ekstrem bir spor olan yamaç paraşütü, Amerika'da 1965 yılında geliştirilen planör ve yönlendirilebilir paraşüte göre ve 1977 yılında geliştirilen paraşütle atlama ve yelken kanata göre daha az tehlikeli bir alternatif olarak "paraşütle uçma" şeklinde geliştirilmiştir. 1985 yılından beri bu sporun popüleritesi artmaktadır, öncelikle dağlık alanlarda ve son birkaç yılda vinç ile kaldırma geliştiğinden dolayı, düz alanlarda da yapılmaktadır. Uçuş sıklığının artmasıyla ve ilk ciddi kritik yaralanmalarla birlikte yamaç paraşütü, hızla yüksek riskli sporlar kategorisinin içine düşmüştür (Schulze ve diğerleri, 2002).

Her hava aracı yerden havalanmasıyla birlikte, havacılığa özgü bazı riskleri taşımaya baslar. Bir hava aracı uçuşa hazırlandıktan sonra kalkış, tırmanış, yol boyu uçuş, alçalma veya yaklaşmanın her anında kaza riskiyle karşı karşıyadır (Çınar ve Lafçı, 2009).

Yamaç paraşütü kazaları en sık pilotlar risk aldığı zaman oluşur. Yamaç paraşütünün güvenliği doğrudan pilotun tecrübesine, becerisine ve reaksiyon zamanına bağlıdır (Feltracco ve diğerleri, 2012).

Türkiye’de meydana gelen yamaç paraşütü kazaları ancak basından duyulduğu kadarıyla bilinmektedir. Bu konu ile ilgili örnekler aşağıda verilmiştir:

“Tekirdağ’da Yamaç Paraşütü Kazası (1 Yaralı): Tekirdağ Uçmaktare Ayvasıl mevkiinde hafta sonu tatilinde tek başına atlayış yapmaya gelen tecrübeli paraşütçü atlayış sonrası 600 metre yükseklikte türbülansa girerek yamaca çarparak yaralandı. Kayalıklar arasında kalan ve yardım isteyen yamaç paraşütçüsüne Tekirdağ yamaç paraşütçüleri dernek başkanı ve Tekirdağ AFAD il müdürlüğü yardım ekibi, itfaiye ekipleri, jandarma ve arkadaşları tarafından ortaklaşa yapılan bir kurtarma çalışmasıyla düştüğü yerden çıkarılarak hastaneye kaldırıldı. Gerekli atlayış donanımlarının da kullanılmaması sebebiyle düştüğü yerde başından ve vücudunun bazı yerlerinden yaralanan ve hayati tehlikesi bulunmayan paraşütçü yardım ekiplerinin çalışması sonrası Tekirdağ devlet hastanesinde kontrol altına alındı” (Tekirdağ Yeni Haber Gazetesi, 05.04.2015).

“Çakıldı ama yine atladı! Fethiye Ölüdeniz’de düzenlenen 15’inci Uluslararası Hava Oyunları Festivali’ne katılan 23 yaşındaki Rus paraşütçü, yamaç paraşütüyle Babadağ’ın 1700 metredeki pistine çıkararak havalandı. Ancak, rüzgârın etkisiyle paraşütün kontrolünü kaybetti. 1700 metre pistinin güneybatısındaki sedir ağaçlarına çarpan paraşütçü, kontrolsüz şekilde havada dönmeye başladı. İpleri dolanan paraşüt, pistteki pilot ve yolcuların korku dolu bakışları arasında gözden kayboldu. Pistin 200 metre altında kayalık zemine düşen Rus paraşütçünün yardımına, Babadağ’da görevli Ulusal Medikal Kurtarma ve sağlık ekipleri koştu. Şans eseri kazadan yara almadan kurtulan yamaç paraşütçü, kısa süre sonra 1700 metre pistinden yeni bir atlayış denemesi yaptı ve karaya inmeyi başardı” (Milliyet Gazetesi, 23.10.2014)

“İlk uçuşunda denize çakıldı: Yamaç paraşütü ile uçuş yapmak üzere İran’dan Ölüdeniz’e gelen İranlı bir turist, Babadağ’dan yaptığı ilk uçuşta denize çakılarak hayatını kaybetti. 38 yaşındaki İranlı turiste denizden çıkarıldıktan sonra 40 dakika boyunca kalp masajı yapıldı, ancak kurtarılamadı” (Sabah Gazetesi 17.09.2012).

“Yamaç paraşütü antrenörü yere çakılıp öldü: Talas Belediyesi Yamaç Paraşüt Antrenörü 2 bin metre yüksekliğindeki zirveden yamaç paraşütü ile havalandı. Havada yarım saat kadar kaldıktan sonra paraşütün kontrolünü kaybeden yamaç paraşütçü, Ali Dağı’nın eteklerindeki araziye düştü. Paraşüt antrenörünün cesedi olaydan 1 saat sonra arkadaşları tarafından bulundu. Yamaç paraşütçünün cesedi Kayseri Devlet Hastanesi morguna kaldırıldı. Yamaç paraşütçünün havadayken rahatsızlık geçirip, kendini kaybederek düştüğü sanılıyor. Olayla ilgili soruşturma sürüyor” (Hürriyet Gazetesi, 26.08.2011).

Yukarıda verilen örnekler ve benzerlerinin dışında yaşanan kazaların birçoğu örtbas edilmektedir. Genel olarak bu kazaların nedenleri kusurlu öğretim ve denetim, insan faktörü ve malzeme hataları olmak üzere üç ana başlık altında toplanabilir. Pilotların kendi malzemesinin dışında başkasının malzemesiyle uçmak istemeleri de kazalara neden olan bir başka unsurdur (Özgülbaş, 2000: 220-221).

Bir pilotun kalkış yerine kendi uçuş ekipmanını taşıyabilme imkânının olması, teknik altyapı için bir ihtiyacın olmaması (örneğin bir havaalanı) ve düşük maliyetiyle uçuş sporlarına kolay erişim, yamaç paraşütünün sunduğu avantajlardır. Pilotlar için eğitim süresinin kısa olması ve fiyatların düşük olmasıyla lisans elde etmek oldukça kolaydır. Bu avantajların ve

kolaylıkların yanında yamaç paraşütü ya da çevresel koşulların yanlış yorumlanmasındaki bilgisizlik bir kazaya ve ciddi yaralanmalara neden olabilir (Fasching ve diğerleri, 1997).

Yamaç paraşütü ve hava sporlarındaki kaza ve olayların nedenleri

İnsanın becerisi, refleksleri, yetenekleri, bilgi ve eğitim düzeyi, zeka muhakemesi, heyecanı, duyarlılığı, dikkati, stresi, kişilik yapısı ve sağlığı uçuş emniyetini en çok etkileyen unsurlardan sadece bazılarıdır. İnsan faktörü tam olarak tanımlanamasa da bu etkiler gözden geçirildiğinde tanımına biraz olsun yaklaşılabılır. Meydana gelmiş olan kazalar incelendiğinde, insan faktörünün %70-80 gibi düzeylerde olduğu, üzerine gidilmesi ve kontrol altına alınması gereken bir unsur olduğu dikkat çekmektedir. Buradan hareketle, herhangi bir kaza riskini en aza indiren en büyük unsur yine bizzat ilgili uçuşu yapan pilotun kendisidir (Yüksel ve diğerleri, 2006).

İnsan kaynaklı havacılık kazalarının ana sebepleri şu şekilde sıralanabilir (Yüksel ve diğerleri, 2006):

- Yön kontrolünün kaybı.
- Muhakeme yetersizliği.
- Hızın korunmaması.
- Uçuş öncesi planlama ve karar verme yetersizliği.
- Geçiş önceliğine uymama.
- Uçuş esnasında planlama ve karar verme yetersizliği.

Kazaların oluşumunun %10 ile %35 i sadece uçuş sırasında meydana gelirken yaklaşık %65 ile %90'ı kalkış ya da iniş sırasındaki çeşitli manevralardan kaynaklanmaktadır. Kazalar en çok pilot hataları, beklenmedik meteorolojik değişiklikler ya da çevresel koşulların yanlış takdirinden kaynaklanır, malzeme kusurları gibi nadir bir sebepleri de vardır (Gauler ve diğerleri, 2006).

Yüksel ve diğerlerine (2006) göre de havacılık kazalarına sebep olan faktörler arasında; pilot hatası, hava durumu, pilot yeterliliği, pilot deneyimleri, pilotların aletleri kullanma becerisi, pilot deneyimlerindeki yenilikler bulunmaktadır.

Yamaç paraşütü ve hava sporları pilotları tarafından rapor edilmiş kaza ve olayların birçoğunun nedeni genel anlamda pilotların uçuş becerisi eksikliğinden, uygun olmayan hava koşullarını göz ardı etmelerinden, kullandıkları malzemelerden, uçuş anındaki psikolojik durumlarından ayrıca pilotları havada ve karada yönlendiren kişilerden kaynaklanmaktadır. Bu genel başlıklar çerçevesindeki kazaya neden olan faktörler ise şunlardır (Dale, 2008: 184-185):

- *Yetersiz Eğitim:* Yetenek yoksunluğu yetersiz eğitimden kaynaklanabilir. Bu durum gökyüzünde çarpışma gibi kazalarla sonuçlanabilir. Çoğu pilot birbirine çok yakın uçmaktadır ve uçuş sırasında iyi bir kollama ya da sakınmaya devam etmede başarısız olurlar. Büyük ihtimalle bu tür pilotlara nasıl iyi bir sakınma sağlayacakları ya da ayırım mesafesini koruyacakları hiç öğretilmemiştir. Yamaç paraşütünün bacak ya da göğüs kayışını bağlamayı unutmak da uçuş öncesi kurallara uygun bir liste kontrolü yapmanın öğretilmediğini gösterir.
- *Deneyimsizlik:* Yeteneksizlik, aynı zamanda deneyimsizlik yüzünden de meydana gelebilir. Yeni pilotların becerileri hala gelişmektedir ve bu tür pilotlar için üstesinden gelemedikleri durumlara kendilerini sokmaları kolaydır.
- *Değer Eksikliği:* Eğer sıklıkla uçulmuyorsa yetenekler körelmiş hale gelir. Bütün pilotlar genellikle kış sezonunda uçuşu bırakırlar fakat kıştan sonra bir önceki sezondaki gibi uçmayı umarlar.
- *Aşırı Rüzgâr:* Çok kuvvetli rüzgârlardaki uçuş tehlikeleri, geriye esmiş olma riski türbülansların önemli derecede artması olarak bilinir. Maksimum bir rüzgâr limiti seçilmeli ve eğer rüzgâr seçilen limitten kuvvetliyse uçuşu gerçekleştirilmemelidir. İngiltere yamaç paraşütü pilotlarının sırtta yükselmek için en son rüzgâr hızı limiti 30 km/sa' tir.
- *Şartların Kötü Değerlendirilmesi:* Sadece rüzgâr hızını kontrol etmekten daha fazlası havanın değerlendirilmesidir. Türbülans gibi belirtiler için bulut çeşitlerini iyi bilmek gerekir. Yağmur bulutları yaklaşım ve tutumu araştırılmalıdır. Gökyüzünde bulunan kanatlar izlenmelidir.
- *Yetersiz Gözlem:* Hava şartları pilot havada uçarken değişir. Pilot değerlendirmesini ve iniş yapacağı alanı hava daha fazla kötüleşmeden önce sürekli güncelleştirmelidir.
- *Çok Fazla Gelişmiş Malzeme:* Bu kazalarda en yaygın olan faktörlerden biridir. Pilotlar bütün tavsiyelere rağmen onları çok korkutacak olan gelişmiş malzemelerin bir parçasını almak isterler.

- *Tasarım Hataları:* Yamaç paraşütü ekipmanlarının çoğu küçük firmalar tarafından mühendislere nazaran çalıştırılan istekli kişilerce yapılır. Küçük şirketler mühendislerden çok gönüllü insanları çalışan olarak seçtikleri için üründe hatalar ortaya çıkabilir.
- *Bakım Yetersizliği:* Genelde tüm pilotlar malzemeleri için bakım zamanlamasını göz ardı ederler. Yamaç paraşütü pilotları iplerinin uzunluğunu her yıl kontrol etmekle yükümlüdürler fakat bunu nadiren yaparlar.
- *Yorgunluk ve Stres:* Sporcunun ailesiyle ettiği bir kavgadan sonra ya da birçok yoğun vardiyalı iş gününden sonra yorgun düştüğünde uçuşa gitmesi tavsiye edilmez. Aynı şekilde düşük kan şekeri seviyesiyle ya da alkollüken, uyuşturucu nitelikli madde alımı olmuşsa ya da ilaç etkisi varsa uçuş gerçekleştirilmemelidir. Pilotların uykusunu almış olmaları da herhangi bir kaza olmaması için önemlidir.
- *Davranış ve Kendine Fazla Güvenme:* Daha tecrübeli pilotlar uçuş için genelde ihmalci davranışlar ve daha rahat tutum sergilerler. Sonra teçhizat ve donanım kontrolünde ya da kendilerini sıradaki uçuşa hazırlamada başarısız olurlar ve kaza yaparlar.
- *Şov Yapmak/Gösteriş Yapmak:* Anlamı olmayan gösteriş yapma yüzünden sporcular felaketle karşılaşabilirler.
- *Yarışma Telaşı:* Normal, hassas, mantıklı, dengeli kulüp pilotları ulusal kulüp yarışmalarına katılırlar ve bir tür yarışma telaşına kendilerini kaptırırlar. Yarışmadan önceki heyecan yüzünden pilotların hata yapması yüksektir. Yarışmada kazalara neden olmamak için daha sakin ve odaklanmış olmaları gerekir.
- *Güvenilmez/ Belirsiz Bilgi:* Maalesef diğer pilotlar, koçlar ve eğitmenler bazen kesin olmayan şüpheli bilgiler ya da tavsiyeler verebilirler. Nitelikli bir pilot için son karar uçuş yapacak olan pilota aittir. Eğer başka birileri sporcuya tavsiyeler veriyorsa onların sporcunun tecrübe seviyesini anladığından emin olunmalıdır. Emin olunmayan herhangi bir konuda sonuca varmak için tartışılmalıdır.
- *Hatalı Bir Biçimde Bilgilendiren Kişi:* Bilgilendirme yapan ya da uçuştan önce yönlendirme yapan kişinin pilotun uçuş yolunda durması ve kanadın serbest kalmaması birçok kazaya neden olur. Bu durum bilgilendirme yapan kişinin durduğu yerin yanlışlığı yüzünden ölümle bile sonuçlanabilir.

Yamaç paraşütünde bilgilendirme yapan kişiler düzgün bir şekilde bilgilendirme yapmazlarsa aynı tür problemleri daha fazla yaratabilirler. Birçok kaza aşırı rüzgârlı olan

şartlarda paraşütlerin uçuşa başlamasını içerir. Paraşüt aniden havalandığında havada sorun yaşamamak için pilotlar asistanlık yapması için bir bilgi verici kullanırlar.

Hava sporlarında kaza ve yaralanmalara neden olan insan kaynaklı diğer faktörlere; aşırı karamsarlık, gurur yapma ve üşengeçlik de eklenebilir. Genel olarak çoğu kaza, iki veya daha fazla olumsuz faktör aynı anda meydana geldiğinde oluşur.

Meydana gelen kazalarda en önemli nedenlerden biri de ihmalkârlıktır. Özellikle emercensi/emergency (ağaca, suya, çatıya, tellere, vs.) inişlerden sonra gerekli bakım ve onarımı yapmadan uçuşlara devam etmek son derece risklidir. Çünkü böyle durumlarda malzemede olan değişikliklerin çoğu (hasar ve yıpranmalar) gözle görünmez cinstendir. Önemli durumlarda yapılacak en doğru hareket üretici firmaya malzemeleri kontrol ettirmektir. Daha basit durumlarda ise önce pilotun kendisi, daha sonra da deneyimli ya da yetkili kişiler tarafından malzemenin kontrol edilmesi ve gerekli önlemlerin zamanında alınması gerekir (Özgülbaş, 2000: 221).

Kanat seçiminde güven en önemli etken olduğu düşünüldüğü halde bu durum da önemsenmez ve es geçilir. Eğer bir kanatta pilot iyi hissederse, bariz şekilde onu tedirgin eden kanada göre daha iyi uçar. Pilot özgüvenini kaybeder ve kötü bir durumda ya da sert bir havada korkarsa, uygun karar verme yeteneğini de yitirir. Bu durum, aslında tam olarak pilotun ihtiyacı olduğu anda, değerlendirme yetisinin bulanıklaşmasına neden olan adrenalin ve korku kaynaklıdır. Öte yandan, eğer kanadından gerçekten keyif alıyor ve altında rahat hissediyorsa, huzursuzluk hissetme eşiği daha yüksek olacaktır ve dolayısıyla sürekli olarak doğru kararları alma şansı daha yüksek olacaktır (Whittall, 2001).

Yamaç paraşütü sporundaki kazaların önlenmesi

“İstenmeyen bir durumun ya da olayın rastlantısal olarak gerçekleşmesi” kazanın tanımı olarak verilmiştir. Hava sporu ve yamaç paraşütü pilotlarının karşılaştığı talihsizlikler devamlı olan kazalar değildir. Bazen yapılan hatalar, istenmeyen durumlar ya da yaşanan aksilikler onların tekrarlanmasından kaçınılmasını sağlar. Bu nedenle başkalarının hataları öğrenmeli ve göz önünde bulundurulmalıdır. Çünkü bir sporcu bu hataları yaparak öğrenecek kadar uzun yaşayamayabilir (Dale, 2008: 184).

Yamaç paraşütçüleri bu sporu riskli bir aktivite olarak görmektedirler. Bunun yanı sıra özgürlük hissinin ve güçlü olma duygusunun önemli bir risk faktörü olduğunu, güvenlik normlarını takip etmediklerinde kendilerinin risk altında olduklarının farkında olduklarını belirtmektedirler. Sporcular güvenlik normlarını takip etmediklerinde kendilerinin risk altında olduğunu belirtse de başkalarının hayatını riske atma konusunda görüş ayrılıkları yaşamaktadırlar (Paixão1 ve Tucher, 2012). Yaşanan riskler göz önünde bulundurulduğunda bir yamaç paraşütçü şu sorumluluklara sahip olmalıdır:

- Düzenli fabrika kontrolleri: En az yılda bir kez tüm ekipmanını kontrol ettirmelidir.
- Günlük malzeme kontrolü: Uçmadan önce kanadının tüm kısımlarını sistemli olarak kontrol etmelidir.
- Uçuş öncesi kontrolü: Her kalkış öncesi hayati kısımları (korumalar, harnes, askılar, kanat, hava ve trafik) sistemli bir şekilde kontrol etmelidir. Yedek paraşütler psikolojik olarak büyük rahatlık sağlarlar ve bir sporcuyu diğer her şey yolda bıraktığında onu kurtarırlar (ucarihavacilik.com).

Açık hava faaliyetlerinin ve yaşam tarzının bir parçası haline gelen yamaç paraşütünde koruyucu cihazların kullanımı ağır yaralanma riskini azaltmak için yardımcı olmuştur. Daha iyi eğitim, öğretim ve bilgilendirme yamaç paraşütünde yaralanma sıklığını ve şiddetini azaltmak için gereklidir (Exadaktylos ve diğerleri, 2003).

Yamaç paraşütünün ilk günlerinden bu yana, aktif ve pasif güvenlik önlemlerinde önemli gelişmeler kaydedilmektedir. Birçok ülkede 50 m. den yüksek yerden yapılan uçuşlar için yedek paraşüt taşıma zorunludur. Ayak bileği koruyucusu, şok emici ayakkabının kullanımı standart haline gelmiştir ve kask takma hemen hemen her yerde yasal bir gereklilik halini almıştır. Ayrıca bir pilotun lisans almak zorunda olması eğitimin kapsamını ve kalitesini önemli ölçüde artmıştır (Schulze ve diğerleri, 2002).

Dolayısıyla son yıllarda, yamaç paraşütü ekipmanları çok daha sağlam ve güvenilir hale gelmiştir. Kask takma, el bileği ve ayak bileği koruyucusunun kullanımı gibi güvenlik mevzuatına uygun hareket edilmesi yaralanmaların azalmasına katkıda bulunmuştur (Exadaktylos ve diğerleri, 2003).

Bu sporun giderek artan popülaritesi yaralanmaların sayısında sürekli bir artışa yol açmıştır (Franke ve diğerleri, 1991). Yamaç paraşütünde alt ekstremitedeki en büyük yaralanma riski iniş sırasında bulunmaktadır. Özellikle omurga, pelvis ve alt ekstremitte kırıkları en sık rapor edilen yaralanmalardır (Navarrete ve diğerleri, 2002). Bu anlamda uygun ekipman, özellikle sağlam ayakkabı ve iniş tekniklerinin tam olarak öğretilmesi bu yaralanmaların sıklığını azaltmak için gereklidir (Franke ve diğerleri, 1991).

Görg (2008) uçuş öncesinde, yedek paraşütün, kask ve kolonların kilitlerinin, iplerdeki düğümlerin, kubbe açıklığının kontrol listesinde yer alması gerektiğini vurgulamıştır. Bunun yanında hava sahasının açık olması dikkat edilmesi gereken bir diğer husustur.

Yamaç paraşütü sporunda risk yönetimi için, koşullar, pilot ve ekipmanlar arasında birçok değişken vardır ve bu nedenle kaza olma riskini tahmin etmek oldukça zordur. Bir pilot 100 kez çok iyi uçuş yapsa dahi 101 inci uçuşta neler olabileceğini tahmin edemez ve bu en temel problemidir. Bilgi, beceri ve davranış bu sporu daha güvenli hale getirmek için önemli unsurlardır ve pilot kendi egosunu önleyerek riskleri azaltabilir (Revenko, 2006).

Bütün hava araçlarında olduğu gibi yamaç paraşütü uçuşlarında da tüm pilotların uymak ve bilmek zorunda olduğu standart hava trafik kuralları vardır. Bu kurallara uymak ve dikkat etmek, özellikle gruplar halinde uçulurken çarpışmaları ve doğabilecek riskleri önlemek açısından çok önemlidir. Gerektiğinde pilotlar uçuşlar sırasında birbirlerini bağırarak da uyarmalıdır (THK, 1996: 47-50).

- *Yüz yüze karşılaşma:* Aynı irtifalarda yüz yüze karşılaşma durumlarında her iki pilot uçuş yönü sağa çevrilir. Fakat uçanlardan biri tepeye yakın uçuyorsa emniyet için uçuş yönünü muhafaza ederken diğer pilot uçuş yönünü sağa çevirir.
- *Aynı yola doğru yaklaşma:* İki yamaç paraşütü pilotu aynı yola doğru yaklaşıyorsa sağdaki pilot yol hakkına sahiptir, solda olan pilot yön değiştirerek sağdaki pilota yol vermelidir.
- *Yamaçta geçiş:* Yelken uçuşu sırasında geçişler her zaman diğer pilot ile tepe arasında yapılır. Genelde pilotlar yamaca doğru dönmezler böylece çarpışma riski azalır.
- *Kullanılan termiğe girme:* Termik uçuşlarında dönüş yönü termiği ilk bulan ve dönüş başlayan pilot tarafından belirlenir. Daha sonra aynı termiği ilk pilottan daha alçaktan ya

da yüksekten giren pilotlar dönüşlerini aynı yönde yapmak zorundadırlar. Termik dönüşlerinde yol hakkı alçakta olan kanada aittir.

- *Alttaki pilotun önceliği:* Her zaman alttaki pilota öncelik verilir. Alttaki pilotun manevra kabiliyeti daha sınırlıdır ve yukarıyı göremeyebilir.
- *Pilotun görevi:* Yukarıdakilerin dışında çarpışmayı önlemek üzere her türlü hareketi yapmak ve bundan sakınmak pilotun (yok hakkı kendisinde de olsa) görevidir.

Meteorolojik koşullar ise başlı başına dikkat edilmesi ve öğrenilmesi gereken bir konudur. Yamaç paraşütleri sabit bir yapıya sahip olmadığı için özellikle rüzgârlardan ve türbülanslardan çabuk etkilenir ve yapısı bozulmalara uğrar. Bu durumda pilotun mutlaka nasıl davranması gerektiğini bilmesi gereklidir. Normal hava şartlarında yamaç paraşütleri çok stabil uçar, ancak her zaman bu stabil havayı bulmak mümkün değildir. Çünkü hava şartları sürekli değişken ve hareketlidir. Her pilotun uçuş öncesi ve süresince meteorolojiyi devamlı gözlemlemesi ve iyi değerlendirmesi gerekir (Özgülbaş, 2000: 221).

Maalesef pilotlar tüm önlemlere rağmen bazen yaralanmayla sonuçlanan ufak kazalar yaparlar. Yaralanmalarda en iyi sonucu sağlamak amacıyla duyarlı ve sakin bir şekilde hareket etmek bütün pilotlar için önemlidir. Uçuşlarda çoğu zaman bölgede bir koç ya da eğitmen olur ve onlar durumun idaresini alır. Eğer bu nitelikte kimse yoksa o zaman başka biri, tercihen deneyimli bir pilot idareyi almalıdır. İdarede sadece bir kişinin bulunması, sorunların hızlıca üstesinden gelinmesine olanak sağlar ve karmaşayı engeller. Ayrıca bu durum acil servisin birden çok kere aranmasını da engelleyecektir. İdaredeki kişi herhangi bir tehlike durumunda kurtarıcı olacakmış gibi umulabilir. Çeşitli görevlerde yardım etmesi için gönüllüler bulunabilir. Bunlar ilk yardımı sağlama, acil servisle iletişimi kurma ve acil servisin uçuş alanına yönlendirilmesini sağlamayı içerir. Eğer ciddi yaralanmalar veya ölümcül yaralanmalarla meydana gelmiş kazalar varsa, birisi sonraki soruşturmaya yardımcı olmak için o anda ne uygunsa (kalem, video, not alma vs.) kamera kullanarak olayı kaydedip olaya vekalet etmelidir. Tüm görgü tanıklarının isimleri ve adresleri temin edilmelidir ve kaza anında gördüklerini yazmaları istenmelidir (Dale, 2008: 193).

Bir sporcunun her kalkıştan önce özellikle şu hususlara dikkat etmesi kazaların önlenmesine yardımcı olmaktadır;

- Yamaç paraşütünün serileceği alanda kalkışı engelleyebilecek, kubbe ve iplere zarar verebilecek çalı, çırpı, diken, taş vb. engellerden arındırılmalıdır.
- Kubbe sel ağızları açık, yay şeklinde serilmeli ve ipler düzgün, açık olmalıdır.
- Botlar, bacak ve göğüs kolonları kontrol edilmeli, taşıyıcı kolonlar, omuzların üstünde ve fren ipleri açık olmalıdır.
- Rüzgâr şiddeti ve yönü kontrol edilmelidir.

Yukarıda da bahsedildiği gibi uçuştan önce kanatlar ve ekipman daha karmaşık hale geldiği için, denetim sırasının önemi giderek artar. Bu denetimler ikiye ayrılır (Dale, 2008: 16-19):

- Her uçuş gününün başlangıcında uygulanan, ekipmanların eksiksiz bir kontrolü olan günlük kontroller iyi yapılmalıdır. Günlük kontroller, ekipmanın uygunluğu, şartların elverişli olması ve uçuş güvenliğinin alınması gibi konuları içerir;
- Başlamadan önce kritik noktaların kontrol edildiğinden emin olunan, uçuş öncesi kontroller iyi yapılmalıdır. Uçuş öncesi kontroller şunları içerir;
- Rüzgâr ve hava: Rüzgârın yönü, kuvveti ve sporcunun bu anlamdaki tecrübe düzeyi, görüş mesafesi, yaklaşan yağmur ve türbülans durumu iyi değerlendirilmelidir.
- Kanat: Uygun bir şekilde hazırlanması, hücrelerin temizliği, iplerin açıklığı kontrol edilmelidir.
- Kask: Kafaya takılı olması, rahatlığı ve gözleri kapatmaması, bağlı ve kafaya oturmuş olmasına dikkat edilmelidir.
- Kuşam tertibatı: Sağ ve sol bacak kayışının sabitlenmesi, göğüs kayışının sabitlenmesi ve kolonlar arasındaki mesafenin kanat için belirtildiği şekilde ayarlanması, Sağ ve sol karabinlerin kilitli olması, çapraz bağlantı kayışlarının güvenli ve ayarlanmış, hız sisteminin doğru bir şekilde bağlanmış olması denetlenmelidir.
- Kontroller: Kolonların doğru ellerde tutulması, kolonların uygun düzenlenmiş olması ve kubbe iplerinin serbest çalışmasına dikkat edilmelidir.

Son olarak kalkış yolunun açık olup olmadığı ve bileği burkabilecek ya da takılabilecek bir şeyin olmadığı, uçuş yönünde çalılıkların, direklerin, diğer sabit engellerin ya da gezen

insanların ve hayvanların olmadığı, denetlenmelidir. Sporcunun kontrollerde şüpheleri varsa, ikinci bir görüş için bir koça ya da daha fazla bilgilendirebilecek bir pilota danışmalıdır.

2.3. Dünya’da Yamaç Paraşütcülüğünün Tarihi Görünümü

Yamaç paraşütü ya da “paragliding” özel bir paraşüt ile uçmak olarak tanımlanır. İlk yamaç paraşütü deneyimi eski Yunan mitolojisinde tarif edilmiştir; Icarus babası tarafından yapılan kanatlar ile uçmaya çalışmış ve güneşe çok yaklaştığında onları birlikte tutan balmumu erimiştir. O zamandan beri “bir kuş gibi uçmak” kavramı insanoğlunun rüyalarına aittir ve 'Icarus Sendromu' olarak da bilinir. 15. yüzyılın sonlarında ve 16. yüzyılın başlarında yaşayan Leonardo da Vinci, icat ettiği “kanat mekanizması” ile modern havacılığın babası olmuştur (Exadaktylos ve diğerleri, 2003).

1940'larda başlayan birkaç kişi bu spora elemanlarıyla katkıda bulunmuştur; Francis Rogallo ve Gertrude, Harvard Üniversitesi yakınındaki aile evlerinde uçurtma ile denemeler yapmışlardır. Rogallonun deneyleri sonucunda çok etkili bazı esnek uçurtmalar ve bunun sonucunda ise iç çerçevesi ile birlikte bilinen üçgen şeklindeki delta kanat ortaya çıkmış ve diğerlerinin üretilmesine yol açmıştır. Yamaç paraşütü kavramı o zaman parmak ucu mesafesindeydi, ama bağlantısı henüz tamamlanmış değildi (Whittall, 1995).

1940 yıllarında, Wright kardeşler başarılı ilk uçuşlarının yanında bir kaç parça perde kumaşından yaptıkları bir tür uçurtmayla başka bir havacılık olayına da öncülük etmişlerdir. Daha sonraları esnek yapıya sahip kanatlar üzerinde çalışma ve denemeler yapılmış, 1948’de basit yelken kanatlar ortaya çıkmıştır. Bu çalışmalar sırasında kanatların bir bot, araba ya da bir kişi tarafından yerden havalandırılması önemli bir gelişme olarak görülmüştür. 1961'den sonra kendi şişebilen ve süzülerek uçabilen paraşütler düşünölmeye başlanmıştır. 1968'de ise koşarak ya da ayakta kalkış üzerine makale ve el kitapları yayınlanmıştır. (THK, 1996: 6).

1970'lerden bu yana, ilk girişimleri öldürücü olmasına rağmen yamaç paraşütü, Avrupa'da popülerlik kazanmıştır (Exadaktylos ve diğerleri, 2003).

Yamaç paraşütü, serbest paraşüt ile yakından ilişkilidir fakat bir tepeden aşağıya doğru bir süzülüşün, uçaktan atlamaktan daha az sorun oluşturduğu düşünülmüştür. Büyüme ve gelişme hızlı olmasına rağmen 1980'lerin ortalarına kadar yamaç paraşütçüleri bu cihazı (yamaç paraşütünü) kullanmamışlardır (Whittall, 1995).

Yamaç paraşütü 1980'lerde Fransa'da kullanılmaya başlanmıştır (Zeller ve diğerleri, 1992). 1980'lere kadar paraşütle yamaçtan düzenli olarak koşarak kalkış yapılmamıştır. İlk olarak Fransa ve İsviçre Alplerindeki bir grup pilot, yelken kanat pilotlarına özenerek dik yamaçlardan koşarak kalkış yapmaya başlamışlardır. Böylece yamaç paraşütçülüğü giderek yaygınlaşmaya başlamıştır. İlk yamaç paraşütleri, uçaktan yapılan serbest atlayış paraşütlerinin açılışı sırasındaki basınca dayanıklılığına göre tasarlanmıştır. Ancak daha sonra bunun gerekli olmadığı görülmüş ve kubbeler hava geçirmez kumaştan üretilmeye başlanmıştır. Çok kısa bir süre sonra yamaç paraşütleri, kökenleri olan serbest atlayış paraşütlerinden çok farklı bir yapı kazanmışlardır. Bu gelişmeye paralel olarak eğitim-öğretim programları düzenlenmiştir. Termik ve yamaç rüzgârı kaldırıcıları kullanılarak uzun mesafe uçuşları gerçekleştirilmiştir. Hızlı gelişmeyle beraber çeşitli ciddi kazalar da olmuş, yüksek emniyet ve performansı arttırmak amacıyla üreticiler her yıl yeni gelişmelerle yamaç paraşütleri üretilip bunları teste tabi tutmaya başlamışlardır (THK, 1996: 6-7).

1980'den sonra, Avrupa'da yamaç paraşütü yeni bir hava sporu olarak yapılmaya başlanmıştır. Avrupalı ilk paraşütçüler Fransa'da Grenoble yakınlarında başlamıştır. Kısa bir süre sonra, 1984 yılında, yamaç paraşütü pilotları İsviçre'de görülmüştür. Sadece 2 yıl sonra, bu yeni hava sporu düşük maliyetlerinden (kolayca bir kişi tarafından taşınan küçük donanıma sahip olması vb.) ve belirli bir altyapıya (havaalanı vb.) gerek kalmamasından dolayı büyük bir popülerlik elde etmiştir. Böylece, 1990'ların başında, İsviçre yamaç paraşütü derneği 20.000'den fazla üyeye sahip olmuştur (Gauler ve diğerleri, 2006).

1905 yılı Haziran ayında Paris'te toplanan Uluslararası Havacılık Konferansı'nda FAI "Fédération Aéronautique Internationale" kurulması kararı alınmıştır. 1905 yılında Paris'te kurulan Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI), dünyada sportif havacılığın en yetkili kuruluşudur. Kuruluş amacı; sportif havacılığın dünya çapında gelişmesini sağlamak, politika, dil, din, ırk, ayrımı gözetmeksizin insanları karşılıklı dostluk ve anlayış içinde bir araya getirmektir. 100'e yakın ülkenin üye olduğu FAI'ye Türk Hava Kurumu 1929 yılında katılmıştır (www.talpa.org).

FAI çatısı altında balon, genel havacılık, planör, model uçak, paraşüt, akrobasi, helikopter, mikrolayt, astronot rekorları, yamaç paraşütü, yelken kanat olmak üzere 11 ayrı hava sporları komisyonu ve 17 yarışma dalı bulunmaktadır (Özgülbaş, 2000: 342).

FAI'nin asli görevleri arasında; Federasyona üye ülkeler tarafından yapılan hava sporlarının yarışma kurallarını hazırlamak, sportif havacılık faaliyetlerinde beceri, yeterlilik ve güvenlik artırıcı çalışmalarda bulunmak, havacılık ve uzay alanlarında kırılan rekorları kontrol etmek, onaylamak ve bunlar için gerekli kuralları koymak gibi faaliyetler bulunmaktadır. Ayrıca FAI; Eski uçakları aslına uygun şekilde restore edenlere, havacılığın yaygınlaştırılması için çaba gösterenlere madalya, diploma ve benzeri ödüller vermekte ve çocukların yaratıcı gücünden yararlanmak için her yıl resim başta olmak üzere yarışmalar düzenleyerek dünya çocuklarını sportif havacılığın içine çekmek için özel çalışmalar yapmaktadır. FAI bütün bu çalışmaları, her ülkenin FAI üyeliğini temsil eden Ulusal Havacılık Kulüpleri aracılığıyla gerçekleştirmektedir. Türkiye'de ise bu faaliyetler Türk Hava Kurumu tarafından takip edilmektedir. Çünkü Türkiye'yi FAI'de THK 1929 yılından beri temsil etmektedir. Temsil görevi ve hava sporları federasyon yetkisi, Bakanlar Kurulunca onaylı olan THK Tüzüğünde yer almaktadır. THK, Türkiye'de yapılan uluslararası ve ulusal yarışmaları her yıl FAI adına düzenlemekte ve dereceye girenleri FAI'ye bildirmektedir (www.talpa.org).

Bugün yamaç paraşütü, ucuz, hafif hava aracı ve doğayla iç içe olmasından dolayı geniş bir kitle tarafından tutulup sevilmiş ve dünyada sanayi ürünü konumuna gelmiş bir spor branşıdır (THK, 1996: 7).

2.4. Türkiye'de Yamaç Paraşütçülüğünün Tarihi Görünümü

Cumhuriyet'in ilk yıllarında havacılık sivil, askeri ve sanayi uçayağı üzerine bina edilmiştir. Askeri havacılık tamamen Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti marifetiyle yürütülmüştür. Sanayi bölümü ise sivil girişimler ve fabrikalar vasıtasıyla yürütülmüştür. Sivil havacılık denildiğinde devlet hava yollarının faaliyeti yanında eğitim, gençliğin yetiştirilmesi ve sportif havacılık anlaşılmaktadır ki, bu alandaki boşluğu Türk Hava Kurumu yürütmüştür (Yalçın, 2012). Atatürk, direktifleriyle 16 Şubat 1925 tarihinde kurulan Türk Tayyare Cemiyetinin adını daha sonra Türk Hava Kurumuna çevirmiştir. Ardından 3 Mayıs 1935'te Ankara'da Türkkuşu'nu açmıştır (Güven, 2007:649).

Türk Tayyare Cemiyetinin ilk genel başkanlığına, Rize milletvekili Fuat Bey seçilmiştir. Atatürk döneminde altı büyük kongre yapılmış ve bu dönemler içerisinde Fuat Bey, genel başkanlık görevini sürdürmüştür. Fuat Bey, I. Büyük Kongre’de Türk Havacılığının meydana getirilmesi için yapılması gereken işleri; "pilot yetiştirmek için sivil bir okul açmak, bu yolla aerodinamik ve malzemeye ait muayeneleri yapabilecek, motorların arızalarından anlayacak, gerekirse planlarını hazırlayabilecek mühendisleri yetiştirmek, uçak yapımı için özel laboratuvar yapmak, askeri ve millî bir gözlem teşkilatı kurmak, halka gerekli şekilde havacılığı öğretmek ve tanıtmak maksadıyla gerekli yayın teşkilatını kurmak, Türk Hava Yollarını (THY) kurmak, Hava Spor Kulüplerini açmak" olarak sıralamıştır. Bu plan çerçevesinde çalışmalara hemen başlanmıştır. (Yüceer, 2004: 10-11).

THK’nin kuruluş amaçları bizzat Atatürk tarafından tespit edilmiştir. Bu amaçlar (Adıgüzel ve diğerleri, 2006: 23);

- a. Havacılık sanayinin temellerini atmak ve geliştirmek,
- b. Havacılığın askeri, ekonomik, sosyal ve siyasal önemini anlatmak,
- c. Askeri, sivil ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak,
- d. Gerekli araç ve gereci hazırlamak,
- e. Personel yetiştirmektir,
- f. Uçan bir Türk gençliği meydana getirmektir.

Türk Hava Kurumu, kuruluş amacının en önemli hususu olan uçak üretme amacından uzaklaşmış olsa da Türk gençliğine havacılığı sevdirmek yolunda sportif havacılık faaliyetlerini sürdürmektedir.

Türkiye’de sportif havacılığın merkezi olan THK’da yamaç paraşütü faaliyetlerine zamanında başlanamamıştır. Bunun en önemli nedeni, 1986 yılında Kurum’un gelir kaynaklarının elinden alınmasından dolayı yaşanan maddi zorluklardır. Dünyada sanayi ürünü konumuna gelen ve geniş kitleler tarafından sevilerek yapılan bu spora THK resmi olarak ancak 1995 yılında başlamıştır. THK’nin 1996-1997 yıllarında organize ettiği ve dünyada ilk kez gerçekleştirilen “1. Dünya Hava Oyunları” ile Türkiye bu spor dalında uluslararası boyutta tanınmıştır. Ayrıca bu oyunların Türkiye’de yamaç paraşütünün tanınmasına ve gelişmesine de büyük katkıları olmuştur (Özgülbaş, 2000: 5).

2.4.1. Türkiye’de yamaç paraşütçülüğünün kurumsallaşması

Türkiye’de yamaçtan koşarak uçuş denemeleri ilk olarak 1985’te Türk Hava Kurumu (THK) paraşütçüleri tarafından dünyada olduğu gibi serbest atlayış paraşütleriyle Erzincan’ın Çakırman Köyünde yapılmıştır. Daha sonra bunu Adıyaman Nemrut, Kayseri Ali Dağı ve Ankara Kızılcahamam’da yapılan uçuşlar izlemiştir. Türkiye’ye ilk yamaç paraşütleri 1988 yılında girmiştir (Özgülbaş, 2000: 4). 1988'den itibaren yamaç paraşütleri sınırlı bir kitle tarafından ferdi olarak kullanılmaya başlanmıştır (THK, 1996: 7).

Bu yıllarda sınırlı bir grup tarafından yapılan yamaç paraşütü kendine özgü özelliklerinden dolayı hızla yayılmaya ve sevilmeye başlamıştır. Türkiye’nin hemen hemen her bölgesinin bu sporun yapılmasına uygun, elverişli dağlarla çevrili olması bu spora olan ilgiyi artırmıştır (Özgülbaş, 2000: 4).

Türkkuşu’nun, daha fazla gence hizmet verebilmesi amacıyla 1937 yılında, Ankara ve İzmir’de birer paraşüt kulesi açılmıştır. 10 Temmuz 1936’da, Türk Hava Kurumu’nun İnönü’de kurduğu planör kampı, 1937’de Etimesgut uçak fabrikası, 1948’de Gazi motor fabrikasının kurulması ile birlikte birçok etkinlikleri de devam ettiren Türk Hava Kurumu, Ortadoğu’nun en güçlü, dünyanın da sayılı kuruluşu haline gelmiştir (Yüceer, 2004).

Türk Hava Kurumu sportif havacılık konusunda, 1990 yılından sonra da uluslararası ilişkilerinde büyük gelişmeler kaydetmiştir. FAI genel kurul ve komisyon toplantılarında etkili bir politika izlenerek THK ve Türkiye ön plana çıkarılmıştır. Mevcut olan planör, paraşüt, uçuş okulu ve model uçak okuluna ilave olarak 1996 yılında bünyesinde balon, yelken kanat ve yamaç paraşütünün bulunduğu Çok Hafif Hava Araçları Okulu kurulmuştur (Erdemli, 2011).

1995 yılından sonra Türk Hava Kurumu faaliyetleri arasına yamaç paraşütünü de katmıştır. Dünyadaki gelişen yamaç paraşütünün başından beri yakından takip edilmesine rağmen, bir dönem THK’nin içine düştüğü maddi zorluk nedeniyle yamaç paraşütü faaliyetleri çok sınırlı kalmıştır. Ancak, tepe ve dağlarıyla yamaç paraşütüne çok uygun olan Türkiye’de bu spor dalının THK faaliyetleriyle, özel okul ve havacılık kulüpleri sayesinde kısa sürede yaygınlaşacağı düşünülmüştür (THK, 1996: 7).

Yamaç paraşütüne gerek okul gerekse kulüp desteğiyle başlayıp devam edenlere daha sonraları verilen desteğin azalması, sınırlı kalması ya da kişilerin ekonomik imkânlarının yeterli olmaması vb. gibi nedenlerden dolayı, sporun gelişimi yavaşlamıştır (Özgülbaş, 2000: 4).

1997 yılında ilk kez yapılan "1. Dünya Hava Oyunları"nı Türk Hava Kurumu organize etmiştir. Bu büyük organizasyon içerisinde Dünya Yamaç Paraşütü Şampiyonası da düzenlenmiştir. Bu yarışmaya hazırlık amacıyla yine 1996 Eylül ayı içerisinde uluslararası bir test yarışması da yapılmıştır (THK, 1996: 7). Sportif tanıtım amacıyla düzenlenen uluslararası spor organizasyonlarının, ülkelerin/toplumların ve kurumların dış tanıtımında önemli bir araç haline gelmiştir. Uluslararası spor organizasyonları, ülkelerin dış tanıtımını sağlamakta, toplumlar arası barışı ve hoşgörüyü geliştirmekte ayrıca ülkelerin ekonomik ve yapısal olarak kalkınmasına katkıda bulunmaktadır (Taşcıoğlu, 2000). Sportif faaliyetlerin bu etkisi göz önünde bulundurulduğunda I. Dünya Hava Oyunları, Türkiye’de yamaç paraşütünün tanınmasına ve gelişmesine, aynı zamanda Türkiye’nin dünya çapında bu spor dalında da adının geçmesine öncülük etmiştir.

1905 yılında Paris'te kurulan Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI), dünyada sportif havacılığın en yetkili kuruluşudur. Kuruluş amacı; sportif havacılığın dünya çapında gelişmesini sağlamak, politika, dil, din, ırk, ayrımı gözetmeksizin insanları karşılıklı dostluk ve anlayış içinde bir araya getirmektir. 14 Haziran 1929’da Türk Hava Kurumu, havacılık faaliyetlerinin dünya çapında gelişmesini sağlayan ve sportif havacılık konusunda en üst düzeydeki organ olan Uluslararası Havacılık Federasyonu’na (FAI) üye olmuştur.

Türkiye’de sportif havacılığın geliştirilmesi amacıyla 2008 yılında Türkiye Hava Sporları Federasyonu kurulmuş ancak yaşanan bir takım sorunlardan dolayı Türkiye Hava Sporları Federasyonu 2013 yılının Eylül ayında Gelişmekte Olan Spor Branşları Federasyonu bünyesine aktarılmıştır. Bununla ilgili olarak 27.02.2014 tarihinde gelişmekte olan spor branşları federasyonundan yetkili bir kişi ile görüşülmüş ve yapılan görüşme sonucunda elde edilen bilgilere göre hava sporları federasyonunun kurulmasıyla ilgili yapılan kurumsal çalışmalar şu şekilde özetlenmiştir:

“Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü Merkez Danışma Kurulunun 13.05.2008 tarihli kararının spordan sorumlu devlet başkanlığınca 27.05.2008 tarihinde onaylanması

sonucunda kurulmuştur. 12.01.2009 tarihinde yapılan federasyon başkanlığı seçimi sonucunda Nihat Ermihan Federasyon Başkanı olarak seçilmiş ve göreve başlamıştır. Türk Hava Kurumu ile görüşmeler yapılmış ve federasyonun daha etkin ve verimli çalışmasına yönelik işbirliği yapılması yönünde talepler iletilmiştir. Federasyon yönetim kurulu oluşturulurken Türk Hava Kurumundan 2 kişi yönetime alınmıştır. Ancak yapılan tüm girişimlere rağmen Türk Hava Kurumu yetkilileri federasyonun kurulmasına ve çalışmasına şiddetle karşı çıkmışlardır. Federasyonun Uluslararası Hava Sporları Federasyonu (FAI) üyeliği için federasyon başkanı imzalı başvuru yapılmıştır. FAI den gelen cevabi yazıda halen Türk Hava Kurumunun üyeleri olduğu, Türkiye’de Hava sporları Federasyonunun kurulduğuna dair devletten ya da Ulusal Olimpiyat Komitesinden kendilerine bir bilgi gelmediği belirtilmiştir. Spordan sorumlu devlet bakanı (Sn. Faruk Nafiz Özak) imzalı olarak detaylı bir başvuru daha yapılmış, alınan cevabi yazıda ise THK ile FAI arasında son derece başarılı bir ilişkilerinin olduğu ve halen yürürlükte bulunan Türk Hava Kurumu Tüzüğünde Federasyon yetkisinin Türk Hava Kurumunda olduğu belirtilerek üyelik talebine red cevabı gelmiştir. 06.04.2010 tarihinde Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğüne, Türk Hava Kurumunun Tüzüğü’nün 3. Maddesinin f bendi ve 4. Maddesinin e, f, i bentlerinin 3289 sayılı kanuna aykırılık teşkil ettiğini ve iptal edilmesini talep eden yazı gönderilmiştir. Yazı İçişleri Bakanlığı Dernekler Dairesi Başkanlığına havale edilerek Bakanlığın görüşü sorulmuştur. İçişleri Bakanlığının cevabi yazısında “Türkiye Hava Sporları Federasyonu Başkanlığı 3289 sayılı kanuna istinaden kurulduğundan, Türk Hava Kurumunun tüzüğü’nün buna bağlı olarak değiştirilmesi gerektiği değerlendirilmektedir” denilmiştir. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar genel Müdürlüğü 12 Ocak 2010 tarihinde Başbakanlıkta kendilerinin başkanlığında devlet bakanlığı (GSGM), İçişleri Bakanlığı, Türk Hava Kurumu ve Hava Sporları Federasyonu temsilcilerinin katılımı ile bir toplantı tertip etmiştir. Toplantıda taraflar sorunun çözümü konusunda fikirlerini ortaya koymuşlardır. Yetkililer konunun ancak Sayın Başbakan tarafından verilecek karara göre çözüleceğini sözlü olarak taraflara iletmışlerdir. Konu ile alakalı tüm bu süreç Gençlik ve Spor Bakanı Sayın Suat Kılıç’a müsteşarı aracılığıyla iletilmiştir. Gençlik Spor Genel Müdürü Sayın Mehmet Baykan 81 vilayete 41 nolu genelgeyi göndererek Türkiye’de havacılıkla ilgili tüm faaliyetlerin Türkiye Hava Sporları Federasyonu tarafından yapılacağını özellikle belirtmiştir.”

Bu çalışmalardan sonra kesin bir sonuç alınamadığı mevcut faaliyetlerin yürütülmesinde yaşanan ikilemden anlaşılmaktadır. Sonuç olarak yukarıda da bahsedildiği gibi Türkiye

Hava Sporları Federasyonu 2013 yılının Eylül ayında Gelişmekte Olan Spor Branşları Federasyonu bünyesine aktarılmıştır.

2.4.2. Türkiye’de yamaç paraşütçülerinin yetiştirilmesi

İnsanların fırsat buldukça yalnız başına yapabilecekleri sporlara (yürüyüş, koşu, yüzme, bisiklet, vs.) yamaç paraşütlerinin icat edilmesiyle “uçmak” da eklendi. Yamaç paraşütünün en güzel yanlarından birisi ferdi olarak yapılabilmesi. Özellikle 1990 yılından sonra Türkiye’de kendi uçuş malzemesi olanlar fırsat buldukça istedikleri tepelerden uçabiliyor. Üstelik Türkiye’nin bu spora çok uygun tepelerle ve dağlarla çevrili olması seçeneği artırıyor. Ancak Türkiye’de henüz bu konuda yasal bir düzenlemenin olmaması ve eğitim yetersizliği bu sporun tehlikelerini ve risklerini de çoğaltıyor (Özgülbaş, 2000: 289).

Yamaç paraşütü pilotu olmak, yaşam boyu bir süreçtir. Havacılık; disiplin, çalışkan ve aktif olma, dikkat, dinç ve sağlıklı bir vücut, psikolojik durum kontrolü, öğrenme ve kendini geliştirme isteği gibi özellikler gerektirir. Havacılıkta güvenliğin sağlanabilmesi için tüm sporcuların doğru bilgi edinerek devamlı öğrenme gayreti içinde bulunması, kişisel yeteneklerini, kendisinin ve hava aracının sınırlarını bilmesi, beklenen veya beklenmeyen durumlara karşı hazırlıklı olup ona göre davranması, risk faktörlerini doğru değerlendirmesi, seçeneklerini açık tutması, tetikte olup etrafında olup bitenin farkında olması gerekir (THK, 2011).

Ferdi olarak yapılabilme ve en hafif hava aracı olma özelliklerinden dolayı ilk bakışta çok basit ve yapılması kolay görünen yamaç paraşütünün birçok aşaması vardır. Eğitim aşamaları hem farklı hem de birbirine bağlıdır (Özgülbaş, 2000: 290).

Türkiye’de yamaç paraşütü sporcuları iki kaynaktan yetiştirilmektedirler. Eğitimler, THK ve hava sporları federasyonunun belgeyle yetkilendirdiği antrenörler/eğitmenler tarafından verilmekte ve sporcular bu şekilde yetiştirilmektedir.

Türkiye’de sporcu seviyelerine göre verilen eğitimler şu şekildedir (THK, 2013: 15-18):

Başlangıç Eğitimi (BP/Seviye 1-2): Kurs süresi 12 gündür. Amaç; kursiyere yamaç paraşütünü tanıtmak, ilk önce alçak uçuşlarla arkasından irtifa süzülüşleriyle ilerleme kaydederek öğrencinin emniyet limitleri içinde uygulama yapabilmesini sağlamaktır.

Başlangıç kurslarının emniyetli ve sağlıklı bir şekilde başlatılıp bitirilebilmesi için 21 kişilik kursta asgari 3 eğitimciye ihtiyaç vardır. Kursun öğrenci sayısına bağlı olarak görevli personel sayısı artırılabilir (7 öğrenciye 1 öğretmen). Mevcut öğretmen adedine göre bunların hepsi yamaç paraşütü öğretmeni olabileceği gibi, zaruri hallerde, ikisi yamaç paraşütü öğretmeni, birisi de yetişmiş, yetki verilebilecek, pilot sertifikasına sahip yamaç paraşütü pilotu olabilir. Bu 3 eğitimci arasındaki iş bölümü kurs sorumlu öğretmeni tarafından yapılarak uygulanır. 14 kişiyi aşmayan kurslarda 2 öğretmen yeterlidir. Eğitim 2 safhada tamamlanır.

Teorik Eğitim: Yer eğitimi 4-5 gündür. Kursiyerlere yer eğitimi süresince onaylı eğitim programı içeriğine uygun teorik ve uygulamalı dersler verilir. (gerektiğinde kurs sorumlu öğretmeni teorik eğitimi uzatabilir.) Uygulamalı eğitimin en önemli bölümünü yer çalışmaları oluşturur. Yer çalışmalarında her öğrenciden kanadı uçuşa hazırlaması, baş üzerinde tam olarak kontrol edebilmesi ve kalkış pozisyonu ile koşusunu doğru olarak yapabilmesi istenir. Bu çalışmalarda öğrencinin bilinçli olup olmamasına, kanat kontrolüne ve sevk idaresine bakılır. Teorik ve uygulamalı eğitimlerini başarıyla tamamlayanlar son olarak bir sınava tabi tutulur. (uygulamalı eğitimlerde başarısız olanlar sınava tabi tutulmadan durumları öğrenci çeklistine işlenerek kurstan ihraç edilir) Geçerli not %75'tir. Sınav sonuçları kursiyer durum çizelgesine kayıt edilir. Yazılı sınav sonucunda 60-74 arasında not alanlara, talepleri halinde 1 gün hazırlık süresi verilerek sözlü ve yazılı sınav tekrarı yapılabilir.

Uygulamalı Eğitim: Bu safhada tatbiki uçuş yaptırılır. Yer eğitimi sonunda sınavda geçerli not alanlar uçuşlara başlatılır ve her öğrenciye 10-15'i alçak tepeden, 510'u 60-350 m yüksekliğindeki tepelerden olmak üzere toplam 20 uçuş yaptırılır. Buradaki amaç öğrenciyi yavaş yavaş irtifaya alıştırmaktır (öğretmen, öğrencinin eğitim ve emniyetle ilgili olarak verilen tavsiyeler çerçevesinde alçak uçuş ve irtifa süzülüşü yaparken kendi emniyetine ve başkalarının emniyetine gereken önemi verdiğiinden emin olmalıdır). Kurs boyunca öğrencinin durumu "Öğrenci Uçuş Değerlendirme Formu"na işlenir ve değerlendirmesi yapılır. Bu safhadaki maksimum rüzgâr limiti 20 km.dir. Kurs sonunda 20 uçuş yaparak öğretmen kanaatini kazananlara "THK Yamaç Paraşütü Başlangıç Sertifikası", ve "Pilot Seviye Kartı" verilir. Herhangi bir nedenle uçuşları eksik kalan kursiyere "Uçuş Kayıt Belgesi" düzenlenir.

Pilot Eğitimi (P3-P4-P5): Başlangıç eğitiminden sonra üç seviyede pilot eğitimi verilir.

Orta Seviye Pilot-Tekamül (OP/P3): Başlangıç eğitimini (Seviye 1-2) görenlerin sonraki aşamalarda (Seviye 3) alacakları eğitim “Tekamül” safhasıdır. Kurs süresi 30 gündür. Yamaç paraşütü başlangıç sertifikasına sahip en az ilköğretim mezunu olanlar arasından dosya durumu (başarı ve disiplin vs.) göz önüne alınarak seçim yapılır.

Bu safhanın amacı, öğrencinin yelken uçuşunu öğrenmesi ve termal hava akımlarıyla tanışması, emniyet limitleri dâhilinde kendi sorumluluğunda uçuş yapabilmesini, toplu halde uçuş yaparak hava trafik kurallarını tam olarak öğrenmesini ve bu kurallara tam olarak uymasını sağlamaktır. Yelken uçuşu, motor ya da çekici bir güç olmadan uygun tepelerde hava akımlarının yardımıyla belirli bir süre irtifayı koruyarak ya da irtifa alarak tepe önlerinde yapılan bir uçuş şeklidir. Bu aşamada öğrencilerin kondisyonuna dikkat edilir ve temel yelken uçuşu öğretilir.

Teorik Eğitim: Yer eğitimi 4-5 gündür. Kursiyerlere yer eğitimi süresince onaylı eğitim programı içeriğine uygun teorik ve uygulamalı dersler verilir. (gerektiğinde kurs sorumlu öğretmeni teorik eğitimi uzatabilir.) Yer çalışmalarında her öğrenciden kanadı uçuşa hazırlaması, baş üzerinde tam olarak kontrol edebilmesi ve kalkış pozisyonu ile koşusunu doğru olarak yapabilmesi istenir.

Teorik ve uygulamalı eğitimlerini başarıyla tamamlayanlar son olarak bir sınava tabi tutulur. (uygulamalı eğitimlerde başarısız olanlar sınava tabi tutulmadan durumları öğrenci çeklistine işlenerek kurstan ihraç edilir.) Geçerli not %75’tir. Yazılı sınav sonucunda 60-74 arasında not alanlara, talepleri halinde 1 gün hazırlık süresi verilerek sözlü ve yazılı sınav tekrarı yapılabilir. Sınav sonuçları kursiyer durum çizelgesine kayıt edilir. Yapılacak sınav ve kondisyon testinde başarılı olanlar uçuşa başlatılır. Ayrıca derslerde yardımcı malzemelerden (video, slayt, eğitim panoları vs.) faydalanılır.

Uygulamalı Eğitim: İlk 20 uçuşta öğrencinin düzgün kalkış tekniği, kalkışta ve uçuşta kanat kontrolü, sevk-idaresi ve hedefe yakın inişi değerlendirilerek tüm uçuşlar sorumlu öğretmen tarafından kaydedilerek imzalanır. Uçuşlar, 50 sorti (5’i temel emercensi/emergency uçuş eğitimi) /12:00 saate (minimum 05:00 saati yelken uçuşu, 02:00 saati termik uçuşu olmak üzere) tamamlatılır. Bu safhada ayrıca frenli, frensiz, ağırlık değiştirerek dönüşler ve kulak

kapatma çalışmaları da uygulamalı olarak yaptırılır. Bu safhadaki maksimum rüzgâr limiti 30 km.dir. Uçuşlarında başarılı olan ve öğretmen kanaatini kazanan öğrenciler yalnız uçuş kontrolüne sevk edilirler. Yalnız uçuş kontrolü başka bir öğretmen tarafından yapılır. Yeterli görülen öğrencinin kayıtlarına kontrol öğretmeni tarafından “Kendi sorumluluğunda yalnız uçuş yapmasında sakınca yoktur” ibaresi düşülerek imzalanır.

Yalnız uçuş kontrolü olmayan ve uçuşlarında başarısız olan kursiyerlere kontrol öğretmeni tarafından 2 (iki) ekstra uçuş imkânı tanınır. Ekstra uçuşlarda da başarısız olanlar “karar kontrolüne” sevk edilir. Karar kontrol uçuşlarında başarısız olanlar öğretmen kurulu kararıyla kurstan ihraç edilirler. İlk uçuşlarda hayati tehlike gösteren kursiyerlere ekstra 2 (iki) uçuş imkânı verilmez ve bu kursiyerler “Öğretmenler Kurulu” kararıyla kurstan ihraç edilirler. Kursiyer tarafından talep edildiği ve uygun görüldüğü takdirde vinç ile çekilme kursu da bu safhanın sonundan itibaren verilebilir. Orta Seviye Pilot (OP) safha eğitimlerini ve Temel Emercensi/emergency Uçuş Eğitimini başarıyla bitiren pilotlara “THK Yamaç Paraşütü Pilot Sertifikası” ve “Pilot Seviye Kartı” verilir.

Pilot - İleri Tekamül (P/P4): Orta Seviye Pilot (OP) kursunu başarı ile bitiren öğrenciler bu kursa başlatılabilir. Kurs süresi 30 gündür. Bu safhanın amacı öğrencinin emniyetli bir biçimde irtifa alma, sırt hattı yelken uçuşu ve termik uçuşu tekniklerini öğrenmesidir.

Teorik Eğitim: Kursiyerlere yer eğitimi süresince onaylı eğitim programı içeriğine uygun teorik ve uygulamalı dersler verilir. (gerektiğinde kurs sorumlu öğretmeni teorik eğitimi uzatabilir.) Teorik ve uygulamalı eğitimlerini başarıyla tamamlayanlar son olarak yazılı sınava tabi tutulur. (uygulamalı eğitimlerde başarısız olanlar sınava tabi tutulmadan durumları öğrenci çeklistine işlenerek kurstan ihraç edilir.) Geçerli not %75’tir. Yazılı sınav sonucunda 60-74 arasında not alanlara, talepleri halinde 1 gün hazırlık süresi verilerek sözlü ve yazılı sınav tekrarı yapılabilir. Sınav sonuçları kursiyer durum çizelgesine kayıt edilir.

Uygulamalı Eğitim: Kursiyerler hafif ve orta şiddetteki türbülanslar da dahil olmak üzere sırt hattı yelken uçuşu ve termik uçuşu vasıtasıyla mümkün olduğunca havada kalarak hava trafik kuralları çerçevesinde toplu uçuş yaparlar. Bu safhada kursiyerlerin uçuşlarda kendilerinin ve diğer pilotların emniyetlerini göz önünde bulundurup bulundurmadıkları dikkate alınır. Bu safhada kursiyere minimum 30 sorti / 10:00 saat (05:00 saati termik uçuşu olmak üzere) uçuş yaptırılır. Emercensi/emergency uçuş hareketleri bu safha sonunda

kursiyerlere uygulamalı olarak yaptırılır. Pilot (P4) ve Emercensi/emergency Uçuş Eğitimlerini başarıyla bitiren pilotlara “THK Yamaç Paraşütü Pilot Sertifikası” ve “Pilot Seviye Kartı” verilir.

Deneyimli Pilot (DP/P5): Pilot (P4) kursunu başarı ile bitiren ve sonrasında toplam 50:00 saat uçuş yapan pilotlar Deneyimli Pilot (DP) eğitimine başlatılabilirler.

Teorik Eğitim: Kursiyerlere yer eğitimi süresince onaylı eğitim programı içeriğine uygun teorik ve uygulamalı dersler verilir. (gerekğinde kurs sorumlu öğretmeni teorik eğitimi uzatabilir.) Geçerli not %75’tir. Yazılı sınav sonucunda 60-74 arasında not alanlara, talepleri halinde 1 gün hazırlık süresi verilerek sözlü ve yazılı sınav tekrarı yapılabilir.

Uygulamalı Eğitim: Yamaç paraşütü pilotu, seyrüsefer esnasında ve aynı zamanda gösterilerde, yarışmalarda vb. yerlerde bu safhanın öngördüğü uçuşları yaparken kendi emniyetine ve başkalarının emniyetine azami dikkati gösterebilmelidir. Bu safhada kursiyerlere minimum 2 adet 15 km. ve 2 adet 30 km. üzeri uçuş yaptırılır. P3 sertifikasına sahip olan ve kurs esnasında seyrüsefer uçuşunu gerçekleştiremeyen pilotlardan, CAT-2 onayı almış mesafe yarışmalarına katılarak 2 defa 15 km. ve üzeri uçuş yapanlara P4, 2 defa 30 km. ve üzeri uçuş yapanlara ve yazılı olarak seviyesinin yükseltilmesini talep edenlere, evrakları incelenerek uygun görüldüğü takdirde P5 sertifikaları düzenlenir. Deneyimli Pilot (DP) safhası eğitimlerini başarıyla bitiren pilotlara “THK Yamaç Paraşütü Deneyimli Pilot Sertifikası” ve “Pilot Seviye Kartı” verilir.

Emercensi/emergency Uçuş Eğitimi: Temel emercensi/emergency uçuş eğitimi ve emercensi/emergency uçuş eğitimi olmak üzere iki aşamada verilir.

Teorik Eğitim: Kursiyerlere yer eğitimi süresince onaylı eğitim programı içeriğine uygun dersler verilir. (gerekğinde kurs sorumlu öğretmeni teorik eğitimi uzatabilir.) Geçerli not %100’dür. . Yazılı sınav sonucunda 85–99 arasında not alanlara, talepleri halinde 1 gün hazırlık süresi verilerek yazılı sınav tekrarı yapılabilir. Emercensi/emergency uçuş durumları çalışmaları, pilotu oluşabilecek acil durumlara, kapanmalara karşı hazırlar ve bu tür durumlarda pilota yapması gerekenleri öğretir. Bu çalışmalar özgüvenin artırılmasında da son derece yararlı ve etkilidir.

Temel emercensi/emergency uçuş eğitimi 3. seviye (p3) sonunda, emercensi/emergency uçuş eğitimi ise 4. seviye (P4) sonunda öğretmen kanaati kazanmış olan pilotlar ile planlanır. Çalışmalar sırasında dikkat edilecek hususlar şunlardır;

- Çalışmalardan önce, bu konuda yeterli bir eğitim (teorik ve görsel olarak videodan) alınmalıdır.
- Bu eğitim için kullanılacak tepe yeterli yüksekliğe sahip olmalıdır.
- Bu çalışmalarda (öğrenciler için) orta düzeyi aşmayan yamaç paraşütleri kullanılmalıdır. Performans yamaç paraşütleri hızlarının yüksek, emniyet derecelerinin düşük olmasından dolayı sakıncalı olabilir.
- Uçuştan önce harnes pilota göre ve vücudu sıkı tutacak şekilde ayarlanmalıdır.
- Bu çalışmalar, göl veya deniz üzerinde yapılmalıdır.
- Pilotun hareketlerini kısıtlamayan uygun bir can yeleği giyilmelidir.
- Hareketler sırasında mutlaka telsiz kullanılmalıdır.
- Acil durumlar için yerde gerekli emniyet tedbirleri (yer ekibi, hızlı motorlu bir tekne vs.) alınmalıdır.

Uygulamalı Eğitim: Bu eğitimde öğrencilere asgari 5 uçuş yaptırılır. Bu uçuşlarda, uçuşta karşılaşılan emercensi/emergency durumlar ve irtifa azaltma hareketleri mümkün olduğu kadar tekrar ettirilir ve yapılan çalışmalar değerlendirme formunda belirtilerek imzalanır ve öğrencinin şahsi dosyasına kaldırılır.

Yamaç Paraşütü Vinç ile Kalkış (VK) Eğitimi: Vinç ile yamaç paraşütü kalkış eğitimi kurs süresi 5 gündür. Amaç; kursiyere yamaç paraşütü vinç kalkışını öğretmek ve emniyet limitleri içinde vinç kalkışını gerçekleştirmesini sağlamaktır. Bu kursa en az yamaç paraşütü orta seviye pilot sertifikasına (Seviye-3) sahip olan kişiler katılabilir.

Teorik Eğitim: Kursiyerlere yer eğitimi süresince onaylı eğitim programı içeriğine uygun teorik ve uygulamalı dersler verilir. (gerektiğinde kurs sorumlu öğretmeni teorik eğitimi uzatabilir.) Geçerli not %75'tir. Yazılı sınav sonucunda 60-74 arasında not alanlara, talepleri halinde 1 gün hazırlık süresi verilerek sözlü ve yazılı sınav tekrarı yapılabilir.

Uygulamalı Eğitim: Bu safhada 7-10 sorti vinç uçuşu yaptırılır. Uçuş eğitimi sonunda kursiyere, "THK Yamaç Paraşütü Vinç ile Kalkış Sertifikası" ve "Pilot Seviye Kartı" verilir.

THK tarafından belirlenen yıllık planlı eğitim faaliyetlerine katılamayan ancak, kendi imkânlarıyla uçuşlarını sürdüren pilotlar yaptıkları uçuşları şahit onayı belgeledikleri takdirde sertifika kontrol kurs programına katılabilirler. Bu eğitimde kursiyerler kursta göstermiş oldukları genel uçuş seviyelerine bağlı olarak aşağıdaki sertifika türlerinden birini almaya hak kazanırlar. Bu doğrultuda Türkiye’de yamaç paraşütçülerinin sertifikalandırılması ise 3 şekilde yapılmaktadır (THK, 2013: 42):

Orta seviye pilot (OP/P3): Yamaç paraşütü pilot OP/P3 sertifikalandırma kursuna katılma şartları, başlangıç pilot sertifikasına sahip olmak (P2), en az ilkokul mezunu olmak, yamaç paraşütü ile asgari 60 m. tepelerden en az 80 sorti/ 25:00 saat uçuşu bulunmak, deneyimli pilot seviyesi için en az 200 sorti/50:00 saat uçuşu bulunmak (En az 2 kez 30 km. ve üzerinde seyrüsefer uçuşu yapmış olmak), olarak belirlenmiştir.

Teorik Eğitim: Kursiyerlere yer eğitimi süresince onaylı eğitim programı içeriğine uygun teorik ve uygulamalı dersler verilir. (gerektiğinde kurs sorumlu öğretmeni teorik eğitimi uzatabilir.) Teorik eğitimin bitiminde yapılan sınavda en az % 75 not alan kursiyer uçuş eğitimine başlatılır. Geçerli not alamayanlara 1 (bir) gün zaman ve tekrar sınav hakkı verilir.

Uygulamalı Eğitim: Bu eğitim ile orta seviye pilot adayına (P3), yer çalışmaları ve teorik yeterliliği, uçuş öncesi kontrolleri, düz ve ters kalkış tekniklerindeki başarısı, uçuşta kanat hakimiyeti, hava trafik kurallarını uygulaması, yelken uçuşu yapabilme yeterliliği, genel havacılık bilgisi ve uçuş emniyetini değerlendirmesi, iniş planlamasındaki başarısı, az/orta türbülanslı hava koşullarında uçuş yeterliliği hususlarında değerlendirme yapmak üzere 4-6 sorti arasında kontrol uçuşu yaptırılır.

Pilot (P/P4): Pilot adayına (P4), yukarıda belirtilen kriterlere (P3) ilave olarak; Gelişmiş yelken uçuşu yapabilme yeterliliği (Sırt hattı yelken uçuşu), termik uçuşu, tepeye iniş başarısı, en az 15 km. lik seyrüsefer uçuşu yapmak ya da bir kalkışta en az 01:00 saat havada kalma ve en az 500 m. irtifa kazanma şartlarını sağlayacak şekilde termik uçuşu yapmak hususlarında değerlendirme yapmak üzere 3-5 sorti arasında kontrol uçuşu yaptırılır.

Deneyimli Pilot (DP/P5): Pilot adayı için (P5), önceki seviyelerde belirtilen kriterlere (P3/P4) ilave olarak;

- En az 30 km. lik seyrüsefer uçuşu yapmak ya da bir kalkışta en az 02:00 saat havada kalma ve en az 1000 m. irtifa kazanma şartlarını sağlayacak şekilde termik uçuşu yapanlara,
- Kurs esnasında seyrüsefer uçuşunu gerçekleştiremeyen pilotlardan, CAT-2 onayı almış mesafe yarışmalarına katılarak 2 defa 15 km. ve üzeri uçuş yapanlara P4, 2 defa 30 km. ve üzeri uçuş yapanlara ve yazılı olarak seviyesinin yükseltilmesini talep edenlere, evrakları incelenerek uygun görüldüğü takdirde P5 sertifikaları düzenlenir.

Uçuş eğitimi sonunda kursiyer, “THK Yamaç Paraşütü Pilot Sertifikası” ve “Pilot Seviye Kartı” verilir.

2.4.3. Türkiye’de yamaç paraşütü uçuş bölgeleri

Herhangi bir tepenin veya dağın yamaç paraşütü uçuşuna uygun olup olmadığını anlamak için öncelikle yeryüzü şekillerine ve arazinin durumuna bakmak gerekir. Hâkim rüzgâr yönüne bağlı olarak (Türkiye’de hâkim rüzgâr yönü kuzey, kuzeybatıdır) yükseklik ve eğim yapılması gereken ilk değerlendirmelerdir. Bu değerlendirme ile bir tepeye uzaktan bakıldığında tepenin genel durumu hakkında ön fikirler edinilebilir. İlk izlenimlerin olumlu olması halinde tepe noktasına ulaşım için yolun olup olmadığı araştırılmalıdır. Bunlardan sonra en önemli inceleme tepenin zirvesinde ya da uçuşa uygun görülen noktada yapılmalıdır. Çünkü birçok tepe, uçuşa uygun görülmelerine karşın tepe noktasında kalkışa uygun yerlerin olmamasından dolayı kullanılamaz. Birçok tepeye de yolun bulunmamasından dolayı hiç çıkılamaz (Özgülbaş, 2000: 306).

Yamaç paraşütünün bir ülkede yaygınlaşması o ülkenin coğrafi yapısıyla yakından ilgilidir. Türkiye’nin coğrafi yapısının engebeli olması, dört bir yanının tepeler ve dağlarla çevrili bulunmasından dolayı hemen hemen her bölgede yamaç paraşütüyle uçuş yapmak mümkündür. Bu yönüyle Türkiye son derece ayrıcalıklı özelliklere sahiptir. Uygun yükseltileri olmayan birçok ülkede bu spor yapılmamakta ya da çok sınırlı kalabilmektedir. Bazı ülkelerde yeterli yükselti bulunmadığından dolayı vinç ile kaldırma sistemi oldukça yaygınlaşmıştır (Özgülbaş, 2000: 306).

Türkiye’de yamaç paraşütü, sportif havacılığın yanında turizm açısından da önemli bir faaliyet olarak görülmektedir. Bu amaçla özellikle, turizmin yoğun olduğu illerimizde pilot eşliğinde uçuşlar gerçekleştirilmektedir. Türkiye’de spor turizmi açısından önemli görülen yamaç paraşütü uçuşları o bölgedeki seyahat acenteleri tarafından etkili bir şekilde tanıtılmamaktadır. Örneğin, Güzide turizm beldelerimizden birisi olan Marmaris’te, hava sporu yapma imkânı turizm için oldukça önemli olmasına rağmen seyahat acentelerinde uygulanan rekreasyonel sportif animasyon programlarındaki hava sporları ve adrenalin sporları yapma imkânı kötüdür yani yok denecek kadar azdır (Can ve diğerleri, 2006).

1996 ve 1997 yıllarında yapılan 1. Dünya Hava oyunlarının Türkiye’deki birçok uçuş tepesinin tespit edilmesinde bizlere çok önemli katkıları olmuştur. Yarışma yapılacak yerin tespit edilmesi amacıyla 1995 ve 1996 yılları içerisinde Türkiye’de Kayseri ve bu ilin batısında kalan hemen hemen tüm bölge araştırılmış ve birçok tepeye çıkılmıştır. Bu gezilerde önemli uçuş tepeleri bulunmuştur. Bununla birlikte Türkiye’de henüz keşfedilmemiş ya da zirvesine ulaşılamayan (yolu bulunmayan) yüzlerce tepe ve dağ bulunmaktadır (Özgülbaş, 2000: 307).

Türkiye’de 2004-2015 yılları arasında sporcuların çabalarıyla ortaya çıkarılan yamaç paraşütü uçuşlarının gerçekleştirildiği kalkış pistlerinin isimleri, o kalkış pistine ait toplam uçuş sayısı ve en iyi mesafesi EK-9’da çizelge halinde verilmiştir (www.ypforum.com).

2.5. Yamaç Paraşütü Yarışma Organizasyonları

Pilotlar uçuşlarının bir amacı olduğunda yeteneklerini daha fazla geliştirirler. Pilot derecelendirmesindeki görevler, yeni pilotların uçuş becerilerini geliştirmelerine yardım etmek için bir hedefler serisi sağlar. Bu amaçlar genellikle şöyle başlar: " 30 dakika boyunca ayakta kalacağım" ya da "Tam isabet bir iniş yapacağım" ya da " Diğer pilottan daha yükseğe çıkacağım" gibi. Yarışmalar bu işlemin doğal bir uzantısıdır ve yarışmaların bazı seviyelerinde yer almak genellikle yeteneklerin geliştirilmesini garantiye alan bir yöntemdir. Yarışmalara katılmak; uçuş hakkında daha fazla bilgi sahibi olmak, yeni başka pilotlarla tanışmak, yeni alanlarda uçmak ve biraz eğlenmek için heyecan verici bir yoldur (Dale, 2008: 267).

Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI), bütün sportif aktivitelerini tüzüğünde ve spor temel dokümanlarında belirtilen esaslara göre yapar. Tüzüğe ve Spor Temel Dokümanı Genel Bölümüne göre sportif yarışmalar esas itibarıyla birinci ve ikinci kategori yarışmalar diye iki ana bölümde incelenmektedir; Birinci kategori yarışmalar; dünya hava oyunları, dünya şampiyonaları ve kıtalararası bölgesel şampiyonalar. Birinci kategori yarışmalar en az dört ayrı ülkenin hava sporları takımının yani 4 ayrı ülkenin takımlarının katılımıyla yapılabilir. Birinci kategori yarışmaların en büyüğü Dünya Hava Oyunları olup 4 yılda bir, diğerleri ise 2 yılda bir yapılmaktadır. Dünya Hava Oyunlarının ilki 13-21 Eylül 1997 tarihleri arasında Türk Hava Kurumu tarafından Türkiye’de 7 ayrı bölgede 16 hava sporu dalında, ikincisi ise 24 Haziran-01 Temmuz 2001’de İspanya’da gerçekleştirilmiştir. İkinci kategori yarışmalar; ulusal şampiyonalar, ulusal açık şampiyonalar (isteyen uluslar katılabilir) ve ulusal spor yarışmaları gibi dar kapsamlı olan yarışmalardır. Bunlar her yıl değişik ülkeler tarafından düzenlenebilir (www.talpa.org).

Bütün hava sporları ve yamaç paraşütü yarışmaları kadın ve erkek pilotların ikisine de açıktır. Birçok kadın pilot yarışmalarda aktiftir ve erkek pilotlarla eşit şartlarda yarışmaktadırlar (Dale, 2008: 267).

Yarışmalar yamaç paraşütünün büyük bir parçasıdır. Birçok pilot yarışma havası içinde uçmaktan ve rekabet ortamında bulunmaktan hem hoşlanır hem de büyük heyecan duyar. Çünkü yarışma uçuşlarında pilotlar bir yandan diğer pilotları gözetip onlarla yarışırken diğer yandan da bir bakıma doğayla savaşırlar ve doğanın gücünden yararlanmaya çalışarak bu ortamda kendi becerilerini de artırırlar. Bunların yanında yarışma uçuşlarının deneyimli ve yeni pilotlarla tanışma, pilotlar arasındaki dostluğu güçlendirme, yeni bir bölgede ve farklı hava koşullarında uçma, ülkeler arasında karşılıklı işbirliğini sağlama gibi birçok avantajı da bulunur. Bugün bu sporun yapıldığı ülkelerde ve dünya çapında birçok yamaç paraşütü yarışması düzenlenmektedir (Özgülbaş, 2000: 177).

Pilotlar, yarışma etkinliklerinde aynı bölgeden, aynı havada, birbirlerine karşı uçuş görevi üstlenen ve birkaç gün için bir bölgeye giriş yapıp toplanan kişilerdir. Bazı yarışmalar kulüp seviyesinde etkinliklerdir ama bu etkinlikler ulusal şampiyonalar vasıtasıyla uluslararası ve dünya düzeyinde etkinliklere genişlemiştir. Çoğu kulüp zaman zaman yerel ya da kulüpler arası yarışmaların bir parçası olur. Bu seviyedeki yarışmalar genellikle iki günlük (hafta sonu) etkinliklerdir ve yarışmadan keyif almanın en güzel tarafı arkadaş çevresinde

yapılmasıdır. İleri düzeydeki yarışmalarda, hızlı uçmak için yarış havası, havadan faydalanma ve değerlendirme yapma, iyi yön bulma yeteneği, termalleri iyi kullanabilme gibi becerilere ihtiyaç duyulur. Aynı zamanda havadaki basınçla baş edebilmek için fiziksel dayanıklılık ve zeka becerisine ihtiyaç duyulur (Dale, 2008: 268).

Hava sporlarıyla uğraşanların, ulusal ve uluslararası düzeyde düzenlenen yarışmalara katılabilmeleri için Uluslararası Havacılık Federasyonunu ve Türk Hava Kurumu'nu çeşitli yönleriyle tanımaları gerekir (www.talpa.org).

2.5.1. Ulusal yarışmalar

Türkiye’de yamaç paraşütü yarışmaları Türk Hava Kurumu ve Federasyon tarafından yapılmaktadır. Türk Hava Kurumu genelde hedef yarışmalarında yoğunlaşırken, Federasyon XC Open (mesafe) yarışmalarını organize etmektedir.

3289 Sayılı Spor Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun 10. maddesine dayanılarak hazırlanan yamaç paraşütü yarışma yönetmeliğinin 7. Maddesine göre, YP yarışmaları üç tipte gerçekleştirilir;

- Açık Yarışma: Katılımın hem Türk hem de yabancı pilotlara açık olduğu yarışmalardır. Bu yarışmalar Türkiye Sıralamasına da puan verebilir.
- Bölgesel Yarışma: Sadece Türk Pilotlarının katılımına açık yarışmalardır. Bu yarışmalar da Türkiye sıralamasına puan verebilir.
- Eğitim Yarışması: Yeni yarışma pilotları yetiştirmeye, pilotlara yarışma uçuşunu öğretmeye ve yeni yarışma pilotlarının gelişimine katkı sağlamak amacıyla düzenlenen yarışmalardır. Türkiye sıralamasına puan veremezler.

3289 Sayılı Spor Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun 10. maddesine dayanılarak hazırlanan yamaç paraşütü yarışma yönetmeliğinin 16. Maddesine göre, Türkiye Şampiyonası her yıl düzenlenir ve en az 2 yarışmadan oluşur. Her bir yarışma, antrenman günü hariç olmak üzere en az 5 gün üzerinden yapılır. Türkiye Şampiyonası'nın her yıl kaç yarışmadan oluşacağı Federasyonun ilgili teknik kurulu tarafından karara bağlanır. Türkiye şampiyonası ayakları aynı zamanda Türkiye pilot sıralamasına puan veren yarışma kategorisindedir. Yamaç paraşütü pilot lisansı ve federasyon sporcu lisansına sahip,

20 km üzerinde GPS kayıtlı en az 2 doğrusal uçuşu veya herhangi bir yarışma görevinde uçulmuş 20 km üzerinde en az 1 uçuşu bulunan pilotlar Türkiye Şampiyonasına katılabilirler. Türkiye Şampiyonası yabancı pilotların katılımına açıktır. Şampiyonaya katılmak isteyen yabancı pilotlar, yarışma kayıt gününde kendi ülke federasyonlarından alınmış FAI Sporcu Lisansını ibraz etmek zorundadırlar. Türkiye Şampiyonası aynı zamanda Türkiye Kulüpler Şampiyonası olduğundan kulüpler klasmanı açılır. Türkiye Şampiyonası'nda genel klasmanda ilk 3'e giren pilotlara ve bayanlar klasmanında ilk 3'e giren bayan pilotlara madalya, ilk 3'e giren kulüplere de kupa verilir. Ayrıca genel klasmanda ilk 10'a giren erkek pilotlar ile bayanlar klasmanında ilk 5'e giren bayan pilotlara para ödülleri verilir.

2.5.2. Uluslararası yarışmalar

Uluslararası yarışmalar, FAI tarafından Kıtasal, Dünya Şampiyonası ve Dünya Hava Oyunları şeklinde düzenlenir. 4 yılda bir yapılan DHO, yarışmaların en kapsamlısıdır. İki yılda bir organize edilen ve 15 gün süren kıtasal ve dünya şampiyonalarına çoğunlukla 100'ün üzerinde yarışmacı pilot katılır (DHO'nun yapıldığı yıllarda bu şampiyonalar ayrıca yapılmaz). Uluslararası düzeyde düzenlenen bir diğer yarışma da dünya kupasıdır. Her yıl Yamaç Paraşütü Dünya Kupası Birliği (PWCA) tarafından organize edilen bu yarışma diğer yarışmaların devamı niteliğindedir. Bu yarışmanın süresi ise çoğunlukla 7 gündür. Bu yarışmalara katılabilmek için FAI'ye üye ülkelerin ulusal havacılık kurumlarından izin almak ve FAI lisansına sahip olmak zorunludur. Uluslararası bir yarışmanın geçerli olabilmesi için yarışmada en az 4 katılımcı ülkenin ve 8 pilotun bulunması, ayrıca yarışma süresi içerisinde minimum 4 ayrı görevin yapılması gereklidir. Yarışmalar sonunda dereceye giren yarışmacılar ve takımlar FAI tarafından madalya ve kupalar ile ödüllendirilir. İlk 10'a giren yarışmacılara da diploma verilir (Özgülbaş, 2000: 177-178).

Yarışmaların tepe noktası FAI Dünya şampiyonasıdır. İki yılda bir düzenlenir ve 180 yarışmacıya kadar 2 haftalık görev içinde rol alınır. En iyi yarışmacılar ve takımlar için ödüllendirmeler vardır. Yazılma zamanında kadınların şampiyonası ana müsabakanın bir parçasıdır, fakat kadınların müsabakalarını ayrı tutma hakkında bazı tartışmalar vardır. FAI kıtasal şampiyonalar değişimli yıllarda düzenlenir. Bu müsabaka için yarışmacılar normal olarak rekabet eden ülkelerin millî komiteleri tarafından seçilir (Whittall, 1995: 170).

Yamaç paraşütü dünya kupası PWC komitesi tarafından her yıl organize edilen etkinlikler dizisidir. Raundlar birçok ülkede düzenlenir ve çoğu kez yarışma lisansına sahip kişilerin katılabildiği 1 veya 2 günlük eleme günleri olur. Bu geniş çaplı yarışmalara başlamak için iyi bir yöntemdir (Whittall, 1995: 170).

Büyük uluslararası şampiyonalardaki normal bir günde; Saat 08:00'da takım liderleri toplantıya katılır. Bir önceki günün sonuçları dağıtılır ve hava bilgilendirmesi verilir. Toplantı müdürü gün içindeki mevki duyurur ve 08:45'de pilot kaptanlarının kalkış zamanlarını belirler. Bu sırada yarışmacılar hazırlıklarını yaparlar; öğle yemeklerini yerler, gece boyunca bataryalarını şarj ettikleri özel telsizlerini paketlerler. Saat 09:00'da otobüsler yola çıkar. Saat 10:30'da dağ zirvesine varılır. Saat 10:35'da Toplantı sorumlusu saat 11:00'de brifing olacağını duyurur. Saat 11:00 Toplantı sorumlusu yarış parkurunu hedefleyen yarışı duyurur. Mesafe 50 km. dir. Hedef penceresi 12:00'de açılır ve başlangıç noktası 13:00'de harekete geçirilecektir. Pilotlar artık ne yapmak zorunda olduklarını bilir. Görev kartındaki gerekli fotoğrafları alır ve hedef alanına doğru yol alır. Orada fazla acele edilmez çünkü kimse öğleden önce havalanmaz. Bu aşama için aktivasyon vakti 13:00'dür, böylelikle bütün pilotlar havalanacağı ve başlamak için iyi pozisyona sahip olduğu 1 saate sahiptir. Başkaları termal işaretleme ve şartlar için genellikle kendilerine his veren erken uçucular kullanarak zeminde gezinmeyi tercih ederken, bazıları yükseklik kazanacakları maksimum zamana sahip olabilsin diye erken havalanmaya karar verir. Saat 12:55'te Kalan 5 dakika ile birlikte, zeminde sadece diğer 120 kişiden bir kaç ayrı takılan grup kalır. Başlama yazısının açılmasını bekleyen diğer yarışmacılar havada toplanır. Mükemmel bir manzara sonrasında düdük çalar, başlama yazısının bulunduğu bez açılır ve yarış başlar. (Whittall, 1995: 170-173).

Muhtemelen en hızlı yarışmacıların uzak hedefe ulaşması yaklaşık 2 saati bulur, başlangıcı izlemek ve sonrasında iniş alanına gidişi görmek mümkündür. Dağların üzerinde yarışmacılar kendi yollarını alırken termaller çoğunlukla pilotu vadi boyunca götürür. İyi bir şekilde organize edilmiş müsabakalarda hedef alanı deneyimli gözlemciler tarafından doldurulur. Hedef çizgisi pilotların 1 kilometre veya ötesinden rahatça görebilmeleri için anlaşılır bir şekilde belirginleştirilir ve çevrede en azından bir kaç rüzgâr tulumu olur. Zaman zaman pilotlar son dönüş noktası istikameti boyunca havayı tarar. Sonrasında araçla hedef noktasına varan birisi, kimin olduğu bilinmeyen bir kaç çift yarışmacının 5 km geride olduğunu duyurur ve dürbünler havayı tarar. Bitiş çizgisini yakalayan birincinin ulaşması

bir saatten fazla sürer, uçarken zaman hakemlerinin numarasını anlaması için yeterince yakın olmadan önce bir kaç kez çevresinde tur atması gerekir. Yaklaşık olarak yere 650 fit (200 m) yaklaşır yaklaşmaz, çizginin merkezinden bir bayrak dalgalanır ve yarışmacının yakındaki herhangi bir yere inişi artık serbesttir. İkinci de oldukça aşağıdadır ve bir kaç saniye sonra da o bitirir. Bu andan itibaren uzakta küçük gruplar belirmeye başladıkça sık sık hareket patlaması olur (Whittall, 1995: 173-174).

Yamaç paraşütü gibi yavaş bir hava taşıtında son süzölmeye karar vermek oldukça zordur. Yayın merkezine doğru uçan ilk pilot bir hayli yükseklikte ilerlemeyi kontrol altında tutmak için deneyimlidir. Çünkü tek bir umulmadık çukur alan veya karşıdan esen rüzgâr kolayca kişiyi hedefinden uzaklaştırabilir. Akabindeki biri öndekinin hedefe nasıl yaklaştığını görebilme ve hızını, dolayısıyla süzölme açısını ayarlamak için avantaj elde eder (Whittall, 1995: 175).

3. MATERYAL VE YÖNTEM

Çalışmanın bu bölümünde, araştırmanın yöntemi, evreni, örnekleme, veri toplama araçlarının özellikleri, veri toplama araçlarının uygulanma süreci, verilerin toplanması ve bulguların elde edilmesinde kullanılan istatistiksel analizler yer almaktadır. Yapılan bu analizler neticesinde de Türkiye’deki yamaç paraşütçülerinin söz konusu spor ile ilgili problemleri ve beklentilerinin belirlenmesine yönelik olarak uygulanan çalışmanın sonuçları ise bulgular bölümünde paylaşılmaktadır.

3.1. Araştırmanın Yöntemi

Türkiye’deki yamaç paraşütçülerinin karşılaştıkları problemleri ve bu doğrultudaki beklentilerini belirlemek amacı ile mevcut çalışmada var olan durumu geniş bir biçimde değerlendirme olanağı veren tarama modeli kullanılmıştır. Tarama modeli, geçmişte ya da halen var olan bir durumu var olduğu şekliyle betimlemeyi amaçlayan araştırma yaklaşımıdır. Tarama modelinde, çok sayıda elemandan oluşan bir evrende, evren hakkında genel bir yargıya varmak için evrenin tümü ya da ondan alınacak bir grup örnek ya da örneklem üzerinde tarama yapılmaktadır (Karasar, 2008). Betimleyici araştırmalar, bir durumu saptamaya yönelik olup ilgi duyulan konu ya da etkinliklerin bir betimlemesini, tasvirini elde etmeyi amaçlayan araştırmalardır (Şavran, 2009: 119).

Çalışma teorik ve uygulama olarak iki basamaktan oluşmuştur. Mevcut problemlerin ve beklentilerin belirlenmesine yönelik olarak gerçekleştirilen bu çalışmanın ilk basamağında konu ile ilgili literatür taranmış olup daha önce yapılmış olan araştırma sonuçları incelenmiş ve elde edilen bilgilerle, incelenecek değişkenler açısından tezin konusuyla ilgili detaylı bir teorik çerçeve hazırlanmıştır. İkinci basamakta ise bu teorik çerçevenin ışığı altında hazırlanan hipotezlerin denendiği ve araştırmanın nicel bölümünün verilerinin elde edildiği “Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi (YPPA)” (Ek-7) ve “Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi (YPBA)” (Ek-8) geliştirilerek yamaç paraşütçülerinin ne tür problemlerle karşılaştıkları ve bu doğrultudaki beklentileri tespit edilmiştir. Ayrıca kişisel bilgi formuyla yamaç paraşütçülerinin kişisel özellikleri belirlenerek problem ve beklentiler bu bağımsız değişkenler açısından incelenmiştir.

3.2. Evren ve Örneklem

3.2.1. Evren

Araştırmanın evrenini 2015 yılında Türkiye’de Gelişmekte Olan Spor Branşları Federasyonu’na kayıtlı, çeşitli kulüplerde faaliyet gösteren, lisanslı ve aktif uçuş yapan 695 yamaç paraşütçü oluşturmaktadır.

Gelişmekte Olan Spor Branşları Federasyonundan (GOSBF) alınan veriler doğrultusunda araştırmanın evrenini oluşturan yamaç paraşütçülerinin sayısının illere göre dağılımı EK-3’te verilmiştir.

3.2.2. Örneklem

Bu çalışmada basit tesadüfî örneklem seçimi kullanılmıştır. Bu örneklem türünde, araştırılan grubun her bir elemanının seçilme ihtimali eşittir. Üzerinde araştırılması düşünülen her örneklem bir listeden rastgele olarak seçilir. Burada önemli olan listedeki bireylerin tamamının benzer özelliklere sahip olması ve tamamının listeye dahil edilmesidir (Çepni, 2010; 46-47). Bu yöntem, örneklem seçiminde evrende yer alan her bir bireyin örnekleme seçilmede eşit şansa sahip olacağını garanti eder (Nakip, 2006: 211). Araştırma problemine çözüm üretmek amacıyla lisanslı olarak yamaç paraşütü ile ilgilenen sporcular araştırma grubuna dahil edilmiştir. Örneklem büyüklüğü %95 güven seviyesi ve %5 kabul edilebilir hataya göre 248 sporcu olarak tespit edilmiştir. Bu sayı taban değer olarak alınmış olup, evrende yer alan 695 sporcuya anketler yüz yüze uygulanmış ya da mail yoluyla gönderilmiştir. Ancak anketlerden 292 tanesinden dönüt alınamamış geriye gelen anketlerden eksik ve hatalı doldurulduğu tespit edilen 40 anket çıkarıldıktan sonra araştırma 363 sporcu üzerinden yürütülmüştür.

3.3. Veri Toplama Araçları

Konuyla ilgili teorik bilgilere ulaşıldıktan sonra çalışmada kullanılacak veri toplama araçları aşağıdaki sırayla geliştirilmiş ve uygulanmıştır:

1. Spor Genel Müdürlüğünden, Türkiye’nin 81 ilindeki lisanslı yamaç paraşütçülerinin sayısı ve cinsiyete göre dağılımları öğrenilmiştir.

2. Yamaç paraşütçülerinin karşılaştıkları problemleri ve bu problemler doğrultusundaki beklentilerini belirlemeye yönelik “Açık Uçlu Soru Formu” hazırlanmıştır.
3. Yamaç paraşütçülerinin kişisel özelliklerini belirlemeye yönelik “Kişisel Bilgi Formu” hazırlanmıştır.
4. Yamaç paraşütçülerinin karşılaştıkları problemleri belirlemeye yönelik “Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi (YPPA)” geliştirilmiştir.
5. Yamaç paraşütçülerinin beklentilerini belirlemeye yönelik “Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi (YPBA)” geliştirilmiştir.

3.3.1. Açık uçlu soru formunun hazırlanması

Açık uçlu soru formunda sporculara, yamaç paraşütçülerinin problemleri anketine yönelik “Yamaç paraşütü ile ilgili karşılaştığınız problemlerden sizce önemli bulduklarınızı lütfen yazınız” ifadesi ve yamaç paraşütçülerinin beklentileri anketine yönelik “Yamaç paraşütüne yönelik beklentilerinizi lütfen yazınız” ifadesi yöneltilerek sporculardan bu konulardaki düşüncelerini yazmaları istenmiştir (Ek-4 ve Ek-5).

3.3.2. Kişisel bilgi formunun hazırlanması

Yamaç paraşütçüleri hakkında bilgi toplamak ve bu çalışmanın inceleme konusu içerisinde yer alan bağımsız değişkenleri belirlemek amacıyla ilgili literatür taranmış ve 10 sorudan oluşan kişisel bilgi formu hazırlanmıştır (EK-6). Bunlar:

1. Yamaç paraşütçüsünün cinsiyeti
2. Yamaç paraşütçüsünün yaşı
3. Yamaç paraşütçüsünün medeni durumu
4. Yamaç paraşütçüsünün öğrenim durumu
5. Yamaç paraşütçüsünün spor yaşı
6. Yamaç paraşütçüsünün YP pilot sertifikası seviyesi
7. Yamaç paraşütçüsünün toplam sorti sayısı
8. Yamaç paraşütçüsünün toplam uçuş süresi
9. Yamaç paraşütçüsünün spor eğitimini aldığı yer
10. Yamaç paraşütçüsünün spordan ekonomik kazanç sağlama durumu

Araştırmada bağımlı değişkenler olarak “Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi (YPPA)” ve “Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi (YPBA)” ifade puanları, bağımsız değişkenler olarak da “Kişisel Bilgi Formu”ndaki bilgilerden elde edilen veriler kullanılmıştır.

3.3.3. Yamaç paraşütçülerinin problemleri anketinin (YPPA) hazırlanması

Anketin (YPPA) hazırlık aşamasında, çalışma alanını oluşturan Türkiye’nin 7 bölgesindeki yamaç paraşütü sporcularından tesadüfî olarak belirlenen sporcularla karşılıklı görüşmeler yapılarak notlar alınmış daha sonra 110 sporcuya “Açık Uçlu Soru Formu” ile uygulama yapıp sporcuların konu ile ilgili görüşleri yazılı olarak alınmıştır. Toplanan açık uçlu soru formları bir araya getirilip incelendikten sonra anketin ham ifadeleri oluşturulmuştur. Oluşturulan ham anket ifadelerinin biçim ve içerik açısından konuya uygunluklarının değerlendirilmesi; alanında uzman yamaç paraşütü eğitmenleri, ileri seviye pilotlar ve yarışma pilotları ile yapılmıştır. Yamaç paraşütünde uzman kişilerle yapılan görüşmelerden sonra, ölçme ve değerlendirme uzmanlarının görüş ve değerlendirmelerine başvurulmuştur. İfadelerde, öneriler doğrultusunda düzenlemeler yapılarak araştırmanın amacına hizmet edecek maddeler belirlenmiştir. Bu süreçten sonra, anketin uygulanacağı örnekleme benzer, farklı bölgelerdeki 20 sporcuya birebir uygulama yapıp sporcuların tepkileri alındıktan sonra anketlere nihai şekli verilmiştir. Anket (YPPA), başlangıçta 194 ifadeden oluşmuş ancak uzman görüşleri (Lawshe tekniği) ve sporcu dönütleriyle 70 ifadeye indirgenmiştir.

Türkiye’deki yamaç paraşütçülerinin karşılaştıkları problemleri belirlemek amacıyla geliştirilen anket, 5’li likert tipindedir. Problem ifadelerinin seçenekleri “Tamamen Katılıyorum”, “Katılıyorum”, “Orta Derecede Katılıyorum”, “Katılmıyorum”, “Hiç Katılmıyorum” şeklinde sıralanmış ve 5, 4, 3, 2, 1 şeklinde puanlanmıştır.

3.3.4. Yamaç paraşütçülerinin problemleri anketinin (YPPA) alt alanları

“Açık Uçlu Soru Formu” verilerinin değerlendirilmesinde nitel analiz yöntemlerinden içerik analizi tekniği kullanılmıştır. İçerik analizi, eldeki yazılı bilgilerin temel içeriklerinin ve içerdikleri mesajların özetlenmesi ve belirtilmesi işlemi olarak tanımlanmaktadır (Cohen ve diğerleri, 2011). Toplanan verilerin önce kavramsallaştırılması daha sonra da ortaya çıkan kavramlara göre mantıklı bir biçimde düzenlenmesi ve buna göre veriyi açıklayan temaların

saptanması gerekmektedir (Yıldırım ve Şimşek, 2006). Bu analiz tekniğiyle yamaç paraşütçülerinin problemlerine ilişkin alt alanlar oluşturulmuştur.

Türkiye’de yamaç paraşütçülerinin problemlerine dair “Açık Uçlu Soru Formu”nda belirtilen problem ifadeleri 10 alanda gruplandırılmıştır. Bu alanlar ve içerikleri ana hatları itibarıyla şu şekildedir:

1. *Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler:* 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 ve 10 olmak üzere 10 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile yetersiz ve kalitesiz eğitimler, eğitmen/antrenör yetersizliği, tecrübesiz eğitmenler, kurslar, Türkçe kaynak yetersizliği ile ilgili problemler tespit edilmeye çalışılmıştır.
2. *Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler:* 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 ve 22 olmak üzere 12 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile kazalar, uçuşların denetlenmesi, antrenörlük belgelerinin denetlenmesi, NOTAM alınması ile ilgili problemler tespit edilmeye çalışılmıştır.
3. *Otorite Belirsizliğinden Kaynaklanan Problemler:* 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, ve 32 olmak üzere 10 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile THK ve federasyon arasındaki ikilem, SHGM’nin yetersiz çalışmaları, THK’nin federasyon gibi hareket etmesi, Türkiye Hava Sporları Federasyonunun feshedilmesi, FAI temsilciliği, GSGM’nin ilgisizliği, millî sporcu seçimi, uluslararası yarışmalarda sporcularımızın yaşadığı mağduriyetlerle ilgili problemler tespit edilmeye çalışılmıştır.
4. *Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler:* 33, 34, 35, 36, 37 ve 38 olmak üzere 6 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile kurumların ilgisizliği ve sponsorluk ile ilgili problemler tespit edilmeye çalışılmıştır.
5. *Organizasyonlarla İlgili Problemler:* 39, 40, 41 ve 42 olmak üzere 4 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile yarışma ve festivallerin düzenlenmesi ve organizasyonlarda görülen eksiklikler ile ilgili problemler tespit edilmeye çalışılmıştır.
6. *Maddi Problemler:* 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49 ve 50 olmak üzere 8 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile Sporcuların organizasyonlara katılımlarında yaşadığı maddi sıkıntılar, Ölüdeniz/Babadağ giriş ücretleri, malzeme fiyatları, eğitim ücretleri, ambulans ücretleri ile ilgili problemler tespit edilmeye çalışılmıştır.
7. *Medya ve İmaj ile İlgili Problemler:* 51, 52, 53, 54, 55 ve 56 olmak üzere 6 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile basının olumsuz haberleri, kaza haberleri, yamaç paraşütünün tanıtılması ile ilgili problemler tespit edilmeye çalışılmıştır.

8. *Tesislerle İlgili Problemler:* 57, 58, 59, 60 ve 61 olmak üzere 5 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile ulaşım, kalkış pistleri, bekleme ve dinlenme alanları, bölgesel eksiklikler, çevre kirliliği ile ilgili problemler tespit edilmeye çalışılmıştır.
9. *Malzeme ile İlgili Problemler:* 62, 63, 64,65 ve 66 olmak üzere 5 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile ithal malzeme kullanımı, malzeme bakım ve onarımı, malzemelerin kullanım ömrü ile ilgili problemler tespit edilmeye çalışılmıştır.
10. *Kulüpler ile İlgili Problemler:* 67, 68, 69 ve 70 olmak üzere 4 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile kulüpleşme, kulüplerdeki ekipman ve eğitmen yetersizliği, kulüplerin desteklenmesi ile ilgili problemler tespit edilmeye çalışılmıştır.

3.3.5. Yamaç paraşütçülerinin beklentileri anketinin (YPBA) hazırlanması

Anketin (YPBA) hazırlık aşamasında, çalışma alanını oluşturan Türkiye'nin 7 bölgesindeki yamaç paraşütçülerinden tesadüfî olarak belirlenen sporcularla karşılıklı görüşmeler yapılarak notlar alınmış, daha sonra 110 sporcuya "Açık Uçlu Soru Formu" ile uygulama yapıp sporcuların konu ile ilgili görüşleri yazılı olarak alınmıştır. Toplanan açık uçlu soru formları bir araya getirilip incelendikten sonra anketin ham ifadeleri oluşturulmuştur. Oluşturulan ham anket ifadelerinin biçim ve içerik açısından konuya uygunluklarının değerlendirilmesi; alanında uzman yamaç paraşütü eğitmenleri, ileri seviye pilotlar ve yarışma pilotları ile yapılmıştır. Yamaç paraşütünde uzman kişilerle yapılan görüşmelerden sonra ölçme ve değerlendirme uzmanlarının görüş ve değerlendirmelerine başvurulmuştur. İfadelerde öneriler doğrultusunda düzenlemeler yapılarak araştırmanın amacına hizmet edecek maddeler belirlenmiştir. Bu süreçten sonra, anketin uygulanacağı örnekleme benzer farklı bölgelerdeki 20 sporcuya birebir uygulama yapıp sporcuların tepkileri alındıktan sonra anketlere nihai şekli verilmiştir. Anket (YPBA), başlangıçta 169 ifadeden oluşmuş ancak uzman görüşleri (Lawshe tekniği) ve sporcu dönütleriyle 80 ifadeye indirgenmiştir.

Türkiye'deki yamaç paraşütçülerinin beklentilerini belirlemek amacıyla geliştirilen anket, 5'li likert tipindedir. Beklenti ifadelerinin seçenekleri "Tamamen Katılıyorum", "Katılıyorum", "Orta Derecede Katılıyorum", "Katılmıyorum", "Hiç Katılmıyorum" şeklinde sıralanmış ve 5, 4, 3, 2, 1 şeklinde puanlanmıştır.

3.3.6. Yamaç paraşütçülerinin beklentileri anketinin (YPBA) alt alanları

“Açık Uçlu Soru Formu” verilerinin değerlendirilmesinde nitel analiz yöntemlerinden içerik analizi tekniği kullanılmıştır. İçerik analizi, eldeki yazılı bilgilerin temel içeriklerinin ve içerdikleri mesajların özetlenmesi ve belirtilmesi işlemi olarak tanımlanmaktadır (Cohen ve diğerleri, 2007). Toplanan verilerin önce kavramsallaştırılması daha sonra da ortaya çıkan kavramlara göre mantıklı bir biçimde düzenlenmesi ve buna göre veriyi açıklayan temaların saptanması gerekmektedir (Yıldırım ve Şimşek, 2006). Bu analiz tekniğiyle yamaç paraşütçülerinin beklentilerine ilişkin alt alanlar oluşturulmuştur.

Türkiye’de yamaç paraşütçülerinin beklentilerine dair “Açık Uçlu Soru Formu”nda belirtilen beklenti ifadeleri 12 alanda gruplandırılmıştır. Bu alanlar ve içerikleri ana hatları itibarıyla şu şekildedir:

1. *Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler:* 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 ve 15 olmak üzere 15 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile eğitimler, eğitmenler, kurslar ile ilgili beklentiler tespit edilmeye çalışılmıştır.
2. *Kulüpleşme ile İlgili Beklentiler:* 16, 17 ve 18 olmak üzere 3 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile kulüp faaliyetleri ile ilgili beklentiler tespit edilmeye çalışılmıştır.
3. *İlgili Federasyondan beklentiler:* 19, 20 ve 21 olmak üzere 3 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile Federasyonun işlevleri ile ilgili beklentiler tespit edilmeye çalışılmıştır.
4. *Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden Beklentiler:* 22, 23, 24 ve 25 olmak üzere 4 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile hava sahaları, notam, mevzuat düzenlemeleri ile ilgili beklentiler tespit edilmeye çalışılmıştır.
5. *Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler:* 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 ve 37 olmak üzere 12 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile GSGM ve il müdürlüklerinin faaliyetleri ile ilgili beklentiler tespit edilmeye çalışılmıştır.
6. *Mülki İdarelerden Beklentiler:* 38, 39, 40 ve 41 olmak üzere 4 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile il ve ilçelerdeki kurum ve kuruluşların yetkilerini kullanmasına yönelik beklentiler tespit edilmeye çalışılmıştır.
7. *Diğer Yamaç Paraşütçüler ve Ailelerden Beklentiler:* 42, 43, 44, 45, 46, 47 ve 48 olmak üzere 7 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile sporcuların katıldıkları faaliyetlerde birbirlerinin duygu, düşünce ve davranışlarına yönelik beklentileri ile ailelerinden beklentileri tespit edilmeye çalışılmıştır.

8. *Tesislerle İlgili Beklentiler:* 49, 50, 51, 52 ve 53 olmak üzere 5 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile tesislerin düzenlenmesi, kullanımı ve bakımı ile ilgili beklentiler tespit edilmeye çalışılmıştır.
9. *Organizasyonlarla İlgili Beklentiler:* 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 ve 61 olmak üzere 8 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile düzenlenen yarışma ve festivaller ile ilgili beklentiler tespit edilmeye çalışılmıştır.
10. *Medyadan Beklentiler:* 62, 63, 64, 65, 66 ve 67 olmak üzere 6 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile medyanın sporun tanıtımı noktasındaki işlevine yönelik beklentiler tespit edilmeye çalışılmıştır.
11. *Maddi Beklentiler:* 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75 ve 76 olmak üzere 9 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile malzeme fiyatları, ticari uçuş ücretleri, ambulans ücretleri, uçuş alanlarına giriş ücretleri ve sigorta ile ilgili beklentiler tespit edilmeye çalışılmıştır.
12. *Kullanılan Malzemeler ile İlgili Beklentiler:* 77, 78, 79 ve 80 olmak üzere 4 maddeden oluşmaktadır. Bu maddeler ile malzeme üretimi ve bakımına yönelik beklentiler tespit edilmeye çalışılmıştır.

3.3.7. Veri toplama araçlarının saha uygulama süreci

Araştırmanın nicel bölümünde veri toplama aracı olarak kullanılacak olan “Kişisel Bilgi Formu”, “Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi” ve “Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi” 2015 yılında, çalışma evrenini oluşturan yamaç paraşütçülerine bizzat araştırmacı tarafından uygulanmıştır. Yönergede araştırmanın amacı ile ilgili gerekli açıklamalar yapılmış olup uygulama öncesinde de sporculara veri toplama araçlarının doldurulması hakkında detaylı bilgiler verilmiştir. Uygulamada, geri dönüşümdeki eksik veya yanlış doldurmalar da dikkate alınarak hedeflenen evren sayısı üzerinden veri toplama araçları yüz yüze uygulanmış ya da mail yoluyla iletilmiştir (“Kişisel Bilgi Formu”, “Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi” ve “Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi”nden oluşan form, 695 adet). Veri toplama araçlarının, sporcular tarafından gönüllü olarak doldurulması sağlanmıştır.

Uygulama sonunda araştırmacı tarafından etik sorunları gidermek için tüm ham veriler saklanmaktadır. Böylece, süreçten sağlanan verilerle araştırmanın ön yargılardan,

kanılardan, kaygılardan ve araştırmacının yönelimlerinden ne derece uzak olduğu kanıtlanabilmektedir.

3.3.8. Verilerin toplanması ve bilgisayar ortamına aktarılması

Araştırmacı tarafından toplanan veri toplama araçları (“Kişisel Bilgi Formu”, “Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi” ve “Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi”) kontrol edilerek eksik veya yanlış doldurulanlar araştırma dışında bırakılmıştır. Daha sonra yamaç paraşütçülerine uygulanan anketlerin kabul edilebilir nitelikte olanları, SPSS 21 (Statistical Package For Social Scientistsfor Windows Release) paket programında değerlendirilmek üzere kodlanarak bilgisayar ortamına aktarılmıştır.

3.3.9. Verilerin istatistiksel analizi ve değerlendirilmesi

Araştırmada “Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi” ve “Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi” verilerinin değerlendirilmesinde öncelikli istatistiksel yöntem olarak değişkenlere ilişkin dağılımların normalliği test edilmiştir. Dağılımların normal dağılıp dağılmadığını test etmek amacıyla kullanılan iki yaygın test yöntemi; Shapiro-Wilk ve Kolmogorov Smirnov (K-S) yöntemidir. Shapiro-Wilk yöntemi genellikle gözlem sayısının 50’nin altında olduğu durumlarda kullanılır (Alpar, 2012). Gözlem sayısının 50’nin üstünde olduğu durumlarda Kolmogorov Smirnov (K-S) yöntemi, gözlem sayısının 50’nin altında olduğu durumlarda Shapiro-Wilk yöntemi kullanılmıştır. Bulunan anlamlılık değerinin $p=0,05$ ’ten büyük olduğu durumda dağılımın normal dağılım gösterdiği söylenir. Değişkenlere ilişkin tüm kategorilerde dağılım normal olduğu zaman değişkene ait dağılımın normal olduğu, kategorilerden en az bir tanesinde dağılım normal olmadığı zaman dağılımın normal olmadığı kabul edilmiştir. Dağılımın normallik varsayımını yerine getirmediği sonucuna dayanılarak verilerin analizinde Non-parametric testlerden Mann Whitney-U ve Kruskal Wallis-H testi kullanılmıştır. Kruskal Wallis H-Testi sonucunda anlamlı farklılık içerdiği saptanan problem ifadelerinde hangi bağımsız gruplar arasında anlamlı farklılık olduğunu belirlemek amacıyla da alt grupların ikili kombinasyonları üzerinde Mann Whitney U-Testi yapılmıştır.

3.3.10. Veri toplama araçlarının geçerlik ve güvenirliği

Öncelikle, geçerlik ve güvenirlik çalışmalarının hangi ölçme araçları için söz konusu olduğunu değerlendirmek gerekir. Her ölçme aracı geçerlik ve güvenirlik özelliğinin her ikisini birden taşımalıdır. Ama ölçme araçlarının ne ölçüde geçerli ve güvenilir olduğunu belirlemek istatistik biliminden yararlanılarak bile olsa her zaman kolay ve hatta mümkün olmayabilir. Doğa bilimlerinde olduğu gibi olgusal verilerin elde edildiği ölçme araçları için geçerlik ve güvenirlik hesaplanabilir ve hesaplanmalıdır. Özellikle psikolojik temelli bilimlerde olduğu gibi yargısal verilerin elde edildiği ölçme araçlarında ise farklı durumlar ortaya çıkmaktadır. Yargısal verilerin görüş, düşünce ve durum bildirim şeklinde alındığı anketlerde elde edilen veriler tutum ölçeklerinde veya başarı testlerinde olduğu gibi puan cinsinden değil de genellikle sınıflama türündendir. Elde edilen sayısal verilerin de bir bütün olarak anlamı yoktur (Demirali, 1995).

Araştırmada kullanılan veri toplama araçları anket türünde ölçme araçları olduğundan toplam puan elde edilemez. Bu sebeple anketlerin geçerliğini ve güvenirliğini belirlemek için ölçeklerde kullanılan (yordama geçerliği, yapı geçerliği, ölçüt geçerliği, test tekrar test, paralel formlar, test yarılama, cronbach alfa vb.) istatistiksel yaklaşımlar kullanılamaz (Şimşek, 2014; Öncü; 2007). Anketlerde kullanılan ve mevcut araştırmada uygulanan geçerlik ve güvenirlik analizleri aşağıda belirtilmiştir.

Geçerlik, bir ölçme aracının ölçmeyi amaçladığı özelliği, başka herhangi bir özellik ile karıştırmadan, doğru ve tam olarak ölçebilmesidir. Bir başka deyişle geçerlik, ölçülmek istenen değişkenin ölçülebilmeye olma ve testin kullanılış amacına uygun hizmet etme derecesini belirler (Demirali, 1995). Geçerliğin, kapsam geçerliği, yordama geçerliği, görünüş geçerliği, ölçüt geçerliği ve yapı geçerliği gibi birçok türü vardır (Tavşancıl, 2014).

Tekin (2004)'e göre kapsam geçerliği, bir bütün olarak ölçeğin ve ölçekteki her bir maddenin maksada ne derece hizmet ettiği ile ilgilidir. Diğer bir ifadeyle kapsam geçerliği, ölçme aracında bulunan maddelerin ölçme amacına uygun olup olmadığı, ölçülmek istenen alanı temsil edip etmediği sorunu ile ilgili olup, uzman görüşüne göre belirlenir (Karasar, 2014). Veri toplama araçlarındaki maddelerin anlaşılabilir olması, hedef-kitleye uygunluğu vb. önsel çalışmalarda elde edilen uzman görüşleri arasındaki uyum/uyumsuzluk aynı zamanda kapsam geçerliği için birer kestirim niteliğinde kullanılmaktadır (Yurdugül, 2005).

Yukarıdaki bilgilerden de anlaşılacağı üzere veri toplama araçlarının kapsayıcılığını sınamak için genellikle ölçeğin konusu ile ilgili uzmanların görüşleri ile bu konuda yapılmış kuramsal ve görgül çalışmalardan yararlanılmaktadır (Tezbaşaran, 2008). Bu çalışmada, kapsam geçerliğinin sağlanması amacıyla Lawshe tekniği kullanılmıştır. Yurdugül (2005)'e göre Lawshe tekniğinde, en az 5 en fazla ise 40 uzman görüşüne ihtiyaç vardır. Her bir madde uzmanlar tarafından “madde hedeflenen yapıyı ölçüyor”, “madde yapı ile ilişkili ancak gereksiz” ya da “madde hedeflenen yapıyı ölçmez” şeklinde derecelendirilmektedir. Kapsam geçerliğinin yanı sıra benzer şekilde maddenin anlaşılabilirliği, hedef kitleye uygunluğu vb. amacıyla da uzman görüşleri derecelendirilebilir.

Kapsam geçerlilik oranları, uzman görüşlerine dayalı nitel çalışmaları istatistiksel nicel çalışmalara dönüştürmek için kullanılan bir yöntemdir. Uzmanların herhangi bir maddeye ilişkin görüşleri toplanarak kapsam geçerlik oranları elde edilir (Çizelge 3.1). Bu oran, her bir maddeye yönelik “Gerekli” görüşünü belirten uzman sayılarının, maddeye ilişkin görüş belirten toplam uzman sayısına oranının 1 eksiğiyle elde edilir. Kapsam geçerlilik oranı sıfıra eşit veya negatif değer aldığı anda, o maddenin veri toplama aracından çıkarılması gerekmektedir. Kapsam geçerlilik oranı değerleri pozitif olan maddeler için istatistiksel ölçütler ile anlamlılıkları test edilir. Kapsam geçerlilik oranı değerlerinin uzman sayısına karşılık gelen değerleri Veneziano ve Hooper (1997) tarafından tabloya dönüştürülmüştür. Buna göre, uzman sayısına ilişkin minimum değerler aynı zamanda maddenin istatistiksel anlamlılığını vermektedir (Akt: Yurdugül, 2005).

Çizelge 3.1. 0,05 anlamlılık düzeyinde kapsam geçerlik oranı için minimum değerler

Uzman sayısı	Minimum değer	Uzman sayısı	Minimum değer
5	0,99	13	0,54
5	0,99	14	0,51
7	0,99	15	0,49
8	0,78	20	0,42
9	0,75	25	0,37
10	0,62	30	0,33
11	0,59	35	0,31
12	0,56	40	0,29

Toplam 10 uzmandan alınan veriler doğrultusunda maddelerin kapsam geçerlikleri Lawshe tekniği kullanılarak istatistiksel olarak incelenmiştir (Çizelge 3.2). Yapılan istatistiksel analiz sonucunda Çizelge 3.1’de verilen değerler dikkate alınarak anketten, kapsam geçerlilik oranı 0,62’nin altında olan maddeler çıkarılmıştır.

Çizelge 3.2. Uzman görüşlerinin toplanması ve anketlerin kapsam geçerlik oranlarının elde edilmesi

Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi	Gerekli	Yararlı Ancak Yetersiz	Gereksiz	Kapsam Geçerlik Oranları	Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri anketi	Gerekli	Yararlı Ancak Yetersiz	Gereksiz	Kapsam Geçerlik Oranları
P1	8	1	1	0,6*	B1	8	1	1	0,6*
P2	9	1	0	0,8*	B2	8	1	1	0,6*
P3	9	0	1	0,8*	B3	8	1	1	0,6*
P4	8	2	0	0,6*	B4	9	1	0	0,8*
P5	10	0	0	1,00*	B5	10	0	0	1,00*
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
P194	6	1	3	0,2	B169	7	1	2	0,4
Uzman sayısı	10				Uzman sayısı	10			

*Kapsam geçerliği kabul edilen maddeler

Veri toplama aracının görünüş geçerliği ise “bir ölçme aracının ismi, açıklamaları ve sorularıyla ölçmeyi amaçladığı özelliği ölçüyor görünmesi” olarak tanımlanabilir (Büyüköztürk & diğerleri, 2012). Görünüş geçerliği ve kapsam geçerliği bazen karıştırılır, çünkü her ikisi de madde içeriğinin ilgilenilen yapı ile uygun görüldüğü ölçüde ortaya çıkar (De Vellis, 2014). Bu bir arabanın hızının dış görünüşünden tahmin edilmesi gibidir. Maddelerin görünüşü, okunabilirliği, uygulama kolaylığı gibi konular açısından değerlendirme yapılabilir (Aktürk & Acemoğlu, 2012).

Veri toplama aracı geliştirme aşamasında mevcut ölçme aracının yeterince güvenilir olup olmadığı araştırılır. Güvenirlik, bir ölçme aracının duyarlı (tesadüfi hatalardan arınık) ve ölçmeden ölçmeye tutarlı sonuçlar verebilmesi özelliğidir (Tezbaşaran, 1996). Bir ölçme aracının güvenilir olmaması ölçme hatalarının miktarının göstergesidir ve elde edilen puanların yorumlanmasında ölçme hatalarının miktarının bilinmesi, o sonuçlara dayanarak doğru karar vermek açısından çok büyük öneme sahiptir (Atılgan ve diğerleri, 2011: 33-34) Ölçmede hatanın kaynakları arasında ise şunlar sıralanabilir (Demir, 2011:20):

- Ölçülen özelliklerin niteliğinden kaynaklanan hatalar.
- Ölçme aracından kaynaklanan hatalar.
- Ölçme işlemi yapan kişiden kaynaklanan hatalar.
- Ortamdan kaynaklanan hatalar.

Tesadüfi hatalar, düzeltilemeyen ve kontrol edilemeyen birçok değişkene bağlı hatalardır. Araştırmanın kesinliğine etki ederler ve standart sapmanın büyük olmasına neden olurlar. Tesadüfi hatayı en aza indirmek mümkündür. Bunun için gözlem sayısı arttırılabilir (Tesadüfi hatanın tek yönlü olmaması araştırmacıya ölçüm sayısını arttırarak hata payını azaltma avantajını sağlar. Böylece, hataların birbirlerini götürceğı ve sonuçlar üzerine pek yansımayaacağı kabul edilir), ölçümü etkileyecek koşullar en aza indirebilir, ölçüm koşulları gruplar arasında dengelenebilir ve ölçüm kriterleri duyarlı ve kesin hale getirilebilir (www.academia.edu).

Daha önce de belirtildiğı gibi anketlerden toplam puan elde edilemez ve ölçeklerde kullanılan istatistiksel yaklaşımlar kullanılamaz. Dolayısıyla mevcut çalışmanın güvenilirliğini sağlamak için veri toplama aracı uygulama sürecinde tesadüfi hataların önlenmesine özen gösterilmiştir.



4. ARAŞTIRMA BULGULARI

Araştırmanın bu bölümünde araştırma problemleri sırasıyla ele alınmış, yapılan analizlere dayalı olarak elde edilen bulgulara yer verilmiş ve yorumlanmıştır.

4.1. Yamaç Paraşütçülerinin Kişisel Özelliklerine İlişkin Dağılımlar

Araştırmada “Türkiye’de Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi” ve “Türkiye’de Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi”nden faydalanarak yamaç paraşütü sporcularından veriler toplanmıştır. Öncelikli olarak araştırmaya katılan yamaç paraşütçülerinin kişisel bilgilerine ilişkin değişkenlere ait bilgilere yer verilmiştir. Sporculara ait kişisel bilgilerin frekans ve yüzde dağılımlarına Çizelge 4.1’de yer verilmiştir.

Çizelge 4.1. Araştırmaya katılan yamaç paraşütçülerinin kişisel özelliklerine ait frekans dağılımları

Değişkenler	Düzyev	f	%
Cinsiyet	Kadın	53	14,6
	Erkek	310	85,4
Yaş	25 Yaş ve Altı	104	28,7
	26-30 Yaş	50	13,8
	31-35 Yaş	55	15,2
	36-40 Yaş	60	16,5
	41 Yaş ve Üstü	94	25,9
Medeni Durum	Evli	150	41,3
	Bekâr	213	58,7
Öğrenim Durumu	Lise	51	14,0
	Ön Lisans	47	12,9
	Lisans	217	59,8
	Lisansüstü	48	13,2
Spor Yaşı	1-5 Yıl	217	59,8
	6-10 Yıl	78	21,5
	11-15 Yıl	37	10,2
	16 Yıl ve Üstü	31	8,5
Sertifika Seviyesi	P2	125	34,4
	P3	46	12,7
	P4	33	9,1
	P5	59	16,3
	Sahip Değilim	100	27,5
Toplam Sorti Sayısı	40 Sorti ve Altı	89	24,5
	41-80 Sorti	47	12,9
	81 Sorti ve Üstü	227	62,5
Toplam Uçuş Süresi	20 Saat ve Altı	131	36,1
	21-40 Saat	48	13,2
	41 Saat ve Üstü	184	50,7
Spor Eğitimi Alınan Yer	THK Onaylı Kuruluş	125	34,4
	Üniversite Kulüpleri	88	24,2
	Özel Kişi/Kuruluş	118	32,5
	Diğer	32	8,8
Ekonomik Kazanç	Evet	36	9,9
	Hayır	327	90,1
Toplam		363	%100

Çizelge 4.1'e bakıldığında; araştırmaya katılan yamaç paraşütçülerinin 53'ünün (%14,6) kadın, 310'unun (%85,4) ise erkek olduğu; 104'ünün (%28,7) 25 yaş ve altında, 50'sinin (%13,8) 26-30 yaşları arasında, 55'inin (%15,2) 31-35 yaşları arasında, 60'ının (%16,5) 36-40 yaşları arasında ve 94'ünün (%25,9) 41 yaş ve üzerinde olduğu; 150'sinin (%41,3) evli, 213'ünün (%58,7) ise bekâr olduğu; 51'inin (%14) lise, 47'sinin (%12,9) ön lisans, 217'sinin (%59,8) lisans ve 48'inin (%13,2) lisansüstü öğrenimi gördüğü; 217'sinin (%59,8) 1-5 yıldır, 78'inin (%21,5) 6-10 yıldır, 37'sinin (%10,2) 11-15 yıldır ve 31'inin (%8,5) 15 yıldan fazla bir süredir yamaç paraşütü sporu ile ilgilendiği; 125'inin (%34,4) P2 türü, 46'sının (%12,7) P3 türü, 33'ünün (%9,1) P4 türü ve 59'unun (%16,3) P5 türü yamaç paraşütü pilot sertifikasına sahip olduğu, 100'ünün (%27,5) ise bu spora ait pilot sertifikasına sahip olmadığı; 89'unun (%24,5) 40 sorti ve altında, 47'sinin (%12,9) 41-80 sorti arasında, 227'sinin (%62,5) 81 sorti ve üzerinde uçuş gerçekleştirdiği; 131'inin (%36,1) 20 saat ve altında, 48'inin (%13,2) 21-40 saat arasında ve 184'ünün (%50,7) 41 saat ve üzerinde toplam uçuş gerçekleştirdiği; 125'nin (%34,4) THK onaylı kuruluşlardan, 88'inin (%24,2) üniversite kulüplerinden, 118'inin (%32,5) özel eğitim veren kişilerden veya kuruluşlardan, 32'sinin (%8,8) ise farklı yollarla yamaç paraşütü eğitimi aldığı; 36'sının (%9,9) yaptığı spordan ekonomik kazanç elde ettiği, 327'sinin (%90,1) ise bu spordan herhangi bir ekonomik kazanç elde etmediği görülmektedir.

4.2. Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi Analiz Sonuçları

Araştırmanın bu bölümünde, birinci problem cümlesine dayalı alt problemlerin çözümü için "Türkiye'de Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi"nden elde edilen veriler kullanılmıştır. Alt problem cümlelerinde madde puanlarına ait kişisel özelliklere dayalı gruplar arası farklar iki bağımsız grup olduğu durumda Mann Whitney U-Testi, ikiden fazla bağımsız grup olduğunda Kruskal Wallis H-Testi ile araştırılmıştır. Kruskal Wallis H-Testi sonucunda anlamlı farklılık içerdiği saptanan problem cümlelerinde hangi bağımsız gruplar arasında anlamlı farklılık olduğunu belirlemek amacıyla alt grupların ikili kombinasyonları üzerinde Mann Whitney U-Testi yapılmıştır. Çizelge 4.2'de problemler anketinde yer alan maddelerin normalliğine ilişkin betimsel istatistikler yer almaktadır.

4.2.1. Yamaç paraşütçülerinin problemleri anketi ifade puanlarının analiz sonuçları

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların kişisel özelliklerine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik olarak araştırmaya katılan yamaç paraşütçülerinin problemleri oluşturan ifadelere verdikleri puanlara ait frekans, aritmetik ortalama, standart sapma, varyans, çarpıklık ve basıklık değerleri Çizelge 4.2’de verilmiştir.

Çizelge 4.2. Problemler anketinde yer alan madde puanlarına ait betimsel istatistikler

No	Madde	n	Ortalama	Ss	Varyans	Çarpıklık	Basıklık
P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor.	363	3.132	1.214	1.474	-.088	-1.213
P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor.	363	3.466	1.095	1.200	-.406	-.892
P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	363	4.022	1.022	1.044	-1.263	1.275
P4	Kendisini eğitmen olarak tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar.	363	3.802	1.182	1.397	-.852	-.316
P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar.	363	4.220	0.975	.951	-1.424	1.692
P6	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.	363	4.135	1.054	1.112	-1.339	1.144
P7	Eğitmenler yamaç paraşütü eğitimlerine gerekli ciddiyeti göstermiyorlar; yeteri kadar teorik eğitim ve yer eğitimi vermiyorlar.	363	3.201	1.206	1.454	-.069	-1.219
P8	Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir.	363	4.124	0.963	.927	-1.297	1.412
P9	Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor.	363	3.931	0.991	.981	-.993	.507
P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	363	3.245	1.158	1.340	-.145	-1.033
P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	363	4.207	0.837	.700	-1.343	2.299
P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	363	4.196	0.878	.771	-1.352	2.163
P13	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.	363	3.716	1.259	1.585	-.763	-.609
P14	Sertifikasız birçok sporcunun yetkisiz olarak yolcu uçurması ve eğitim vermesi kişilerin hayatını tehlikeye atıyor.	363	4.066	1.180	1.393	-1.223	.430
P15	Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor.	363	4.237	0.925	.855	-1.457	2.019
P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	363	3.904	0.999	.999	-.857	.212
P17	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yamaç paraşütü uçuş bölgelerinin tüm uçuş tiplerince bilinmesini sağlayacak bir haritalandırma çalışması oluşturulmadığından kazalara davetiye çıkarılıyor.	363	4.011	1.043	1.088	-1.211	1.119

Çizelge 4.2. (Devam) Problemler anketinde yer alan madde puanlarına ait betimsel istatistikler

No	Madde	n	Ortalama	Ss	Varyans	Çarpıklık	Basıklık
P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	363	4.234	0.856	.732	-1.507	3.003
P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	363	3.857	0.917	.841	-.511	-.021
P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	363	4.416	0.848	.719	-2.032	4.955
P21	Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar.	363	3.642	1.061	1.126	-.501	-.538
P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	363	3.375	1.143	1.307	-.236	-1.136
P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	363	3.950	0.939	.882	-.908	.870
P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK'nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve Türkiye'yi temsil etme şansı çok azdır.	363	4.138	1.047	1.097	-1.308	1.280
P25	Uluslararası havacılık federasyonunun üyesi olmasından dolayı Türkiye'nin Havacılık Federasyonu yükümlülüğünü taşıyan THK başkanı, federasyon başkanları seçim yönetmeliğine aykırı bir biçimde seçilmeden görev yapıyor	363	3.774	1.037	1.076	-.373	-.384
P26	Türkiye'de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Milli Sporcu Belgesi alamıyorlar.	363	3.906	0.982	.964	-.428	-.475
P27	FAI temsilcisi THK'nin resmi anlamda bir federasyon olmaması ve lisans verme yetkisine sahip olmamasından dolayı sporcularımız Dünya veya Avrupa şampiyonalarında dereceye girdiğinde yasal mevzuat çerçevesinde başarılı sporcuların alabileceği ödüllerden ma	363	3.799	1.003	1.006	-.331	-.459
P28	Türkiye'de düzenlenen uluslararası yarışmalara katılan Türk sporcularının önemli bir kısmı FAI sporcu lisansına sahip olmadığından, Türkiye'nin WPRS (Dünya Pilot Sıralama Sistemi) puanı düşüyor.	363	3.741	1.002	1.005	-.423	-.127
P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırdaki hava sporları federasyonun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	363	4.209	0.910	.829	-1.111	1.083
P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	363	4.116	0.993	.987	-1.152	1.042
P31	Türkiye'de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK'nin) elinde olması ve THK'nin bu yetkiyi diğer kurumlarla paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	363	4.052	1.147	1.315	-1.219	.672
P32	THK'nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	363	4.022	1.043	1.088	-1.014	.671
P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM'nin desteği çok azdır.	363	4.088	0.930	.865	-.777	.160
P34	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.	363	4.168	0.950	.903	-1.274	1.421
P35	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.	363	4.270	0.803	.645	-1.202	2.010
P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	363	4.446	0.735	.541	-1.428	2.514
P37	Belediyeler ve valilikler yamaç paraşütünü desteklemiyor.	363	3.893	1.078	1.162	-.889	-.041
P38	Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor.	363	3.482	1.324	1.753	-.356	-1.190

Çizelge 4.2. (Devam) Problemler anketinde yer alan madde puanlarına ait betimsel istatistikler

No	Madde	n	Ortalama	Ss	Varyans	Çarpıklık	Basıklık
P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	363	3.548	1.173	1.375	-.313	-1.079
P40	Festivallerde veya benzer aktivitelerde seviyesi birbirinden farklı birçok sporcunun aynı yerde uçurulması olabilecek kazalara zemin hazırlıyor ve uçuş emniyeti ihlal ediliyor.	363	3.802	1.061	1.126	-.782	-.266
P41	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işaretlendirmeler ve levhalar yeterli değildir.	363	3.512	1.101	1.212	-.419	-.795
P42	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insani ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir.	363	3.854	0.974	.948	-.805	.032
P43	Yarışmalardaki maliyetler (yarışma ücreti, ulaşım, konaklama, vb.) sebebiyle potansiyeli olan birçok sporcu düzenlenen yarışmalara katılım gerçekleştiremiyor.	363	4.096	0.910	.828	-1.144	1.246
P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	363	4.532	0.874	.763	-2.308	5.321
P45	Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor.	363	4.556	0.814	.662	-2.304	5.528
P46	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	363	4.490	0.839	.704	-2.115	4.776
P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	363	4.518	0.726	.527	-1.982	5.278
P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	363	4.284	1.000	.999	-1.611	2.091
P49	Uçuş alanlarında bulundurulması gereken ambulans ücretleri çok yüksektir.	363	3.890	0.951	.905	-.146	-1.090
P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	363	4.267	0.792	.627	-1.118	1.654
P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	363	4.667	0.641	.411	-2.669	9.768
P52	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	363	4.631	0.658	.432	-2.426	7.858
P53	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar.	363	4.264	0.899	.808	-1.188	1.077
P54	Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye'deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor.	363	4.388	0.747	.559	-1.410	2.689
P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	363	4.490	0.703	.494	-1.887	5.473
P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	363	4.388	0.766	.586	-1.643	3.931
P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.	363	4.477	0.682	.466	-1.777	5.449
P58	Türkiye'deki birçok kalkış pistinin standartların altında olmasının yanında kalkış ve iniş alanlarında bekleme ve dinlenme alanları bulunmuyor.	363	4.391	0.773	.598	-1.560	3.222
P59	Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkarılıyor, kalkış ve iniş alanlarının düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor.	363	4.567	0.715	.511	-2.245	6.787
P60	Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor.	363	4.460	0.773	.597	-2.087	5.987
P61	Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor.	363	4.369	0.893	.797	-1.803	3.329

Çizelge 4.2. (Devam) Problemler anketinde yer alan madde puanlarına ait betimsel istatistikler

No	Madde	n	Ortalama	Ss	Varyans	Çarpıklık	Basıklık
P62	Yamaç paraşütü bakım ve onarımları düzenli yapılmıyor, Yıpranmış malzemelerin kullanılmaya devam edilmesi sporcuların hayatını tehlikeye atıyor.	363	4.223	0.875	.765	-1.347	2.028
P63	Türkiye’de kullanılan malzemelerin çoğu ithal olduğu için Türkiye’ye gelişi uzun zaman alıyor.	363	4.220	0.883	.780	-1.293	1.552
P64	Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülmeleri tamir edebilecek, bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir.	363	4.011	1.043	1.088	-1.050	.344
P65	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek bağımsız kuruluşlar bulunmuyor.	363	4.333	0.855	.731	-1.391	1.964
P66	Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar.	363	3.906	1.031	1.063	-.754	-.181
P67	Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir.	363	3.906	1.091	1.190	-.814	-.398
P68	Kulüplerde ekipman ve eğitmen sayısı yeterli değildir.	363	4.215	0.810	.655	-1.134	1.694
P69	Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler.	363	3.904	1.010	1.021	-.904	.226
P70	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri//toplulukları destek görmüyor.	363	4.179	0.897	.805	-1.145	1.257

Çizelge 4.2’de problem anketinde yer alan maddelerin betimsel istatistikleri yer almaktadır. Çizelgeye göre örnekleme alınan 363 bireyin tamamı tüm maddelere yanıt vermiştir, kayıp veri bulunmamaktadır. Çizelgeye göre maddelerin ortalaması 3,132 ile 4,667 arasında değerler almaktadır. Buna göre ortalaması en düşük olan P1 maddesi tüm maddeler içinde sporcular tarafından en son sırada problem olarak görülen maddedir. Buna karşılık P51 maddesi sahip olduğu en yüksek ortalama ile sporcular tarafından en fazla katılımın olduğu maddedir. Buna göre P51 maddesi ankette yer alan maddeler içinde birinci sırada yer alan problem ifadesine sahiptir. Maddelere ait standart sapma değeri 0,641 ile 1,324 arasında değişmektedir. Madde varyansları 0,441 ile 1,753 arasında değer almaktadır. Çarpıklık değeri -2,669 ile -0,069 arasında; basıklık değeri -1,219 ile 9,768 arasında değer almaktadır.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların cinsiyetine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Problemler Anketi”nde yer alan madde puanlarının cinsiyete dayalı olarak farklılık içerip içermediği Mann Whitney U-Testi ile incelenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla cinsiyete göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.3’te; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-10 Çizelge 1’de verilmiştir.

Çizelge 4.3. Sporcuların cinsiyetlerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Cinsiyet	n	Sıralar Ort.	Sıralar Top.	U	p
Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler	P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	Kadın	53	148,17	7853,00	6422,000	,006*
			Erkek	310	187,78	58213,00		
Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler	P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	Kadın	53	155,36	8234,00	6803,000	,035*
			Erkek	310	186,55	57832,00		
Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler	P34	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.	Kadın	53	153,54	8137,50	6706,500	,021*
			Erkek	310	186,87	57928,50		
	P38	Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor.	Kadın	53	222,51	11793,00	6068,000	,002*
			Erkek	310	175,07	54273,00		
Maddi Problemler	P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Millî Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	Kadın	53	208,01	11024,50	6836,500	,016*
			Erkek	310	177,55	55041,50		
	P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	Kadın	53	211,09	11188,00	6673,000	,015*
			Erkek	310	177,03	54878,00		
Tesislerle İlgili Problemler	P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor,	Kadın	53	218,48	11579,50	6281,500	,002*
			Erkek	310	175,76	54486,50		
Toplam				363				

*p<0,05

Çizelge 4.3.'te yer alan sonuçlara göre yamaç paraşütü ile ilgili problemler alt başlığında yer alan P3 numaralı “Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir” maddesinden elde edilen puanlarda cinsiyete göre anlamlı fark çıkmıştır (U=6422, p<0,05). Sıra ortalamaları dikkate alındığında erkek sporcuların sıra ortalamaları (Sort=187,78) kadın sporcuların sıra ortalamalarından (Sort=148,17) daha yüksektir.

Denetimsizlikten kaynaklanan problemler alt başlığında yer alan P19 kodlu “Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor” maddesinde erkek sporcuların sıra ortalamaları (Sort=186,55) kadın sporculardan (Sort=155,36) anlamlı şekilde daha yüksektir (U=6803, p<0,05). Buna göre erkek sporcular maddeye daha yüksek katılım göstermişlerdir.

Destek ve sponsorluklar ile ilgili problemler alt başlığında yer alan P34 kodlu “Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar,

sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar” maddesinde erkekler (Sort= 186,87) kadın sporculara göre (Sort= 153,54) anlamlı şekilde yüksek ($U=6706,500$, $p<0,05$); P38 kodlu “Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor” maddesinde kadın sporcular (Sort= 222,51) erkek sporculara göre (Sort= 175,07) anlamlı şekilde yüksek ($U=6068$, $p<0,05$) sıra ortalamasına sahiptir. Buna göre P34 maddesine erkeklerin, P38 maddesine de kadınların katılımı daha yüksektir.

Maddi problemler alt başlığında yer alan ve “Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Millî Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor” şeklinde ifade edilen P44 maddesi ($U=6836,5$; $p<0,05$) ile “THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar” şeklinde ifade edilen P48 maddesinde ($U=6673$, $p<0,05$) kadınların sıra ortalaması erkeklerden anlamlı şekilde yüksektir. Buna göre bu iki maddeye kadınlar daha yüksek katılım göstermişlerdir.

Son olarak problemler anketinde tesislerle ilgili problemler alt başlığında yer alan P57 kodlu “Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor” maddesinde cinsiyete göre anlamlı fark ($U=6281,5$; $p<0,05$) bulunmuştur. Buna göre kadın sporcuların bu maddeye katılımları (Sort=218,48) erkeklerden (Sort=175,76) anlamlı şekilde daha yüksektir. Problemler anketinde yer alan diğer 63 maddede cinsiyete göre anlamlı farklılık bulunmamıştır ($p>0,05$).

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların yaşına göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Problemler Anketi”nde yer alan madde puanlarının yaş gruplarına göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık içerdiği saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla yaşa göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.4’de; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-10 Çizelge 2’de verilmiştir.

Çizelge 4.4. Sporcuların yaşlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Yaş	n	Sıra Ort.	χ^2	sd	p	Anlamlı Fark*
Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler	P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar.	25 Yaş ve Altı	104	193,52	10,522	4	,033	(1,4)
			26-30 Yaş	50	209,38				(2,4)
			31-35 Yaş	55	180,79				(2,5)
			36-40 Yaş	60	158,38				
			41 Yaş ve Üzeri	94	170,47				
	P6	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.	25 Yaş ve Altı	104	190,77	11,362	4	,023	(1,5)
			26-30 Yaş	50	206,56				(2,5)
			31-35 Yaş	55	186,16				(3,5)
			36-40 Yaş	60	184,45				
			41 Yaş ve Üzeri	94	155,23				
	P8	Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir.	25 Yaş ve Altı	104	172,55	12,909	4	,012	(1,2)
			26-30 Yaş	50	224,5				(2,3)
			31-35 Yaş	55	188,5				(2,4)
			36-40 Yaş	60	178,65				(2,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	168,19				
	P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	25 Yaş ve Altı	104	159,12	9,551	4	,049	(1,2)
			26-30 Yaş	50	205,86				(1,5)
			31-35 Yaş	55	189,85				
			36-40 Yaş	60	177,87				
			41 Yaş ve Üzeri	94	192,67				
Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler	P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	25 Yaş ve Altı	104	158,87	13,158	4	,011	(1,2)
			26-30 Yaş	50	206,46				(1,5)
			31-35 Yaş	55	170,69				
			36-40 Yaş	60	181,6				
			41 Yaş ve Üzeri	94	201,46				
	P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	25 Yaş ve Altı	104	160,19	11,496	4	,022	(1,4)
			26-30 Yaş	50	179,38				(1,5)
			31-35 Yaş	55	172,18				
			36-40 Yaş	60	195,96				
			41 Yaş ve Üzeri	94	204,36				
Otorite Belirsizliğinden Kaynaklanan Problemler	P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK'nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve Türkiye'yi temsil etme şansı çok azdır.	25 Yaş ve Altı	104	210,52	21,181	4	,000	(1,3)
			26-30 Yaş	50	204,99				(1,4)
			31-35 Yaş	55	153,56				(1,5)
			36-40 Yaş	60	159,65				(2,3)
			41 Yaş ve Üzeri	94	169,12				(2,4)

Çizelge 4.4. (Devam) Sporcuların yaşlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler	P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM'nin desteği çok azdır.	25 Yaş ve Altı	104	162,05	12,132	4	,016	(1,4)
			26-30 Yaş	50	195,69				(4,5)
			31-35 Yaş	55	184,54				
			36-40 Yaş	60	214,21				
			41 Yaş ve Üzeri	94	174,75				
Maddi Problemler	P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	25 Yaş ve Altı	104	196,08	20,683	4	,000	(1,3)
			26-30 Yaş	50	210,28				(1,5)
			31-35 Yaş	55	152,33				(2,3)
			36-40 Yaş	60	198,33				(2,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	158,32				(3,4)
	P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	25 Yaş ve Altı	104	197,69	15,238	4	,004	(1,5)
			26-30 Yaş	50	200,37				(2,5)
			31-35 Yaş	55	187,49				(3,5)
			36-40 Yaş	60	175,15				
			41 Yaş ve Üzeri	94	156,03				
	P45	Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor.	25 Yaş ve Altı	104	201,81	17,207	4	,002	(1,3)
			26-30 Yaş	50	205,78				(1,4)
			31-35 Yaş	55	173,91				(1,5)
			36-40 Yaş	60	167,18				(2,3)
			41 Yaş ve Üzeri	94	161,63				(2,4)
	P46	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	25 Yaş ve Altı	104	202,08	18,408	4	,001	(1,3)
			26-30 Yaş	50	210,65				(1,4)
			31-35 Yaş	55	171,91				(1,5)
			36-40 Yaş	60	164,66				(2,3)
			41 Yaş ve Üzeri	94	161,52				(2,4)
	P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	25 Yaş ve Altı	104	208,99	25,372	4	,000	(1,3)
			26-30 Yaş	50	206,55				(1,4)
			31-35 Yaş	55	168,09				(1,5)
			36-40 Yaş	60	174,83				(2,3)
			41 Yaş ve Üzeri	94	151,8				(2,5)
Medya ve İmaj ile İlgili Problemler	P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	25 Yaş ve Altı	104	223,81	40,286	4	,000	(1,3)
			26-30 Yaş	50	201,58				(1,4)
			31-35 Yaş	55	173,29				(1,5)
			36-40 Yaş	60	146,92				(2,4)
			41 Yaş ve Üzeri	94	152,82				(2,5)
	P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	25 Yaş ve Altı	104	196,2	22,888	4	,000	(1,5)
			26-30 Yaş	50	214				(2,3)
			31-35 Yaş	55	182,93				(2,4)
			36-40 Yaş	60	174,45				(2,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	153,55				(3,5)

Çizelge 4.4. (Devam) Sporcuların yaşlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

	P52	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	25 Yaş ve Altı	104	199,42	23,425	4	,000	(1,4)
			26-30 Yaş	50	216,44				(1,5)
			31-35 Yaş	55	179,05				(2,3)
			36-40 Yaş	60	163,65				(2,4)
			41 Yaş ve Üzeri	94	157,85				(2,5)
	P53	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar.	25 Yaş ve Altı	104	196,42	10,165	4	,038	(1,5)
			26-30 Yaş	50	197,31				(2,5)
			31-35 Yaş	55	188,05				
			36-40 Yaş	60	177,38				
			41 Yaş ve Üzeri	94	157,32				
	P54	Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye'deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor.	25 Yaş ve Altı	104	194,16	12,819	4	,012	(1,5)
			26-30 Yaş	50	204,45				(2,5)
			31-35 Yaş	55	188,18				(3,5)
			36-40 Yaş	60	179,35				
			41 Yaş ve Üzeri	94	154,68				
	P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	25 Yaş ve Altı	104	203,97	20,260	4	,000	(1,4)
			26-30 Yaş	50	209,95				(1,5)
			31-35 Yaş	55	177,23				(2,4)
			36-40 Yaş	60	165,05				(2,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	156,44				
	P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	25 Yaş ve Altı	104	204,52	17,469	4	,002	(1,4)
			26-30 Yaş	50	204,2				(1,5)
			31-35 Yaş	55	175,13				(2,5)
			36-40 Yaş	60	173,17				
			41 Yaş ve Üzeri	94	154,93				
Tesislerle İlgili Problemler	P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.	25 Yaş ve Altı	104	193,46	16,026	4	,003	(1,5)
			26-30 Yaş	50	199,84				(2,5)
			31-35 Yaş	55	191,63				(3,5)
			36-40 Yaş	60	188,98				(4,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	149,74				
	P60	Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor.	25 Yaş ve Altı	104	179,02	9,941	4	,041	(1,2)
			26-30 Yaş	50	212,72				(2,5)
			31-35 Yaş	55	188,01				
			36-40 Yaş	60	185,38				
			41 Yaş ve Üzeri	94	163,29				
Kulüpler ile İlgili Problemler	P70	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri//toplulukları destek görmüyor.	25 Yaş ve Altı	104	213,63	21,362	4	,000	(1,3)
			26-30 Yaş	50	199,2				(1,4)
			31-35 Yaş	55	162,84				(1,5)
			36-40 Yaş	60	165,07				(2,3)
			41 Yaş ve Üzeri	94	159,87				(2,5)
			Toplam	363					

*p<0,05; 1: 25 yaş ve altı; 2: 26-30 yaş; 3: 31-35 yaş; 4: 36-40 yaş; 5: 41 yaş ve üzeri

Çizelge 4.4.'de yer alan sonuçlara göre problemler anketinde yer alan 70 maddenin 23'ünde yaş gruplarına göre anlamlı farklılık olduğu ($p<0,05$) olduğu görülmüştür. Buna göre yamaç paraşütü ile ilgili problemler alt başlığında yer alan P5 kodlu “Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar” maddesinde ($\chi^2(4,363)=10,522$, $p<0,05$), P6 kodlu “Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor” maddesinde ($\chi^2(4,363)=11,362$, $p<0,05$), P8 kodlu “Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir” maddesinde ($\chi^2(4,363)=12,909$, $p<0,05$) ve P10 kodlu “Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar” maddesinde ($\chi^2(4,363)=9,551$, $p<0,05$) maddesinde yaş gruplarına göre anlamlı fark bulunmuştur. Alt gruplarda ikili olarak yapılan Mann Whitney U-Testi sonuçlarına göre P5 maddesinde 25 yaş ve altı ile 36-40 yaş, 26-30 yaş ile 36-40 yaş ve 26-30 yaş ile 41 yaş ve üzeri yaş grupları arasında anlamlı farklılık ortaya çıkmıştır. Buna göre ilgili maddedeki probleme 25 yaş ve altı yaşta olanların katılımı 36-40 yaş grubundakilerden, 26-30 yaş arasındakilerin katılımı da hem 36-40 yaş hem de 41 ve üzeri yaş grubundakilerden daha yüksektir. P6 maddesinde yaş gruplarına göre 25 yaş ve altı, 26-30 yaş, 31-35 yaş grubundaki sporcuların maddeye katılım düzeylerinin 41 yaş ve üzeri yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksek olduğu görülmüştür. P8 maddesine 26-30 yaş grubundakilerin katılımı diğer üç yaş grubundaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. P10 maddesinde ise 26-30 yaş grubundakiler ile 41 ve üzeri yaş grubundakilerin sıra ortalamaları 25 ve altı yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksektir.

Denetimsizlikten kaynaklanan problemler alt başlığında P16 kodlu “Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor” maddesinde ($\chi^2(4,363)=13,158$, $p<0,05$) ve P19 kodlu “Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor” maddesinde ($\chi^2(4,363)=11,496$, $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı fark bulunmuştur. P16 maddesi için alt gruplarda yapılan Mann Whitney U testine göre 26-30 yaş ve 41 ve üzeri yaş grubundakilerin sıra ortalamalarının 25 yaş ve altında yaşta olan sporculardan anlamlı şekilde yüksek olduğu görülmüştür. P19 maddesine 36-40 yaş ile 41 ve üzeri yaş grubundaki sporcuların katılımının 25 yaş ve altı grubundaki sporcuların katılımından anlamlı şekilde yüksek olduğu bulunmuştur.

Otorite Belirsizliğinden Kaynaklanan Problemler alt başlığında sadece P24 kodlu “THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve Türkiye’yi temsil etme şansı çok azdır” maddesinde yaş gruplarına göre anlamlı fark ($\chi^2(4,363)=21,181$, $p<0,05$) bulunmuştur. Bu maddeye 25 yaş ve altındaki sporcuların katılımı 31-35 yaş, 36-40 yaş ve 41 yaş ve üzeri yaş grubundaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir ($p<0,05$). Ayrıca aynı maddede 26-30 yaş grubundaki sporcuların sıra ortalamaları 31-35 yaş ve 36-40 yaş grubundaki sporculardan yüksektir ($p<0,05$).

Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler alt başlığında P33 kodlu “Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır” maddesinde ($\chi^2(4,363)=12,132$, $p<0,05$) ve P36 kodlu “Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar” maddesinde ($\chi^2(4,363)=20,683$, $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı farklılık olduğu görülmüştür. P33 maddesinde 36-40 yaş grubundaki sporcuların katılımı 25 yaş ve altı ile 41 ve üzeri yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksektir. P36 maddesinde 25 yaş ve altı, 26-30 yaş ve 36-40 yaş grubundaki sporcuların katılımı 31-35 yaş ile 41 ve üzeri yaş grubundaki sporculardan yüksek çıkmıştır.

Problemler anketinde maddelere verilen yanıtlarda yaş gruplarına göre en fazla farklılık içeren alt başlık maddi problemler alt başlığı olmuştur. Buna göre P44 kodlu “Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Millî Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor” maddesinde ($\chi^2(4,363)=15,238$, $p<0,05$), P45 kodlu “Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor” maddesinde ($\chi^2(4,363)=17,207$, $p<0,05$), P46 kodlu “Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor” maddesinde ($\chi^2(4,363)=18,408$, $p<0,05$), P47 kodlu “Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar” maddesinde ($\chi^2(4,363)=25,372$, $p<0,05$) ve P48 kodlu “THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar” maddesinde ($\chi^2(4,363)=40,286$, $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı fark olduğu görülmüştür. P44 maddesinde 25 yaş ve altı, 26-30 yaş ve 31-35 yaş grubundaki sporcuların 41 ve üzeri yaş grubundaki sporculardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamalarına sahip

oldukları ortaya çıkmıştır. P45 ve P46 maddelerinde ise 25 ve altı ile 26-30 yaş grubundaki sporcuların katılımları diğer üç grupta yer alan sporcudan anlamlı şekilde yüksektir. P47 ve P48 maddelerinde ortak olarak 25 yaş ve altı yaş grubundakilerin katılımları 31-35 yaş, 36-40 yaş ve 41 ve üzeri yaş grubundakilerden; 26-30 yaş grubundakilerin katılımları 41 ve üzeri yaş grubundakilerden yüksek çıkmıştır. Buna ilaveten 26-30 yaş grubundaki sporcular P47’de 31-35 yaş grubundakilerden, P48’de de 36-40 yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksek katılım göstermiştir.

Medya ve imaj ile ilgili problemler alt başlığında P51 kodlu “Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar” maddesinde ($\chi^2(4,363)=22,888$, $p<0,05$), P52 kodlu “Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor” maddesinde ($\chi^2(4,363)=23,425$, $p<0,05$), P53 kodlu “Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar” maddesinde ($\chi^2(4,363)=10,165$, $p<0,05$), P54 kodlu “Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye’deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor” maddesinde ($\chi^2(4,363)=12,819$, $p<0,05$), P55 kodlu “Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor” maddesinde ($\chi^2(4,363)=20,260$, $p<0,05$) ve P56 kodlu “Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar” maddesinde ($\chi^2(4,363)=17,469$, $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı farklılık olduğu görülmüştür. Yapılan Mann Whitney U-Testi sonuçlarına göre P51 ve P52 maddelerinde 25 ve altı yaş grubundakilerin 41 ve üzeri yaş grubundakilerden, 26-30 yaş grubundakilerin 31-35 yaş, 36-40 yaş ile 41 ve üzeri yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip oldukları görülmüştür. Buna ilaveten P51 maddesinde 31-35 yaş grubundakilerin 41 ve üzeri, P52 maddesinde 25 ve altı yaş grubundakilerin 36-40 yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksek katılım gösterdikleri görülmüştür. P53 ve P54 maddesinde 25 ve altı yaş grubundakiler ile 26-30 yaş grubundakilerin katılımları 41 ve üzeri yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksektir. P54 maddesinde ayrıca 31-35 yaş grubundakilerin sıra ortalamaları 41 yaş ve üzeri yaş grubundakilerden yüksek çıkmıştır. P55 ve P56 maddelerinde ise 25 ve altı yaş grubundakilerin sıra ortalaması 36-40 yaş ile 41 yaş ve üzeri yaş grubundakilerden, 26-30 yaş grubundakilerin sıra ortalamaları 41 ve üzeri yaş

grubundakilerden yüksek çıkmıştır. Buna ilaveten P55 maddesinde 26-30 yaş grubundakilerin katılımları 36-40 yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksektir.

Tesislerle ilgili problemler alt başlığında yer alan P57 kodlu “Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor” maddesinde ($\chi^2(4,363)=16,026$, $p<0,05$) ve P60 kodlu “Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor” maddesinde ($\chi^2(4,363)=9,941$, $p<0,05$) maddesinde yaş gruplarına anlamlı farklılık olduğu görülmüştür. Yapılan Mann Whitney U-Testine göre P57 maddesinde 41 yaş ve üzeri grubundakilerin sıra ortalaması diğer dört yaş grubundakilerden anlamlı şekilde düşüktür. P60 maddesinde 26-30 yaş grubundakilerin katılımları 25 ve altı ile 41 ve üzeri yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksektir.

Son olarak “Kulüpler ile İlgili Problemler” alt başlığında P70 kodlu “Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri/toplulukları destek görmüyor” maddesinde yaş gruplarına göre anlamlı farklılık olduğu ($\chi^2(4,363)=21,362$, $p<0,05$) görülmüştür. Bu maddede 25 ve altı ile 26-30 yaş grubundaki sporcuların katılımları 31-35 yaş ile 41 ve üzeri yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksek çıkmıştır. Bu bulgulara ilaveten 25 ve altı yaş grubundaki sporcuların sıra ortalamaları 36-40 yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksektir. Bu sonuçlara karşılık olarak organizasyonlarla ve malzeme ile ilgili problemler alt başlıklarında yer alan maddelerde yaş gruplarına göre anlamlı fark saptanmamıştır.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların medeni duruma göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Problemler Anketi”nde yer alan madde puanlarının medeni duruma dayalı olarak farklılık içerip içermediği Mann Whitney U-Testi ile incelenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla medeni duruma göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.5’te; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-10 Çizelge 3’te verilmiştir.

Çizelge 4.5. Sporcuların medeni durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U-Testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Cinsiyet	n	Sıralar Ort.	Sıralar Top.	U	p*
Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler	P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	Evli	150	196,51	29477	13798,000	,020
			Bekâr	213	171,78	36589		
	P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	Evli	150	170,42	25563	14238,000	,045
			Bekâr	213	190,15	40503		
	P21	Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar.	Evli	150	163,46	24519,5	13194,500	,003
			Bekâr	213	195,05	41546,5		
	P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	Evli	150	159,39	23908	12583,000	,000
			Bekâr	213	197,92	42158		
Otorite Belirsizliğinden Kaynaklanan Problemler	P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK'nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve Türkiye'yi temsil etme şansı çok azdır.	Evli	150	166,67	25000,5	13675,500	,012
			Bekâr	213	192,8	41065,5		
Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler	P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	Evli	150	170,14	25521,5	14196,500	,041
			Bekâr	213	190,35	40544,5		
Organizasyonlarla İlgili Problemler	P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	Evli	150	167,35	25102	13777,000	,021
			Bekâr	213	192,32	40964		
Maddi Problemler	P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	Evli	150	170,23	25534,5	14209,500	,027
			Bekâr	213	190,29	40531,5		
	P46	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	Evli	150	168,15	25223	13898,000	,013
			Bekâr	213	191,75	40843		
	P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	Evli	150	163,02	24453	13128,000	,001
			Bekâr	213	195,37	41613		
	P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	Evli	150	155,31	23296	11971,000	,000
			Bekâr	213	200,8	42770		
Medya ve İmaj ile İlgili Problemler	P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	Evli	150	171,79	25768	14443,000	,045
			Bekâr	213	189,19	40298		

Çizelge 4.5. (Devam) Sporcuların medeni durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U-Testi sonuçları

	P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	Evli	150	162,86	24428,5	13103,500	,001
			Bekâr	213	195,48	41637,5		
	P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	Evli	150	161,88	24281,5	12956,500	,001
			Bekâr	213	196,17	41784,5		
Tesislerle İlgili Problemler	P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.	Evli	150	169,9	25484,5	14159,500	,035
			Bekâr	213	190,52	40581,50		
Malzeme ile İlgili Problemler	P66	Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar.	Evli	150	161,15	24172,5	12847,500	,001
			Bekâr	213	196,68	41893,5		
Kulüpler ile İlgili Problemler	P69	Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler.	Evli	150	167,56	25134,5	13809,500	,019
			Bekâr	213	192,17	40931,5		
	P70	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri//toplulukları destek görmüyor.	Evli	150	156,21	23431	12106,000	,000
			Bekâr	213	200,16	42635		
Toplam				363				

*p<0,05

Çizelge 4.5'te yer alan sonuçlara göre denetimsizlik ile ilgili problemler alt başlığında yer alan P19 kodlu "Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor" maddesinde (U=13798, p<0,05) P20 kodlu "Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır" maddesinde (U=14238, p<0,05); P21 kodlu "Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar" maddesinde (U=13194, p<0,05), ve P22 kodlu "Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar" maddesinde (U=12583, p<0,05) medeni duruma göre anlamlı fark bulunmuştur. Buna göre P19'da evlilerin (Sort=196,51) sıra ortalamaları bekârlara göre (Sort=171,78) anlamlı şekilde yüksektir. P20, P21 ve P22 maddelerinde bekâr sporcuların (Sort(P20)= 190,15; Sort(P21)= 195,05; Sort(P22)=197,92) görüşleri evli sporculardan (Sort(P20)= 170,42; Sort(P21)= 163,46; Sort(P22)=159,39) anlamlı şekilde daha yüksektir.

Otorite belirsizliğinden kaynaklanan problemler alt başlığında yer alan P24 kodlu “THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve Türkiye’yi temsil etme şansı çok azdır” maddesinde bekâr sporcuların sıra ortalamaları (Sort=192,8) evli sporculardan (Sort=166,67) daha yüksektir ($U=13675$, $p<0$). Buna göre ilgili maddeye bekâr sporcular evli sporculardan daha yüksek katılım göstermişlerdir.

Destek ve sponsorluk ile ilgili problemler alt başlığında yer alan maddelerden sadece P36 kodlu “Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar” maddesi medeni duruma göre farklılık göstermiştir. Elde edilen sonuca göre bekârların sıra ortalaması (Sort=190,35), evlilerden (Sort=170,14) anlamlı şekilde yüksektir ($U=14196,5$; $p<0,05$).

Organizasyonlarla ilgili problemler başlığı altında yer alan P39 kodlu Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor” maddesinde bekâr sporcuların görüşleri evli sporculardan anlamlı şekilde farklı çıkmıştır. Buna göre bekâr sporcuların sıra ortalamaları (Sort=192,32) evli sporculardan (Sort=167,35) anlamlı şekilde yüksektir.

Medeni duruma göre en fazla farklılığın çıktığı alt başlık maddi problemler başlığı olmuştur. Buna göre bu alt başlıkta yer alan P44 kodlu “Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Millî Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor” maddesinde ($U=14209,05$; $p<0,05$), P46 kodlu “Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor” maddesinde ($U=13898$; $p<0,05$), P47 kodlu “Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar” ($U=13128$; $p<0,05$) ve P48 kodlu “THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar” ($U=11971$; $p<0,05$) maddelerinde medeni duruma göre anlamlı farklılık bulunmuştur. Buna bu dört maddede bekâr sporcuların sıra ortalamaları (Sort(P44)=190,29; Sort(P46)=191,75; Sort(P47)=195,37; Sort(P48)=200,8) evli sporculardan (Sort(P44)=170,23; Sort(P46)=168,15; Sort(P47)=163,02; Sort(P48)=155,31) anlamlı şekilde yüksektir.

Medya ve imaj ile ilgili problemler alt başlığında P51 kodlu “Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar” maddesinde (U=144443; $p<0,05$); P55 kodlu “Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor” maddesinde (U=13103,5; $p<0,05$); P56 kodlu “Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar” maddesinde (U=12956; $p<0,05$) medeni duruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre üç maddede de bekâr sporcuların sıra ortalaması (Sort(P51)=189,19; Sort(P55)=195,48; Sort(P56)=196,17); evli sporculardan (Sort(P51)=171,79; Sort(P55)=162,86; Sort(P56)=161,88) anlamlı şekilde yüksektir.

Tesislerle ilgili problemler alt başlığında yer alan P57 kodlu “Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor” maddesinde bekâr sporcuların sıra ortalaması (Sort=190,52) evli sporculardan (Sort=169,9) anlamlı şekilde yüksektir (U=14159,5; $p<0,05$). Buna göre bu maddeye bekâr sporcular evli sporculardan daha yüksek katılım göstermişlerdir.

Malzeme ile ilgili problemler alt başlığında yer alan maddelerden sadece P66 kodlu “Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar” maddesinde medeni duruma göre anlamlı fark çıkmıştır (U=12847.500; $p<0,05$). Buna göre bekâr sporcuların maddedeki sıra ortalamaları (Sort=196,68) evli sporculardan (Sort=161,15) anlamlı şekilde yüksektir.

Bu alt problemde medeni duruma göre anlamlı farklılık veren en son alt başlık kulüplerle ilgili problemler alt başlığıdır. Buna göre alt başlıkta yer alan P69 kodlu “Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler” maddesinde (U=13809,500; $p<0,05$) ve P70 kodlu “Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri//toplulukları destek görmüyor” maddesinde (U=12106; $p<0,05$) medeni duruma göre anlamlı fark bulunmuştur. Her iki maddede de bekâr sporcuların sıra ortalamaları (Sort(P69)= 192,17; Sort(P70)= 200,16) evli sporculardan (Sort(P69)= 167,56; Sort(P70)= 156,21) yüksektir.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların öğrenim durumuna göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Problemler Anketi”nde yer alan madde puanlarının öğrenim durumuna göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık içerdiği saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla öğrenim durumuna göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.6’da; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-10 Çizelge 4’de verilmiştir.

Çizelge 4.6. Sporcuların öğrenim durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Öğrenim	n	Sıra Ort	χ^2	sd	p	Anlamlı Fark*
Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler	P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	Lise	51	177,57	13,179	3	,004	(3,4)
			Önlisans	47	145,06				
			Lisans	217	191,91				
			Lisansüstü	48	178,06				
	P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	Lise	51	221,65	11,688	3	,009	(1,2)
			Önlisans	47	150,51				(1,3)
			Lisans	217	181,86				(1,4)
			Lisansüstü	48	171,34				
Organizasyonlarla İlgili Problemler	P41	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işaretlendirmeler ve levhalar yeterli değildir.	Lise	51	215,72	9,570	3	,023	(1,2)
			Önlisans	47	150,46				(1,4)
			Lisans	217	184,33				(3,4)
			Lisansüstü	48	166,53				
Medya ve İmaj ile İlgili Problemler	P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	Lise	51	206,66	7,970	3	,047	(1,3)
			Önlisans	47	202,72				
			Lisans	217	173,83				
			Lisansüstü	48	172,43				
			Toplam	363					

*p<0,05; 1: Lise; 2: Önlisans; 3: Lisans; 4: Lisansüstü

Problemler anketinden elde edilen verilere öğrenim durumuna dayalı olarak uygulanan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre ankette yer alan dört maddede anlamlı fark ortaya çıkmıştır (p<0,05). Buna göre Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler alt başlığında yer alan P18 kodlu “Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor” maddesinde ($\chi^2(3,363)= 13,179$; p<0,05) ve P22 kodlu “Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar” maddesinde

($\chi^2(3,363)= 11,688$; $p<0,05$) öğrenim durumuna göre anlamlı farklılık bulunmuştur. Yapılan Mann Whitney U-Testinin sonucunda P18 maddesine lisans mezunlarının lisansüstü mezunlarından; P22 maddesine de lise mezunlarının diğer öğrenim durumuna sahip sporculardan anlamlı şekilde daha yüksek katılım gösterdikleri görülmüştür.

Organizasyonlarla İlgili Problemler alt başlığında yer alan P41 kodlu “Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işaretlendirmeler ve levhalar yeterli değildir” maddesinde öğrenim türün göre anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2(3,363)=9,570$; $p<0,05$). Bu maddeye lise mezunlarının önlisans ve lisansüstü mezunlarından; lisans mezunlarının lisansüstü mezunlarından yüksek katılım gösterdiği görülmüştür.

Son olarak Medya ve İmaj ile İlgili Problemler alt başlığında yer alan “Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar” maddesine verilen yanıtlarda sporcuların sahip oldukları öğrenim durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır. ($\chi^2(3,363)=7,970$; $p<0,05$). Bu maddede lise mezunlarının sıra ortalamaları lisans mezunlarından anlamlı şekilde yüksek çıkmıştır.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların spor yaşlarına göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Problemler Anketi”nde yer alan madde puanlarının spor yaşına göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık içerdiği saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla spor yaşına göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.7’de; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-10 Çizelge 5’te verilmiştir.

Çizelge 4.7. Sporcuların spor yaşlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Spor yaşı	n	Sıra Ort	χ^2	sd	p	Anlamlı Fark*
Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler	P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor.	1-5 Yıl	217	165,05	16,351	3	,001	(1,2)
			6-10 Yıl	78	213,43				(1,3)
			11-15 Yıl	37	206,99				
			16 ve Üstü	31	191,77				
	P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasında kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor.	1-5 Yıl	217	169,81	12,042	3	,007	(1,2)
			6-10 Yıl	78	215,26				
			11-15 Yıl	37	183,66				
			16 ve Üstü	31	181,66				
	P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	1-5 Yıl	217	167,82	14,434	3	,002	(1,2)
			6-10 Yıl	78	208,58				(1,4)
			11-15 Yıl	37	179,99				
			16 ve Üstü	31	216,77				
	P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	1-5 Yıl	217	168,29	10,130	3	,017	(1,2)
			6-10 Yıl	78	204,40				(1,3)
			11-15 Yıl	37	204,82				
			16 ve Üstü	31	194,39				
Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler	P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	1-5 Yıl	217	169,91	12,217	3	,007	(1,3)
			6-10 Yıl	78	186,10				(1,4)
			11-15 Yıl	37	220,65				
			16 ve Üstü	31	210,19				
	P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	1-5 Yıl	217	169,32	12,278	3	,006	(1,3)
			6-10 Yıl	78	187,15				(1,4)
			11-15 Yıl	37	212,19				
			16 ve Üstü	31	221,74				
	P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	1-5 Yıl	217	171,14	8,298	3	,040	(1,4)
			6-10 Yıl	78	194,79				
			11-15 Yıl	37	187,68				
			16 ve Üstü	31	219,06				
Otorite Belirsizliğinden Kaynaklanan Problemler	P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	1-5 Yıl	217	174,75	8,151	3	,043	(1,4)
			6-10 Yıl	78	192,15				(3,4)
			11-15 Yıl	37	168,45				
			16 ve Üstü	31	223,35				
	P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırdaki hava sporları federasyonunun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	1-5 Yıl	217	172,15	9,487	3	,023	(1,4)
			6-10 Yıl	78	193,26				(3,4)
			11-15 Yıl	37	179,62				
			16 ve Üstü	31	225,42				
Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler	P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM'nin desteği çok azdır.	1-5 Yıl	217	171,93	8,846	3	,031	(1,4)
			6-10 Yıl	78	188,63				
			11-15 Yıl	37	190,91				
			16 ve Üstü	31	225,21				

Çizelge 4.7. (Devam) Sporcuların spor yaşlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

	P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	1-5 Yıl	217	201,58	23,534	3	,000	(1,2)
			6-10 Yıl	78	143,99				
			11-15 Yıl	37	146,54				
			16 ve Üstü	31	182,92				
Maddi Problemler	P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	1-5 Yıl	217	196,55	15,976	3	,001	(1,2)
			6-10 Yıl	78	164,24				(1,3)
			11-15 Yıl	37	143,50				
			16 ve Üstü	31	170,76				
	P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	1-5 Yıl	217	201,19	22,486	3	,000	(1,2)
			6-10 Yıl	78	156,58				(1,3)
			11-15 Yıl	37	148,70				(1,4)
			16 ve Üstü	31	151,39				
Malzeme ile İlgili Problemler	P64	Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülmeleri tamir edebilecek, bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir.	1-5 Yıl	217	190,31	10,816	3	,013	(1,2)
			6-10 Yıl	78	160,38				(1,3)
			11-15 Yıl	37	154,88				(3,4)
			16 ve Üstü	31	210,60				
			Toplam			363			

*p<0,05; 1: 1-5 yıl; 2: 6-10 yıl; 3: 11-15 yıl; 4: 16 yıl ve üstü

Çizelge 4.7’de yer alan sonuçlara göre problemler anketinde yer 70 maddenin 14’ünde spor yaşına göre anlamlı farklılık bulunmuştur. Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler başlığı altında yer alan P1 ($\chi^2(3,363=16,351; p<0,05)$); P2 kodlu Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor” maddesinde ($\chi^2(3,363=12,042; p<0,05)$); P3 kodlu “Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir” maddesinde ($\chi^2(3,363=14,434; p<0,05)$) ve P10 kodlu “Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar” maddesinde ($\chi^2(3,363=10,130; p<0,05)$) spor yaşına göre anlamlı fark bulunmuştur. Yapılan Mann Whitney U-testlerine göre alt başlık altında yer alan 4 maddeye de 6-10 yıl arasında spor yaşına sahip olanların katılımları 1-5 yıl arasında spor yaşına sahip olanlardan daha yüksektir ($p<0,05$). Buna ilaveten P1 ve P10 maddelerinde 11-15 yıl spor yaşına sahip olanlar 1-5 yıl spor yaşına sahip olanlardan; P3 maddesinde 16 ve üstü spor yaşına sahip olanlar 1-5 yıl spor yaşına sahip olanlardan daha yüksek sıra ortalamasına sahiptir.

Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler alt başlığında P12 kodlu “Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor” maddesinde ($\chi^2(3,363=12,217; p<0,05)$); P16 kodlu “Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor” maddesinde

($\chi^2(3,363)=12,278$; $p<0,05$) ve P19 kodlu “Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor” maddesinde (ki- kare(3,363)= 8,298; $p<0,05$) spor yaşına göre anlamlı fark bulunmuştur. Bu alt başlıkta fark çıkan üç maddede de 16 ve üstü spor yaşına sahip olanlar 1-5 yıl spor yaşına sahip olanlardan yüksek sıra ortalamasına sahiptir. Ayrıca P12 ve P16 maddelerinde 11-15 yıl spor yaşına sahip olanların 1-5 yıl spor yaşına sahip olanlardan daha yüksek katılım gösterdiği görülmüştür.

Otorite Belirsizliğinden Kaynaklanan Problemler alt başlığında P23 kodlu “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir” maddesinde (ki- kare(3,363)= 8,151; $p<0,05$) ve P29 kodlu Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırdaki hava sporları federasyonun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor” maddesinde (ki- kare(3,363)= 9,487; $p<0,05$) spor yaşına göre anlamlı fark bulunmuştur. P23 ve P29 maddelerinde aynı spor yaşı grupları arasında fark çıkmıştır. Buna göre 16 ve üstü spor yaşına sahip olanların sıra ortalamaları 1-5 yıl ve 11-15 yıl spor yaşına sahip olanlardan daha yüksektir.

Sporcuların spor yaşları Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler alt başlığında P33 kodlu “Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır” maddesinde (ki- kare(3,363)= 8,846; $p<0,05$) ve P39 kodlu “Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsis yapılmıyor” maddesinde (ki- kare(3,363)= 23,534; $p<0,05$) spor yaşına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Yapılan Mann Whitney U testine göre P33 maddesinde 16 ve üstünde spor yaşına sahip olanların 1-5 yıl spor yaşına sahip olanlardan; P39 maddesinde 1-5 yıl spor yaşına sahip olanların 6-10 yıl spor yaşına sahip olanlardan daha yüksek sıra ortalamasına sahip olduğu görülmüştür.

Maddi problemler alt başlığında yer alan P47 kodlu “Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar” maddesinde (ki- kare(3,363)= 15,976; $p<0,05$) ve P48 kodlu “THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar” maddesinde (ki- kare(3,363)= 22,486; $p<0,05$) spor yaşına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Her iki madde de farklılığın benzer gruplar arasında olduğu görülmüştür. Buna göre 1-5 yıl spor yaşına sahip olanlar; 6-10 yıl ve 11-15 yıl spor yaşına sahip olanlardan daha yüksek katılım göstermişlerdir. Buna ilaveten P48’de 1-5 yıl spor yaşına sahip olanlar 16 ve üstü spor yaşına sahip olanlardan daha yüksek katılım göstermiştir.

Son olarak malzeme ile ilgili problemler alt başlığında yer alan P64 kodlu “Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülmeleri tamir edebilecek,

bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir” maddesinde (ki- kare(3,363)= 10,816; $p < 0,05$) spor yaşına göre anlamlı farklılık olduğu bulunmuştur. Bu maddede 1-5 yıl arasında spor yaşına sahip olanların 6-10 yıl ve 11-15 yıl spor yaşına sahip olanlardan; 16 ve üstü spor yaşına sahip olanların 11-15 yıl spor yaşına sahip olanlardan daha yüksek katılım gösterdikleri görülmüştür.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların sertifika seviyesine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Problemler Anketi”nde yer alan madde puanlarının sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık içerdiği saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla sertifika seviyesine göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.8’de; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-2 Çizelge 6’da verilmiştir.

Çizelge 4.8. Sporcuların sertifika seviyelerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Sertifika Seviyesi	n	Sıra Ort.	X2	sd	p	Anlamlı Fark*
Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler	P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştirilemiyorlar.	P2	125	194,78	11,640	4	,020	(1,3)
			P3	46	184,49				(1,4)
			P4	33	156,06				(4,5)
			P5	59	151,29				
			Sahip Değilim	100	191,56				
	P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	P2	125	169,48	9,604	4	,048	(1,4)
			P3	46	179,38				(4,5)
			P4	33	196,8				
			P5	59	215,32				
			Sahip Değilim	100	174,31				
Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler	P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	P2	125	196,79	16,838	4	,002	(1,2)
			P3	46	157,57				(1,5)
			P4	33	173,55				(2,4)
			P5	59	210,86				(4,5)
			Sahip Değilim	100	160,51				
	P13	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.	P2	125	192,44	10,058	4	,039	(1,5)
			P3	46	175,09				(4,5)
			P4	33	168,26				
			P5	59	207,27				
			Sahip Değilim	100	161,75				
	P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	P2	125	184,52	17,026	4	,002	(1,4)
			P3	46	173,11				(1,5)
			P4	33	196,24				(2,4)
			P5	59	220,14				(4,5)
			Sahip Değilim	100	155,74				

Çizelge 4.8. (Devam) Sporcuların sertifika seviyelerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

	P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	P2	125	189,88	10,743	4	,030	(1,5)
			P3	46	160,02				(2,4)
			P4	33	186,18				(4,5)
			P5	59	208,07				
			Sahip Değilim	100	165,5				
	P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	P2	125	172,29	25,114	4	,000	(1,2)
			P3	46	208,35				(1,4)
			P4	33	204,88				(2,5)
			P5	59	221,55				(4,5)
			Sahip Değilim	100	151,14				
Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler	P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	P2	125	196,13	12,034	4	,017	(1,5)
			P3	46	175,43				(4,5)
			P4	33	171,68				
			P5	59	201,26				
			Sahip Değilim	100	159,4				
	P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	P2	125	203,47	12,766	4	,012	(1,3)
Organizasyonlarla İlgili Problemler			P3	46	188,34				(1,4)
			P4	33	147,92				(1,5)
			P5	59	158,97				
			Sahip Değilim	100	177,08				
Maddi Problemler	P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	P2	125	213,28	26,527	4	,000	(1,2)
			P3	46	173,38				(1,3)
			P4	33	171,32				(1,4)
			P5	59	146,69				(1,5)
			Sahip Değilim	100	171,22				
	P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	P2	125	205,26	31,170	4	,000	(1,3)
			P3	46	183,85				(1,4)
			P4	33	156,42				(2,4)
			P5	59	127,27				(4,5)
			Sahip Değilim	100	192,8				
Medya ve İmaj ile İlgili Problemler	P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	P2	125	169,26	10,502	4	,033	(1,4)
			P3	46	187,79				(4,5)
			P4	33	184				
			P5	59	216,27				
			Sahip Değilim	100	174,38				
	P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	P2	125	203,52	11,404	4	,022	(1,2)
			P3	46	168,15				(1,3)
			P4	33	161,41				(1,4)
			P5	59	168,06				(1,5)
			Sahip Değilim	100	176,49				
			Toplam	363					

*p<0,05; 1: P2; 2: P3; 3: P4; 4: P5; 5: Sahip değilim

Sporcuların sahip olduğu sertifika seviyesine göre yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler başlığı altında yer alan P5 kodlu “Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar” maddesinde ($\chi^2 (4,363)=11,640$, $p<0,05$) ve P10 kodlu “Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar” maddesinde ($\chi^2 (4,363)=9,604$, $p<0,05$) sertifika seviyelerine göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Yapılan Mann Whitney U-Testi sonuçlarına göre P5 maddesinde P2 sertifikasına sahip olanların P4 ve P5 sertifikasına sahip olanlardan ve herhangi bir sertifikaya sahip olmayanların P5 sertifikasına sahip olanlardan daha yüksek katılım gösterdikleri görülmüştür ($p<0,05$). P10 maddesinde ise P5 sertifikasına sahip olanların P2 sertifikası sahiplerinden ve herhangi bir sertifikaya sahip olmayanlardan daha yüksek katılım gösterdiği tespit edilmiştir.

Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler alt başlığında P11 kodlu “Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor” maddesinde ($\chi^2 (4,363)=16,838$, $p<0,05$), P13 kodlu “Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor” maddesinde ($\chi^2(4,363)=10,058$, $p<0,05$), P16 kodlu “Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor” maddesinde ($\chi^2 (4,363)=17,026$, $p<0,05$), P18 kodlu “Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor” maddesinde ($\chi^2 (4,363)=10,743$, $p<0,05$) ve P19 kodlu “Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor” maddesinde ($\chi^2 (4,363)=25,114$, $p<0,05$) sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık bulunmuştur. Yapılan Mann Whitney U-testine göre P11 maddesinde P2 sertifikasına sahip olanların P3 sertifikası olanlar ve herhangi sertifikası olmayanlardan; P5 sertifikasına sahip olanların P3 sertifikasına sahip olanlar ile sertifikası olmayanlara göre anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip oldukları görülmüştür ($p<0,05$). P13 maddesinde P2 ve P5 sertifikasına sahip olanların maddeye katılımı sertifikası olmayanlara göre daha yüksektir ($p<0,05$). P16 ve P18 maddelerinde P2 sertifikasına sahip olanlar sertifikası olmayanlardan, P5 sertifikası olanlar P3 sertifikası olanlar ile sertifikaya sahip olmayanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir. Buna ilaveten P16 maddesinde P5 sertifikasına sahip sporcular P2

sertifikasına sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek katılım göstermişlerdir. P19 maddesinde ise P2 sertifikası olanlar ve sertifikası olmayanlar P3 ve P5 sertifikasına sahip olanlardan anlamlı şekilde düşük sıra ortalamasına sahip çıkmıştır.

Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler alt başlığı altında yer alan P36 kodlu “Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar” maddesinde sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık bulunmuştur ($\chi^2 (4,363)= 12,034, p<0,05$). Buna göre P2 ve P5 sertifikası bulunan sporcular sertifikası olmayanlara göre anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir ($p<0,05$).

Organizasyonlarla İlgili Problemler alt başlığında yer P39 kodlu “Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor” maddesinde sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık bulunmuştur ($\chi^2 (4,363)= 12,776, p<0,05$). Buna göre P2 sertifikası sahiplerinin bu maddeye katılımları sertifikası olmayanlar ile P4 ve P5 sertifikası sahiplerinden anlamlı şekilde yüksek çıkmıştır ($p<0,05$).

Maddi Problemler alt başlığında P47 kodlu “Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar” maddesinde ($\chi^2 (4,363)= 26,527, p<0,05$), P48 kodlu “THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar” maddesinde ($\chi^2 (4,363)= 31,170, p<0,05$) sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık bulunmuştur. Yapılan Mann Whitney U testine göre P47 maddesinde P2 sertifikasına sahip sporcular diğer tüm sertifika türlerine göre anlamlı şekilde yüksek katılım göstermişlerdir. P48 maddesinde ise P2 sertifikasına sahip sporcular P4 ile P5; P3 sertifikasına sahip olanlar P5 sertifikasına sahip olanlardan ve hiçbir sertifikaya sahip olmayanlar P5 sertifikasına sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip çıkmışlardır ($p<0,05$).

Medya ve İmaj ile İlgili Problemler alt başlığında P50 kodlu “Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir” maddesinde ($\chi^2 (4,363)= 10,502 p<0,05$) ve P55 kodlu “Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor” maddesinde sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık görülmüştür ($\chi^2 (4,363)=11,404, p<0,05$). Buna göre P50 maddesinde

ise P5 sertifikasına sahip olanların P2 sertifikası olanlar ve hiçbir sertifikaya sahip olmayanlardan anlamlı şekilde yüksek katılım gösterdikleri tespit edilmiştir. P55 maddesinde ise P2 sertifikasına sahip sporcuların diğer tüm sertifika kategorilerinde yer alan sporculardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip olduğu görülmüştür ($p<0,05$).

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların toplam sorti sayısına göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Problemler Anketi”nde yer alan madde puanlarının toplam sorti sayısına göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık içerdiği saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla toplam sorti sayısına göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.9’da; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-10 Çizelge 7’de verilmiştir.

Çizelge 4.9. Sporcuların toplam sorti sayılarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Sorti Sayısı	n	Sıra Ort.	χ^2	sd	p	Anlamlı Fark*
Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler	P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininden uzak eğitim veriliyor.	40 Sorti ve Altı	89	154,99	13,192	2	,001	(1,3) (2,3)
			41-80 Sorti	47	161,83				
			81 Sorti ve Üzeri	227	196,76				
	P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor.	40 Sorti ve Altı	89	167,43	7,299	2	,026	(1,3) (2,3)
			41-80 Sorti	47	157,98				
			81 Sorti ve Üzeri	227	192,69				
	P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	40 Sorti ve Altı	89	154,72	10,957	2	,004	(1,3)
			41-80 Sorti	47	174,18				
			81 Sorti ve Üzeri	227	194,31				
	P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar.	40 Sorti ve Altı	89	160,54	7,862	2	,020	(1,2) (1,3)
			41-80 Sorti	47	207,01				
			81 Sorti ve Üzeri	227	185,23				
	P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	40 Sorti ve Altı	89	151,73	11,217	2	,004	(1,3)
			41-80 Sorti	47	180,66				
			81 Sorti ve Üzeri	227	194,15				

Çizelge 4.9. (Devam) Sporcuların toplam sorti sayılarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler	P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	40 Sorti ve Altı	89	162,34	6,139	2	,046	(1,3)
			41-80 Sorti	47	175,10				
			81 Sorti ve Üzeri	227	191,14				
	P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	40 Sorti ve Altı	89	148,91	14,428	2	,001	(1,2) (1,3)
			41-80 Sorti	47	184,05				
			81 Sorti ve Üzeri	227	194,55				
	P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	40 Sorti ve Altı	89	163,34	7,509	2	,023	(1,3)
			41-80 Sorti	47	164,28				
			81 Sorti ve Üzeri	227	192,99				
	P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	40 Sorti ve Altı	89	143,51	21,308	2	,000	(1,2) (1,3)
			41-80 Sorti	47	213,00				
			81 Sorti ve Üzeri	227	190,67				
	P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	40 Sorti ve Altı	89	141,57	24,864	2	,000	(1,3) (2,3)
			41-80 Sorti	47	164,46				
			81 Sorti ve Üzeri	227	201,48				
	P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	40 Sorti ve Altı	89	154,43	10,733	2	,005	(1,3)
			41-80 Sorti	47	185,02				
			81 Sorti ve Üzeri	227	192,19				
Otorite Belirsizliğinden Kaynaklanan Problemler	P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	40 Sorti ve Altı	89	156,20	8,519	2	,014	(1,3)
			41-80 Sorti	47	181,65				
			81 Sorti ve Üzeri	227	192,19				
	P26	Türkiye’de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Milli Sporcu Belgesi alamıyorlar.	40 Sorti ve Altı	89	162,85	8,158	2	,017	(1,3)
			41-80 Sorti	47	162,54				
			81 Sorti ve Üzeri	227	193,54				
	P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırdaki hava sporları federasyonunun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	40 Sorti ve Altı	89	144,93	24,909	2	,000	(1,3) (2,3)
			41-80 Sorti	47	158,12				
			81 Sorti ve Üzeri	227	201,48				

Çizelge 4.9. (Devam) Sporcuların toplam sorti sayılarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler	P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	40 Sorti ve Altı	89	145,98	22,074	2	,000	(1,3) (2,3)
			41-80 Sorti	47	161,29				
			81 Sorti ve Üzeri	227	200,41				
	P31	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlarla paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	40 Sorti ve Altı	89	152,78	13,469	2	,001	(1,3)
			41-80 Sorti	47	169,01				
			81 Sorti ve Üzeri	227	196,15				
	P32	THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	40 Sorti ve Altı	89	159,66	10,028	2	,007	(1,3) (2,3)
			41-80 Sorti	47	162,83				
			81 Sorti ve Üzeri	227	194,73				
	P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır.	40 Sorti ve Altı	89	144,47	31,051	2	,000	(1,3) (2,3)
			41-80 Sorti	47	145,10				
			81 Sorti ve Üzeri	227	204,35				
Maddi Problemler	P35	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.	40 Sorti ve Altı	89	150,74	12,475	2	,002	(1,2) (1,3)
			41-80 Sorti	47	191,27				
			81 Sorti ve Üzeri	227	192,34				
	P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	40 Sorti ve Altı	89	201,34	8,257	2	,016	(1,3)
			41-80 Sorti	47	202,59				
			81 Sorti ve Üzeri	227	170,16				
	P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	40 Sorti ve Altı	89	162,57	6,241	2	,044	(1,3)
			41-80 Sorti	47	184,79				
			81 Sorti ve Üzeri	227	189,04				
	P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	40 Sorti ve Altı	89	202,54	7,647	2	,022	(1,3)
			41-80 Sorti	47	193,34				
			81 Sorti ve Üzeri	227	171,60				
	P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	40 Sorti ve Altı	89	145,41	20,920	2	,000	(1,3) (2,3)
			41-80 Sorti	47	168,87				
			81 Sorti ve Üzeri	227	199,06				

Çizelge 4.9. (Devam) Sporcuların toplam sorti sayılarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Tesislerle İlgili Problemler	P59	Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkarılıyor, kalkış ve iniş alanlarının düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor.	40 Sorti ve Altı	89	157,34	9,409	2	,009	(1,3)
			41-80 Sorti	47	188,27				
			81 Sorti ve Üzeri	227	190,37				
			Toplam	363					
	P61	Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor.	40 Sorti ve Altı	89	162,04	6,491	2	,039	(1,3)
			41-80 Sorti	47	175,60				
			81 Sorti ve Üzeri	227	191,15				
			Toplam	363					

*p<0,05; 1: 40 sorti ve altı, 2: 41-80 sorti; 3: 81 sorti ve üzeri

Çizelge 4.9.'a göre Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler alt başlığında yer alan maddelerden beşinde sorti sayısına göre anlamlı fark çıkmıştır. Buna göre P1 kodlu “Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=13,192$, $p<0,05$); P2 kodlu “Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=7.299$, $p<0,05$); P3 kodlu “Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir” maddesinde ($\chi^2(2,363)=10.957$, $p<0,05$); P5 kodlu “Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiriyorlar” maddesinde ($\chi^2(2,363)=7.862$, $p<0,05$) ve P10 kodlu “Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar” maddesinde ($\chi^2(2,363)=11.217$, $p<0,05$) sorti sayısına göre anlamlı fark vardır. Buna göre tüm maddelerde 81 ve üstü sortiyeye sahip olanlar 40 ve altında sorti sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir ($p<0,05$). Ayrıca P1 ve P2 maddelerine 81 ve üstü sortiyeye sahip olanlar 41-80 sortiyeye sahip olanlardan; P5’te 41-80 sortiyeye sahip olanlar 40 ve altında sortiyeye sahip olanlardan daha yüksek katılım göstermişlerdir.

Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler alt başlığında P11 kodlu “Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=6,139$, $p<0,05$); P12 kodlu “Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini

artırıyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=14,428$, $p<0,05$); P16 kodlu “Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=7,509$, $p<0$) ve P18 kodlu “Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=21,308$, $p<0,05$); P19 kodlu “Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=24,864$; $p<0$) ve P20 kodlu “Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır” maddesinde ($\chi^2(2,363)=10,733$, $p<0,05$); sorti sayısına göre anlamlı farklılık vardır. Yapılan Mann Whitney U testi sonuçlarına göre tüm maddelerde 81 ve üstü sortiye sahip olanlar 40 ve altında sortiye sahip olanlardan; P12 ve P18 maddelerinde 41-80 sortiye sahip olanlar 40 ve altında sortiye sahip olanlardan; P19 maddesinde 81 ve üstü sortiye sahip olanlar 41-80 sortiye sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir.

Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler alt başlığında yer alan altı madde sorti sayısına göre anlamlı farklılık bulunmuştur. Buna göre P23 kodlu “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir” maddesinde ($\chi^2(2,363)=8,519$, $p<0,05$); P26 kodlu “Türkiye’de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Millî Sporcu Belgesi alamıyorlar” maddesinde ($\chi^2(2,363)=8,158$, $p<0,05$); P29 kodlu “Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırdaki hava sporları federasyonun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=24,909$, $p<0,05$); P30 kodlu “GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=22,074$, $p<0,05$); P31 kodlu “Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlarla paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=13,46$; $p<0,05$) ve P32 kodlu “THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=10,028$, $p<0,05$); sorti sayısına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Her bir madde için ikili alt gruplar şeklinde yapılan karşılaştırmanın sonuçlarına göre P32 maddesinde 40 ve altı ile 41-80 sortiye sahip

olanların 81 ve üstü sortiye sahip olanlardan daha yüksek sıra ortalamasına sahip olduğu; P32 dışındaki tüm maddelerde ise 81 ve üstü sortiye sahip olanların 40 ve altı sahip olanlardan daha yüksek sıra ortalamasına sahip olduğu bulunmuştur ($p<0,05$). Ayrıca P29 ve P30 maddelerinde 81 ve üstü sortiye sahip olanlar 41-80 sortiye sahip olanlardan daha yüksek sıra ortalamasına sahiptir ($p<0,05$).

Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler alt başlığında P33 kodlu “Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır” maddesinde ($\chi^2(2,363)=31,051$, $p<0,05$); P35 kodlu “Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir” maddesinde ($\chi^2(2,363)=12,475$, $p<0,05$) ve P39 kodlu “Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsis yapılmıyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=8,257$, $p<0,05$) sorti sayısına göre anlamlı farklılık bulunmuştur. Yapılan Mann Whitney U-Testi sonuçlarına göre P33’te 81 ve üstü sortiye sahip olanlar diğer sorti kategorilerinden anlamlı şekilde olumlu görüş belirtmiştir. P35’te 41-80 ile 81 ve üstü sortiye sahip olanlar 40 ve altı sortiye sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir. P39 maddesinde ise 40 ve altı sortiye sahip olanlar 81 ve üstü sortiye sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir ($p<0,05$).

Maddi Problemler alt başlığında yer alan P44 kodlu “Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Millî Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=6,241$, $p<0,05$); P48 kodlu “THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar” maddesinde ($\chi^2(2,363)=7,647$, $p<0,05$) ve P50 kodlu “Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir” maddesinde ($\chi^2(2,363)=20,920$, $p<0,05$) sorti sayısına göre anlamlı farklılık bulunmuştur. Anlamlı farklılığa sahip bu maddelerde alt gruplar arasında yapılan Mann Whitney U-testi sonuçlarına göre, P44 maddesinde 81 ve üstü sortiye sahip olanların 40 ve altı sortiye sahip olanlardan; P48’de 40 ve altı sortiye sahip olanların 81 ve üstü sortiye sahip olanlardan ve P50’de 81 ve üstü sortiye sahip olanların diğer iki sorti kategorisinde yer alanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip olduğu görülmüştür ($p<0,05$).

Tesislerle İlgili Problemler alt başlığında P59 kodlu “Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkarılıyor, kalkış ve iniş alanlarının

düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=9,409$, $p<0,05$) ve P61 kodlu “Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=6,491$, $p<0,05$) sorti sayısına göre anlamlı farklılık olduğu görülmüştür. Alt gruplar arasında yapılan Mann Whitney U-Testi sonuçlarına göre her iki maddede de 81 ve üstü sortiyeye sahip olanların 40 ve altı sortiyeye sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip oldukları görülmüştür.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların toplam uçuş süresine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Problemler Anketi”nde yer alan madde puanlarının toplam uçuş süresine göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık içerdiği saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla toplam uçuş süresine göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.10’da; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-2 Çizelge 8’de verilmiştir.

Çizelge 4.10. Sporcuların toplam uçuş sürelerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Uçuş Süresi	n	Sıra Ort.	χ^2	sd	p	Anlamlı Fark*
Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler	P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininden uzak eğitim veriliyor.	20 Saat ve Altı	131	160,12	14,250	2	,001	(1,3) (2,3)
			21-40 Saat	48	166,75				
			41 Saat ve Üzeri	184	201,55				
	P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor.	20 Saat ve Altı	131	161,74	9,313	2	,009	(1,3)
			21-40 Saat	48	182,21				
			41 Saat ve Üzeri	184	196,37				
	P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	20 Saat ve Altı	131	162,22	12,782	2	,002	(1,3) (2,3)
			21-40 Saat	48	167,28				
			41 Saat ve Üzeri	184	199,92				
	P4	Kendisini eğitmen olarak tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar.	20 Saat ve Altı	131	165,24	6,519	2	,038	(1,2) (1,3)
			21-40 Saat	48	202,21				
			41 Saat ve Üzeri	184	188,66				

Çizelge 4.10. (Devam) Sporcuların toplam uçuş sürelerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler	P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	20 Saat ve Altı	131	158,40	11,281	2	,004	(1,2) (1,3)
			21-40 Saat	48	200,45				
			41 Saat ve Üzeri	184	193,99				
	P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	20 Saat ve Altı	131	155,89	15,282	2	,000	(1,2) (1,3)
			21-40 Saat	48	201,80				
			41 Saat ve Üzeri	184	195,42				
	P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	20 Saat ve Altı	131	162,40	11,219	2	,004	(1,3)
			21-40 Saat	48	170,60				
			41 Saat ve Üzeri	184	198,93				
	P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	20 Saat ve Altı	131	147,77	26,970	2	,000	(1,2) (1,3)
			21-40 Saat	48	180,27				
			41 Saat ve Üzeri	184	206,82				
Otorite Belirsizliğinden Kaynaklanan Problemler	P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	20 Saat ve Altı	131	162,54	9,098	2	,011	(1,3)
			21-40 Saat	48	191,85				
			41 Saat ve Üzeri	184	193,28				
	P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	20 Saat ve Altı	131	160,76	9,507	2	,009	(1,2) (1,3)
			21-40 Saat	48	194,26				
			41 Saat ve Üzeri	184	193,92				
	P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırdaki hava sporları federasyonun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	20 Saat ve Altı	131	150,65	23,147	2	,000	(1,3)
			21-40 Saat	48	182,89				
			41 Saat ve Üzeri	184	204,09				
	P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	20 Saat ve Altı	131	152,53	18,872	2	,000	(1,2) (1,3)
			21-40 Saat	48	190,76				
			41 Saat ve Üzeri	184	200,69				
	P31	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlarla paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	20 Saat ve Altı	131	163,05	8,044	2	,018	(1,3)
			21-40 Saat	48	184,92				
			41 Saat ve Üzeri	184	194,73				
	P32	THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	20 Saat ve Altı	131	164,49	6,766	2	,034	(1,3)
			21-40 Saat	48	184,16				
			41 Saat ve Üzeri	184	193,90				

Çizelge 4.10. (Devam) Sporcuların toplam uçuş sürelerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler	P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM'nin desteği çok azdır.	20 Saat ve Altı	131	149,21	23,962	2	,000	(1,2)
			21-40 Saat	48	185,73				(1,3)
			41 Saat ve Üzeri	184	204,38				
	P35	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.	20 Saat ve Altı	131	163,58	7,693	2	,021	(1,2)
			21-40 Saat	48	197,43				(1,3)
			41 Saat ve Üzeri	184	191,09				
Organizasyonlara İlgili Problemler	P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	20 Saat ve Altı	131	204,19	11,152	2	,004	(1,3)
			21-40 Saat	48	184,64				
			41 Saat ve Üzeri	184	165,51				
Maddi Problemler	P46	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	20 Saat ve Altı	131	195,57	6,844	2	,033	(1,3)
			21-40 Saat	48	190,89				
			41 Saat ve Üzeri	184	170,02				
	P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	20 Saat ve Altı	131	196,87	7,683	2	,021	(1,3)
			21-40 Saat	48	190,28				
			41 Saat ve Üzeri	184	169,25				
	P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	20 Saat ve Altı	131	202,25	16,038	2	,000	(1,3)
			21-40 Saat	48	201,75				(2,3)
			41 Saat ve Üzeri	184	162,43				
	P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	20 Saat ve Altı	131	159,04	13,198	2	,001	(1,3)
			21-40 Saat	48	179,78				
			41 Saat ve Üzeri	184	198,92				
Medya ve İmaj ile İlgili Problemler	P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	20 Saat ve Altı	131	194,14	8,055	2	,018	(1,3)
			21-40 Saat	48	201,04				(2,3)
			41 Saat ve Üzeri	184	168,39				
Toplam				363					

*p<0,05; 1: 20 saat ve altı, 2: 21-40 saat; 3: 41 saat ve üzeri

Uçuş suresine dayalı olarak yapılan Kruskal Wallis H-Testi sonuçlarına göre Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler alt başlığında yer alan maddelerden P1 kodlu “Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=14,250$; $p<0,05$), P2 kodlu “Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=9,313$; $p<0,05$), P3 kodlu “Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir” maddesinde ($\chi^2(2,363)=12,782$; $p<0,05$), P4 kodlu “Kendisini eğitmen olarak

tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar” maddesinde ($\chi^2(2,363)=6,519$; $p<0,05$) ve P10 kodlu “Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar” maddesinde ($\chi^2(2,363)=11,281$; $p<0,05$) uçuş süresine göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Yapılan Mann Whitney U testi sonuçlarına göre P1 ve P3 maddesinde 41 saat ve üzerinde uçuş süresine sahip olanlar 20 saat ve altı ile 21-40 saat arasında uçuş süresine sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir ($p<0,05$). P2 maddesinde 41 saat ve üzeri uçuş süresine sahip olanların 20 saat ve altı uçuş süresine sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek katılım göstermiştir. P4 ve P10 maddelerinde 21-40 saat ve 41 saat ve üzeri uçuş süresine sahip olanlar 20 saat ve altında uçuş süresine sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek katılım göstermiştir ($p<0,05$).

Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler alt başlığında P12 kodlu “Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)= 15,282$, $p<0,05$), P16 maddesinde “Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)= 11,219$, $p<0,05$), P19 kodlu “Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)= 26,970$, $p<0,05$) ve P20 kodlu “Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır” maddesinde ($\chi^2(2,363)= 9,098$, $p<0,05$) uçuş süresine göre anlamlı farklılık saptanmıştır. P12 ve P19’da 21-40 saat ile 41 ve üzeri saat uçuş süresine sahip olanların 20 saat ve altında uçuş süresine sahip olanlardan; P16 ve P20’de ile 41 ve üzeri saat uçuş süresine sahip olanların 20 saat ve altında uçuş süresine sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip oldukları görülmüştür.

Otorite Belirsizliğinden Kaynaklanan Problemler alt başlığında yer alan maddelerden beşinde uçuş süresine göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre P23 kodlu “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir” maddesinde ($\chi^2(2,363)= 9,507$, $p<0,05$); P29 kodlu “Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırdaki hava sporları federasyonun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor”

maddesinde ($\chi^2(2,363)= 23,147$, $p<0,05$); P30 kodlu “GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)= 18,872$, $p<0,05$); P31 kodlu “Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlarla paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)= 8,044$, $p<0,05$) ve P32 kodlu “THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)= 6,766$, $p<0,05$) uçuş süresine göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Yapılan Mann Whitney U testlerine göre P23 ve P30 maddelerinde 21-40 saat ile 41 ve üzeri saat uçuş süresine sahip olanların 20 saat ve altı uçuş süresine sahip olanlardan; P29, P31 ve P32 maddelerinde 41 saat ve üzeri uçuş süresine sahip olanların 20 saat ve altı uçuş süresine sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip oldukları görülmüştür.

Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler alt başlığında yer alan P33 kodlu “Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır” maddesinde ($\chi^2(2,363)= 23,962$; $p<0,05$) ve P35 kodlu “Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir” maddesinde ($\chi^2(2,363)= 7,693$; $p<0,05$) uçuş süresine göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Gruplar arası farkların her iki maddede de aynı gruplar arasında olduğu görülmüştür. Buna göre 21-40 saat ile 41 ve üzeri saat uçuş süresine sahip olanlar 20 saat ve altı uçuş süresine sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek katılım göstermiştir. ($p<0,05$).

Organizasyonlarla İlgili Problemler alt başlığında P39 kodlu “Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor” maddesinde anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(2,363)= 11,152$; $p<0,05$). Yapılan Mann Whitney U-Testine göre 20 saat ve altında uçuş süresine sahip olanların 41 saat ve üzeri uçuş süresine sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip oldukları görülmüştür ($p<0,05$).

Maddi Problemler alt başlığında yer alan dört maddede uçuş süresine göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre P46 kodlu “Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor” maddesinde ($\chi^2(2,363)=6,844$; $p<0,05$); P47 kodlu “Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar” maddesinde ($\chi^2(2,363)=7,683$;

$p<0,05$); P48 kodlu “THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar” maddesinde ($\chi^2(2,363)=16,038$; $p<0,05$) ve P50 kodlu “Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir” maddesinde ($\chi^2(2,363)=13,198$; $p<0,05$) uçuş süresine göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Mann Whitney U-Testine göre P46, P47 ve P48’de 20 saat ve altı uçuş süresine sahip olanların 41 saat ve üzeri uçuş süresine sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip oldukları saptanmıştır. Buna ilaveten P48 maddesine 21-40 saat uçuş süresine sahip olanların 41 saat ve üzeri uçuş süresine sahip olanlardan daha yüksek katılım gösterdiği görülmüştür ($p<0,05$). P50 maddesinde ise 41 saat ve üzeri uçuş süresine sahip olanların 20 saat ve üzeri uçuş süresine sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip olduğu görülmüştür.

Medya ve İmaj ile İlgili Problemler alt başlığında yer alan maddelerden sadece P56 maddesinde uçuş süresine göre anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(2,363)=8,055$; $p<0,05$). Buna göre maddede 41 saat ve üzerinde uçuş süresine sahip olanların 20 saat ve altı ile 21-40 saat arasında uçuş süresine sahip olanlardan anlamlı şekilde düşük sıra ortalamasına sahip oldukları görülmüştür.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların spor eğitimi aldıkları yere göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Problemler Anketi”nde yer alan madde puanlarının spor eğitimi alınan yere göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık içerdiği saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla spor eğitimi alınan yere göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.11’de; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-10 Çizelge 9’da verilmiştir.

Çizelge 4.11. Sporcuların spor eğitimi aldıkları yere göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Eğitim Kurumu	n	Sıra Ort.	χ^2	sd	p	Anlamlı Fark*
Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler	P6	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	160,81	10,746	3	,013	(1,2)
			Üniversite Kulüplerinde	88	201,11				(1,3)
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	185,02				(1,4)
			Diğer	32	201,09				
	P9	Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	184,15	11,183	3	,011	(1,4)
			Üniversite Kulüplerinde	88	172,98				(2,4)
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	172,32				(3,4)
			Diğer	32	234,11				
Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler	P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	193,89	8,245	3	,041	(1,3)
			Üniversite Kulüplerinde	88	172,24				(3,4)
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	168,70				
			Diğer	32	211,45				
	P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	198,21	11,252	3	,010	(1,2)
			Üniversite Kulüplerinde	88	152,85				(2,3)
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	183,78				(2,4)
			Diğer	32	192,28				
Otorite Belirsizliğinden Kaynaklanan Problemler	P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve Türkiye’yi temsil etme şansı çok azdır.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	166,37	11,951	3	,008	(1,2)
			Üniversite Kulüplerinde	88	211,59				(2,3)
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	175,32				
			Diğer	32	186,31				
	P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	162,96	11,767	3	,008	(1,2)
			Üniversite Kulüplerinde	88	195,95				(1,4)
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	180,96				(3,4)
			Diğer	32	221,83				
	P31	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlara paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	153,54	16,662	3	,001	(1,2)
			Üniversite Kulüplerinde	88	203,27				(1,3)
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	192,93				(1,4)
			Diğer	32	194,38				

Çizelge 4.11. (Devam) Sporcuların spor eğitimi aldıkları yere göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler	P32	THK'nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	152,56	18,359	3	,000	(1,2) (1,3) (1,4)
			Üniversite Kulüplerinde	88	202,16				
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	190,06				
			Diğer	32	211,83				
	P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM'nin desteği çok azdır.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	177,46	10,052	3	,018	(1,4) (2,4) (3,4)
			Üniversite Kulüplerinde	88	188,26				
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	169,22				
			Diğer	32	229,67				
	P34	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	191,72	11,419	3	,010	(1,2) (2,3) (2,4)
			Üniversite Kulüplerinde	88	152,48				
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	187,79				
			Diğer	32	203,83				
Organizasyonlarla İlgili Problemler	P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	188,65	8,006	3	,046	(1,3) (2,3) (3,4)
			Üniversite Kulüplerinde	88	190,86				
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	162,86				
			Diğer	32	202,25				
	P42	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insani ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	177,77	9,987	3	,019	(1,4) (2,3) (2,4)
			Üniversite Kulüplerinde	88	162,78				
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	189,81				
			Diğer	32	222,56				
	P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	165,36	11,292	3	,010	(1,2) (2,3)
			Üniversite Kulüplerinde	88	204,62				
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	180,66				
			Diğer	32	189,75				
Maddi Problemler	P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	176,56	9,583	3	,022	(1,2) (2,3)
			Üniversite Kulüplerinde	88	207,95				
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	168,22				
			Diğer	32	182,69				

Çizelge 4.11. (Devam) Sporcuların spor eğitimi aldıkları yere göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

Medya ve İmaj ile İlgili Problemler	P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	185,68	13,418	3	,004	(1,3)
			Üniversite Kulüplerinde	88	203,66				(2,3)
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	162,27				
			Diğer	32	180,83				
	P52	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	187,08	13,185	3	,004	(1,3)
			Üniversite Kulüplerinde	88	201,60				(2,3)
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	160,33				
			Diğer	32	188,14				
	P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	181,61	10,594	3	,014	(2,3)
			Üniversite Kulüplerinde	88	205,25				
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	163,60				
Diğer			32	187,42					
Kulüpler ile İlgili Problemler	P67	Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	188,52	13,369	3	,004	(1,2)
			Üniversite Kulüplerinde	88	150,96				(2,3)
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	189,29				(2,4)
			Diğer	32	215,00				
Toplam				363					

*p<0,05; 1: THK Onaylı Kuruluşlarda; 2: Üniversite Kulüplerinde; 3: Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda; 4: Diğer

Çizelge 4.11’de yer alan sonuçlara göre Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler alt başlığında yer alan P6 kodlu “Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor” maddesinde ($\chi^2(3,363)=10,746$; $p<0,05$) ve P9 kodlu “Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor maddesinde ($\chi^2(3,363)=11,183$; $p<0,05$) eğitim alınan yere göre anlamlı farklılık vardır. Buna göre P6’da THK onaylı kuruluşlardan eğitim alanlar diğer kategorilerdeki sporculardan anlamlı şekilde düşük sıra ortalamasına sahiptir ($p<0,05$). P9 maddesinde ise diğer kategorisinde yer alan sporcular THK onaylı kuruluşlar, üniversite kulüpleri ve özel eğitim veren kurumu/kuruluşlardan eğitim alan sporculardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip çıkmıştır ($p<0,05$).

Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler alt başlığında yer alan maddelerden P11 kodlu “Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor” maddesinde ($\chi^2(3,363)=8,245$; $p<0,05$) ve P19 kodlu “Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor” maddesinde ($\chi^2(3,363)=11,252$; $p<0,05$) eğitim alınan yere göre anlamlı farklılık saptanmıştır. P11 maddesinde özel eğitim veren kurum ve kuruluşlardan eğitim kurumlarında yetişen sporcuların maddeye verdikleri yanıtlar THK onaylı kuruluşlardan ve diğer eğitim kurumlarından yetişen sporculardan anlamlı şekilde düşük sıra ortalamasına sahiptir ($p<0,05$). P19 maddesinde üniversite kulüplerden eğitim alan sporcuların diğer sporculardan anlamlı şekilde düşük sıra ortalamasına sahip olduğu görülmüştür ($p<0,05$).

Otorite Belirsizliğinden Kaynaklanan Problemler alt başlığında P24 kodlu “THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve Türkiye’yi temsil etme şansı çok azdır” maddesinde ($\chi^2(3,363)=11,951$; $p<0,05$); P30 kodlu “GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor” maddesinde ($\chi^2(3,363)=11,767$; $p<0,05$); P31 kodlu “Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlarla paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor” maddesinde ($\chi^2(3,363)=16,662$; $p<0,05$); ve P32 kodlu “THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor” maddesinde ($\chi^2(3,363)=18,359$; $p<0,05$) eğitim alınan kuruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Yapılan Mann Whitney U-Testlerine göre P24 maddesinde üniversite kulüplerinde eğitim alanların THK onaylı kuruluşlarda ve özel eğitim veren kurum/kuruluşlarda eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip oldukları görülmüştür. P30, P31 ve P32 kodlu maddelerde ise THK onaylı kuruluşlarda eğitim alan sporcuların anketi cevaplayan diğer sporculardan anlamlı şekilde düşük katılım gösterdiği görülmüştür ($p<0,05$).

Destek ve Sponsorluk ile İlgili Problemler alt başlığında yer alan iç maddede eğitim alınan kuruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre P33 kodlu “Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır” maddesinde ($\chi^2(3,363)=10,052$; $p<0,05$); P34 kodlu “Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival

düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar” maddesinde ($\chi^2(3,363)=11,419$; $p<0,05$) ve P36 kodlu “Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar” maddesinde ($\chi^2(3,363)=8,006$; $p<0,05$) eğitim alınan kuruma göre anlamlı farklılık mevcuttur. Yapılan Mann Whitney U-Testine göre P33 maddesinde diğer eğitim kurumları kategorisindeki kurumlardan eğitim alan sporcuların diğer kategorilerdeki kurumlardan eğitim alan sporculardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip olduğu görülmüştür ($p<0,05$). P34 maddesinde Üniversite kulüplerinden eğitim alan sporcuların diğer sporculardan anlamlı şekilde düşük sıra ortalamasına sahip oldukları görülmüştür ($p<0,05$). P36 maddesinde ise THK onaylı kuruluşlar, üniversite kulüpleri ve diğer eğitim kurumlarından eğitim alanlar maddeye özel eğitim veren kurum/kuruluşlardan eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksek katılım göstermiştir.

Organizasyonlarla İlgili Problemler alt başlığında sadece P42 kodlu “Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insani ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir” maddesinde eğitim kurumuna göre farklılık saptanmıştır ($\chi^2(3,363)=9,987$; $p<0,05$). Buna göre maddede diğer kurumlardan eğitim alanların THK onaylı kuruluşlar ve üniversite kulüplerinden eğitim alanlardan; özel eğitim veren kurum ve kuruluşlardan eğitim alanların üniversite kulüplerinden eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksek katılım gösterdiği görülmüştür ($p<0,05$).

Maddi Problemler başlığı altında P44 kodlu “Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insani ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir” maddesinde ($\chi^2(3,363)=11,292$; $p<0,05$) ve P48 kodlu “THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar” maddesinde ($\chi^2(3,363)=9,583$; $p<0,05$) eğitim alınan yere göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Anlamlı farklılıklar her iki madde için de aynı alt gruplar arasında saptanmıştır. Buna göre P44 ve P48 maddelerinde üniversite kulüplerinde eğitim alanların sıra ortalaması THK onaylı kuruluşlar ve özel eğitim veren kurum/kuruluşlardan eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksektir ($p<0,05$).

Medya ve İmaj ile İlgili Problemler alt başlığı altında yer alan P51 kodlu “Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar” maddesinde ($\chi^2(3,363)=13,418$; $p<0,05$); P52 kodlu “Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok

kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor” maddesinde ($\chi^2(3,363)=13,185$; $p<0,05$) ve P55 kodlu “Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor” maddesinde ($\chi^2(3,363)=10,594$; $p<0,05$) eğitim alınan kuruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre P51 ve P52 maddelerinde THK onaylı kurumlar ile üniversite kulüplerinden eğitim alanların özel eğitim veren kurum/kuruluşlardan eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip olduğu görülmüştür ($p<0,05$). P55 maddesine ise üniversite kulüplerinden eğitim alanların özel eğitim veren kurum/kuruluşlardan eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksek katılım gösterdiği görülmüştür ($p<0,05$).

Kulüpler ile İlgili Problemler alt başlığında ise sadece P67 kodlu “Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir” maddesinde anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(3,363)=13,369$; $p<0,05$). Buna göre üniversite kulüplerinde eğitim alanların maddeye katılımı diğer tüm sporculardan anlamlı şekilde düşüktür ($p<0,05$).

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili problemler sporcuların spordan ekonomik kazanç sağlama durumuna göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Problemler Anketi”nde yer alan madde puanlarının spordan ekonomik kazanç sağlama durumuna göre anlamlı farklılık içerip içermediği Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla spor eğitimi alınan yere göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.12’de; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-10 Çizelge 10’da verilmiştir.

Çizelge 4.12. Sporcuların spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U-Testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Ekonomik Kazanç	n	Sıra Ort.	Sıra Top.	U	p
Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler	P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	Evet	36	213.86	7699.00	4739.000	.038
			Hayır	327	178.49	58367.00		
	P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	Evet	36	228.04	8209.50	4228.500	.004
			Hayır	327	176.93	57856.50		

Çizelge 4.12. (Devam) Sporcuların spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U-Testi sonuçları

Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler	P13	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.	Evet	36	231.69	8341.00	4097.000	.002
			Hayır	327	176.53	57725.00		
	P15	Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor.	Evet	36	216.43	7791.50	4646.500	.023
			Hayır	327	178.21	58274.50		
	P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	Evet	36	213.33	7680.00	4758.000	.045
			Hayır	327	178.55	58386.00		
Maddi Problemler	P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	Evet	36	212.36	7645.00	4793.000	.044
			Hayır	327	178.66	58421.00		
	P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	Evet	36	225.74	8126.50	4311.500	.005
			Hayır	327	177.19	57939.50		
	P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	Evet	36	224.64	8087.00	4351.000	.007
			Hayır	327	177.31	57979.00		
Medya ve İmaj ile İlgili Problemler	P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	Evet	36	95.72	3446.00	2780.000	.000
			Hayır	327	191.50	62620.00		
Medya ve İmaj ile İlgili Problemler	P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	Evet	36	155.64	5603.00	4937.000	.041
			Hayır	327	184.90	60463.00		
Toplam				363				

*p<0,05

Çizelge 4.12’de yer alan Mann Whitney U testi sonuçlarına göre Yamaç Paraşütü Eğitimi ile İlgili Problemler alt başlığında yer alan P3 kodlu “Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir” maddesinde (U=4739; p<0,05) ve P10 kodlu “Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar” maddesinde (U=4228,5; p<0,05) yamaç paraşütünden ekonomik kazanç sağlama durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre ekonomik kazanç sağlayanların sıra ortalaması hem P3 maddesinde (Sort=213,86) hem P10 maddesinde (Sort=228,04) kazanç sağlamayanlardan (Sort(P3)=178,49; Sort(P10)=176,93) anlamlı şekilde yüksektir.

Denetimsizlikten Kaynaklanan Problemler alt başlığında yer alan maddelerden P13 kodlu “Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor” maddesinde (U=4097; $p<0,05$), P15 kodlu “Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor” maddesinde (U=4646,500; $p<0,05$); P16 kodlu “Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor” maddesinde (U=4758; $p<0,05$); P18 kodlu “Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor” maddesinde (U=4793; $p<0,05$); P19 kodlu “Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor” maddesinde (U=4311; $p<0,05$), ve P22 kodlu “Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar” maddesinde (U=4351; $p<0,05$), ekonomik kazanç sağlama durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre tüm maddelerde ekonomik kazanç sağlayan sporcuların sıra ortalamaları ekonomik kazanç sağlamayanlardan anlamlı şekilde yüksektir ($p<0,05$).

Maddi Problemler alt başlığında yer alan P48 kodlu “THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar” maddesinde ekonomik kazanç sağlama durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır (U= 2780; $p<0,05$). Maddeye ilişkin olarak ekonomik kazanç sağlamayanların sıra ortalaması (Sort=191,5) ekonomik kazanç sağlayanların sıra ortalamasından (Sort=95,72) anlamlı şekilde yüksektir.

Medya ve İmaj ile İlgili Problemler alt başlığında P51 kodlu “Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar” maddesinde (U= 4937; $p<0,05$) ekonomik kazanç sağlama durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre yamaç paraşütü sporundan ekonomik kazanç sağlamayanların maddeye katılımı (Sort=184,9) ekonomik kazanç sağlayanların sıra ortalamasından (Sort=155,64) anlamlı şekilde yüksektir.

4.3. Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi Analiz Sonuçları

Araştırmanın ikinci problem cümlesine dayalı alt problemlerin çözümü için “Türkiye’de Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi”nden elde edilen veriler kullanılmıştır. İkinci problem cümlesine dayalı alt problemlerde madde puanlarına ait kişisel özelliklere dayalı gruplar arası farklar iki bağımsız grup olduğu durumda Mann Whitney U-Testi, ikiden fazla bağımsız grup olduğunda Kruskal Wallis H-Testi ile araştırılmıştır. Kruskal Wallis H-Testi sonucunda anlamlı farklılık içerdiği saptanan problem cümlelerinde hangi bağımsız gruplar arasında anlamlı farklılık olduğunu belirlemek amacıyla alt grupların ikili kombinasyonları üzerinde Mann Whitney U-Testi yapılmıştır. Çizelge 4.13’te beklentiler anketinde yer alan maddelerin normalliğine ilişkin betimsel istatistikler yer almaktadır.

4.3.1. Yamaç paraşütçülerinin beklentileri anketi ifade puanlarının analiz sonuçları

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların kişisel özelliklerine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik olarak araştırmaya katılan yamaç paraşütçülerinin problemleri oluşturan ifadelere verdikleri puanlara ait frekans, aritmetik ortalama, standart sapma, varyans, çarpıklık ve basıklık değerleri Çizelge 4.13’de verilmiştir.

Çizelge 4.13. Beklentiler Anketinde Yer Alan Madde Puanlarına Ait Betimsel İstatistikler

No	Madde	n	Ortalama	Ss	Varyans	Çarpıklık	Basıklık
B1	Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkişilerden alınmalıdır.	363	3,9256	1,02590	1,052	-,777	-,123
B2	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	363	4,7080	,56375	,318	-2,917	13,901
B3	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	363	4,3581	,97119	,943	-1,751	2,539
B4	Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmelidir.	363	4,4408	,79619	,634	-1,786	3,705
B5	Yamaç paraşütü ile uğraşan insanları bilgilendirmek adına düzenli olarak eğitim seminerleri düzenlenmelidir.	363	4,5510	,70084	,491	-2,071	5,965
B6	İlk yardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	363	4,3333	1,03083	1,063	-1,844	2,869
B7	Öludeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.	363	4,6116	,60894	,371	-2,132	7,637
B8	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	363	4,6612	,56442	,319	-2,281	9,391
B9	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.	363	4,4931	,75204	,566	-1,955	4,872

Çizelge 4.13. (Devam) Beklentiler Anketinde Yer Alan Madde Puanlarına Ait Betimsel İstatistikler

No	Madde	n	Ortalama	Ss	Varyans	Çarpıklık	Basıklık
B10	Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalıdır.	363	4,4711	,71767	,515	-1,611	3,549
B11	İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalıdır.	363	4,5014	,66222	,439	-1,899	6,465
B12	Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalıdır.	363	3,6860	1,06189	1,128	-,529	-,542
B13	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	363	4,6309	,61414	,377	-2,309	8,334
B14	İlgili federasyonda görev yapan yetkililer yamaç paraşütünün içinden gelen alanında uzman kişiler olmalıdır.	363	4,3691	,79107	,626	-1,364	2,390
B15	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.	363	4,6006	,58309	,340	-1,827	6,636
B16	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	363	4,6033	,64130	,411	-2,066	6,294
B17	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.	363	4,5758	,70253	,494	-2,074	5,645
B18	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.	363	4,5455	,72447	,525	-2,088	5,644
B19	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.	363	4,6253	,64595	,417	-2,300	7,771
B20	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	363	4,6391	,64740	,419	-2,372	7,589
B21	Sporcuların GSGM’nin desteğini hissederek demokratik ve sağlam bir çatı (federasyon) altında birleşmelerine, kendi sorunlarına çözüm yolları bulmalarına ve uygulamalarına olanak sağlanmalıdır.	363	4,4931	,71436	,510	-1,827	4,859
B22	THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmelidir.	363	3,9477	1,15151	1,326	-,978	,024
B23	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır.	363	3,4353	1,15776	1,340	-,293	-1,115
B24	Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalıdır.	363	4,2204	,81486	,664	-,826	,369
B25	Antrenörlük veya eğitmenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmelidir.	363	4,4435	,67634	,457	-1,248	2,587
B26	Türkiye’yi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	363	4,5978	,64216	,412	-2,164	7,443
B27	Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalıdır.	363	4,3333	,88989	,792	-1,486	1,912
B28	Yamaç paraşütün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalıdır.	363	4,4242	,76286	,582	-1,488	2,816
B29	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.	363	4,0468	1,14453	1,310	-1,070	,315
B30	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	363	3,7493	1,31941	1,741	-,676	-,826
B31	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	363	4,5372	,64424	,415	-1,760	5,268
B32	Yerel yönetimler kendi bölgelerinde yamaç paraşütünün ve bölge sporcularının gelişmesine yönelik kaynak aktarımı yapmalıdır.	363	4,6198	,61639	,380	-2,102	6,970
B33	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	363	4,5730	,67883	,461	-2,158	6,753

Çizelge 4.13. (Devam) Beklentiler Anketinde Yer Alan Madde Puanlarına Ait Betimsel İstatistikler

No	Madde	n	Ortalama	Ss	Varyans	Çarpıklık	Basıklık
B34	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	363	4,2755	,78742	,620	-1,144	1,777
B35	Uçuş yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmelidir.	363	4,5344	,64010	,410	-1,623	4,533
B36	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmelidir (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)	363	4,4904	,71433	,510	-1,818	4,832
B37	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabilirdiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılmalıdır.	363	4,5675	,59253	,351	-1,665	5,813
B38	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.	363	4,6198	,62529	,391	-2,370	9,072
B39	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.	363	4,6033	,59667	,356	-2,170	9,118
B40	Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalıdır.	363	4,6474	,60583	,367	-2,493	10,148
B41	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	363	4,6143	,65225	,425	-2,532	9,765
B42	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	363	4,5840	,65685	,431	-2,372	8,975
B43	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	363	4,6033	,64559	,417	-2,434	9,496
B44	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmeli ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.	363	4,4683	,70198	,493	-1,718	4,730
B45	Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	363	4,3939	,76286	,582	-1,665	4,053
B46	Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	363	4,7328	,55891	,312	-3,141	15,214
B47	Yoğun kullanılan kalkış pistlerinin ana iniş alanları spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	363	4,6777	,68385	,468	-3,085	11,919
B48	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.	363	4,6887	,56565	,320	-2,761	13,114
B49	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.	363	4,6033	,66664	,444	-2,437	8,817
B50	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.	363	4,4463	,75747	,574	-1,677	3,678
B51	Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişi olan yerlerde düzenlenmelidir.	363	4,4766	,79805	,637	-1,989	4,798
B52	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için en yüksek sayıda sporcunun katılımını mümkün kılan tarihler belirlenmelidir.	363	4,4628	,81466	,664	-1,991	4,793
B53	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları hep aynı yerlerde yapılmamalı, farklı yerlerde de yarışmalar düzenlenmelidir.	363	4,5317	,68606	,471	-2,024	6,553
B54	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	363	4,3581	,93052	,866	-1,867	3,675

Çizelge 4.13. (Devam) Beklentiler Anketinde Yer Alan Madde Puanlarına Ait Betimsel İstatistikler

No	Madde	n	Ortalama	Ss	Varyans	Çarpıklık	Basıklık
B55	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	363	4,4848	,68663	,471	-1,799	5,387
B56	Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmelidir.	363	3,5262	1,33017	1,769	-,414	-1,159
B57	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	363	4,5041	,72207	,521	-1,896	4,991
B58	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	363	4,3691	,83192	,692	-1,562	2,759
B59	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.	363	4,4628	,73629	,542	-1,938	5,735
B60	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilir.	363	4,3994	,76361	,583	-1,566	3,343
B61	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	363	4,4766	,71401	,510	-1,863	5,471
B62	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	363	4,3113	,89168	,795	-1,500	2,434
B63	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermelidir.	363	4,3416	,84363	,712	-1,575	2,918
B64	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.	363	4,5152	,64084	,411	-1,798	6,331
B65	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	363	4,5152	,67445	,455	-1,984	6,812
B66	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	363	4,4325	,81270	,660	-1,814	3,983
B67	Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır.	363	4,7631	,54017	,292	-3,174	14,479
B68	Tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmelidir.	363	4,5923	,66411	,441	-2,277	7,647
B69	Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	363	4,5923	,61217	,375	-2,100	8,170
B70	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.	363	4,5510	,66442	,441	-2,148	7,718
B71	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifieden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir.	363	4,4298	,85229	,726	-2,081	5,063
B72	Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	363	4,4490	,82067	,674	-1,961	4,481
B73	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve Türkiye’yi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	363	4,6612	,63360	,401	-2,590	9,535
B74	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	363	3,8154	1,24225	1,543	-,802	-,492
B75	Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.	363	4,5262	,71777	,515	-2,210	7,183
B76	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.	363	4,4545	,94606	,895	-2,221	4,887
B77	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	363	4,3471	,95805	,918	-1,861	3,538
B78	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelcilikten (THK) çıkarılarak eğitimler Türkiye geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.	363	4,6887	,61703	,381	-2,877	11,671

Çizelge 4.13. (Devam) Beklentiler Anketinde Yer Alan Madde Puanlarına Ait Betimsel İstatistikler

No	Madde	n	Ortalama	Ss	Varyans	Çarpıklık	Basıklık
B79	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	363	4,5592	,77152	,595	-2,613	8,608
B80	Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmelidir.	363	4,7521	,54032	,292	-3,378	17,714

Çizelge 4.13'te yer alan bilgilere göre beklentiler anketinde yer alan maddelerin ortalaması 3,435 ile 4,763 arasında değişmektedir. Buna göre en düşük ortalama sahip B23 maddesi ankette yer alan beklenti ifadeleri arasında sporcuların en düşük katılım gösterdiği beklenti ifadesidir. Buna karşılık en yüksek ortalama sahip B67 maddesi çalışmaya katılan sporcuların ankette yer alan beklenti ifadelerine verdikleri yanıtlar bakımından en yüksek katılımın olduğu maddedir. Bu bakımdan B67 maddesi ankette yer alan maddeler içinde birinci sırada yer alan beklenti ifadesine sahiptir. Ankette yer alan maddelerin standart sapması 0,540 ile 1,330 arasında değerler almaktadır. Varyans değerleri 0,292 ile 1.769 arasında değerlere sahiptir. Maddeler -0,293 ile -3,378 arasındaki çarpıklık değerleri ile sola çarpık bir dağılım sergilemektedir. Maddelere ait basıklık değerleri ise -1,159 ile 17,714 arasında yer almaktadır.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların cinsiyetine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Beklentiler Anketi”nde yer alan madde puanlarının cinsiyete dayalı olarak farklılık içerip içermediği Mann Whitney U-Testi ile incelenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla cinsiyete göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.14’te; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-11 Çizelge 1’de verilmiştir.

Çizelge 4.14. Sporcuların cinsiyetlerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Cinsiyet	n	Sıra Ort	Sıralar Topl.	U	p
Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler	B6	Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmelidir.	Kadın	53	230,17	12199,00	5662,000	,000
			Erkek	310	173,76	53867,00		
	B10	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	Kadın	53	205,86	10910,50	6950,500	,019
			Erkek	310	177,92	55155,50		
Kulüpleşme ile İlgili Beklentiler	B16	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	Kadın	53	211,48	11208,50	6652,500	,006
			Erkek	310	176,96	54857,50		

Çizelge 4.14. (Devam) Sporcuların cinsiyetlerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

	B17	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.	Kadın	53	205,31	10881,50	6979,500	,043
			Erkek	310	178,01	55184,50		
İlgili Federasyondan Beklentiler	B20	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	Kadın	53	204,16	10820,50	7040,500	,041
			Erkek	310	178,21	55245,50		
	B24	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.	Kadın	53	209,43	11100,00	6761,000	,013
			Erkek	310	177,31	54966,00		
Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler	B26	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.	Kadın	53	203,71	10796,50	7064,500	,044
			Erkek	310	178,29	55269,50		
	B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	Kadın	53	209,66	11112,00	6749,000	,009
			Erkek	310	177,27	54954,00		
	B32	Türkiye'yi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	Kadın	53	203,85	10804,00	7057,000	,048
			Erkek	310	178,26	55262,00		
Mülki İdarelerden Beklentiler	B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	Kadın	53	207,22	10982,50	6878,500	,024
			Erkek	310	177,69	55083,50		
Diğer Yamaç Paraşütçüler ve Ailelerden Beklentiler	B44	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.	Kadın	53	208,52	11051,50	6809,500	,017
			Erkek	310	177,47	55014,50		
	B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	Kadın	53	204,21	10823,00	7038,000	,047
			Erkek	310	178,20	55243,00		
	B48	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	Kadın	53	206,74	10957,00	6904,000	,025
			Erkek	310	177,77	55109,00		
Tesislerle İlgili Beklentiler	B53	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.	Kadın	53	208,40	11045,00	6816,000	,016
			Erkek	310	177,49	55021,00		
Organizasyonlarla İlgili Beklentiler	B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	Kadın	53	207,20	10981,50	6879,500	,029
			Erkek	310	177,69	55084,50		
	B61	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	Kadın	53	205,88	10911,50	6949,500	,045
			Erkek	310	177,92	55154,50		
Maddi Beklentiler	B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	Kadın	53	205,98	10917,00	6944,000	,038
			Erkek	310	177,90	55149,00		
	B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	Kadın	53	212,34	11254,00	6607,000	,010
			Erkek	310	176,81	54812,00		

Çizelge 4.14. (Devam) Sporcuların cinsiyetlerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

Kullanılan Malzemeler ile İlgili Beklentiler	B71	Kulüpler ve eğitimciler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	Kadın	53	205,97	10916,50	6944,500	,032
			Erkek	310	177,90	55149,50		
	B74	Öludeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	Kadın	53	208,12	11030,50	6830,500	,024
			Erkek	310	177,53	55035,50		
	B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve Türkiye’yi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	Kadın	53	206,58	10949,00	6912,000	,018
			Erkek	310	177,80	55117,00		
	B79	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	Kadın	53	205,87	10911,00	6950,000	,044
			Erkek	310	177,92	55155,00		
	B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	Kadın	53	217,89	11548,00	6313,000	,001
			Erkek	310	175,86	54518,00		
Toplam			363					

*p<0,05

Çizelge 4.14’te yer alan sonuçlara göre beklentiler anketi yer alan 80 maddenin 23’ünde cinsiyete göre anlamlı farklılık elde edilmiştir. Buna göre Yamaç Paraşütü Eğitimcileri ile İlgili Beklentiler alt başlığında yer alan B6 kodlu “Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmeli” maddesinde (U=5662; p<0,05) ve B10 kodlu “Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalı” maddesinde (U=6950,5; p<0,05) cinsiyete göre anlamlı fark elde edilmiştir. Buna göre her iki maddede de kadın sporcuların sıra ortalaması (Sort(B6)=230,17; Sort(B10)=205,86) erkek sporculardan (Sort(B6)=173,76; Sort(B10)=177,92) anlamlı şekilde yüksektir.

Kulüpleşme ile İlgili Beklentiler alt başlığında B16 kodlu “Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmeli” maddesinde (U=6652,5; p<0,05) ve B17 kodlu “Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalı” maddesinde (U=6979,5; p<0,05) cinsiyete göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Sonuçlara göre her iki maddede de kadın sporcuların maddeye katılımı (Sort(B16)=211,48; Sort(B17)=205,31) erkek sporculardan (Sort(B16)=176,96; Sort(B17)=178,01) anlamlı şekilde yüksektir.

İlgili Federasyondan Beklentiler alt başlığında B20 kodlu “İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemeli” maddesinde (U=7040,5; $p<0,05$) ve B24 kodlu “SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapmalı” maddesinde (U=6761; $p<0,05$) cinsiyete göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre kadın sporcular B20 maddesinde (Sort=204,16) ve B24 maddesinde (Sort=209,43) sahip oldukları sıra ortalamaları ile erkek sporculardan (Sort(B20)=178,21; Sort(B24)=177,31) anlamlı şekilde yüksek katılım göstermişlerdir.

Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler alt başlığında B26 kodlu “Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmeli” maddesinde (U=7064,5; $p<0,05$); B27 kodlu “Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmeli” maddesinde (U=6749; $p<0,05$) ve B32 kodlu “Türkiye’yi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmeli” maddesinde (U=7057; $p<0,05$) cinsiyete göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre tüm maddelerde kadın sporcular (Sort(B26)=203,71; Sort(B27)=209,66; Sort(B32)=203,85) erkek sporculardan (Sort(B26)=178,29; Sort(B27)=177,27; Sort(B32)=178,26) anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir.

Mülki İdarelerden Beklentiler alt başlığında sadece B39 kodlu “İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemeli” maddesinde cinsiyete göre anlamlı farklılık çıkmıştır (U=6878,5; $p<0,05$). Buna göre kadın sporcuların maddeye katılımı (Sort=207,22) erkek sporculardan (Sort=177,69) anlamlı şekilde yüksektir.

Diğer Yamaç Paraşütçüler ve Ailelerden Beklentiler alt başlığında B44 kodlu “Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalı” maddesinde (U=6809,5; $p<0,05$); B47 kodlu “Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmeli” maddesinde (U=7038; $p<0,05$) ve B48 kodlu “Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememeli” maddesinde (U=6904; $p<0,05$) cinsiyete göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre alt başlıkta yer alan üç maddede de kadın sporcular (Sort(B44)=208,52; Sort(B47)=204,21; Sort(B48)=206,74) erkek

sporculardan (Sort(B44)=177,47; Sort(B47)=178,2; Sort(B48)=177,77) anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir.

Tesislerle İlgili Beklentiler alt başlığında B53 kodlu “Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmeli” maddesinde cinsiyete göre anlamlı farklılık saptanmıştır (U=6816; $p<0,05$). Buna göre maddede kadın sporcuların sıra ortalaması (Sort=208,4) erkek sporculardan (Sort=177,49) anlamlı şekilde yüksektir.

Organizasyonlarla İlgili Beklentiler alt başlığında B60 kodlu “Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir” maddesinde (U=6879,5; $p<0,05$) ve B61 kodlu “Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmeli” maddesinde (U=6949,5; $p<0,05$) cinsiyete göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre kadın sporcuların maddelere katılımı (Sort(B60)=207,2; Sort(B61)=205,88) erkek sporculardan (Sort(B60)=177,69; Sort(B61)=177,92) anlamlı şekilde yüksektir.

Maddi Beklentiler alt başlığında beş maddede cinsiyete göre anlamlı farklılık görülmüştür. Buna göre B68 maddesinde “Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalı” (U=6944; $p<0,05$); P69 maddesinde “Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalı” (U=6607; $p<0,05$); B71 maddesinde “Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalı” (U=6944,5; $p<0,05$); B74 kodlu “Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalı” maddesinde (U=6830,5; $p<0,05$) ve B75 kodlu “Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve Türkiye’yi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalı” maddesinde (U=6912; $p<0,05$) cinsiyete göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre alt başlıkta yer alan beş maddede de kadın sporcuların maddeye ilişkin sıra ortalamaları (Sort(B68)=205,98; Sort(B69)=212,34; Sort(B71)=205,97; Sort(B74)=208,12; Sort(B75)=206,58) erkek sproculardan (Sort(B68)=177,9; Sort(B69)=176,81; Sort(B71)=177,9; Sort(B74)=177,53; Sort(B75)=177,8) anlamlı şekilde yüksektir.

Kullanılan Malzemeler ile İlgili Beklentiler alt başlığında B79 kodlu “Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalı” maddesinde (U=6950; $p<0,05$)

ve B80 kodlu “Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalı” maddesinde ($U=6313$; $p<0,05$) cinsiyete göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre kadın sporcular B79 maddesinde (Sort=205,87) ve B80 maddesinde (Sort=217,89) erkek sporculardan (Sort(B79)=177,92; Sort(B80)=175,86) anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların yaşına göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Beklentiler Anketi”nde yer alan madde puanlarının yaş gruplarına göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık içerdiği saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla yaşa göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.15’de; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-11 Çizelge 2’de verilmiştir.

Çizelge 4.15. Sporcuların yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Yaş	n	Sıra Ort.	χ^2	sd	p	Anlamlı Fark*
Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler	B5	Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	205,5	17,273	4	0,002	(1,4)
			26-30 Yaş	50	200,18				(1,5)
			31-35 Yaş	55	175,93				(2,5)
			36-40 Yaş	60	175,26				
			41 Yaş ve Üzeri	94	154,19				
	B8	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelleşikten (THK) çıkarılarak eğitimler Türkiye geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	197,04	10,398	4	0,034	(1,5)
			26-30 Yaş	50	191,31				
			31-35 Yaş	55	174,79				
			36-40 Yaş	60	185,25				
			41 Yaş ve Üzeri	94	162,55				
	B10	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	188,56	10,923	4	0,027	(1,5)
			26-30 Yaş	50	204,44				(2,5)
			31-35 Yaş	55	187,19				
			36-40 Yaş	60	178,78				
			41 Yaş ve Üzeri	94	161,82				
	B11	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	200,79	16,659	4	0,002	(1,5)
			26-30 Yaş	50	204,93				(2,5)
			31-35 Yaş	55	180,51				
			36-40 Yaş	60	176,51				
			41 Yaş ve Üzeri	94	153,39				

Çizelge 4.15. (Devam) Sporcuların yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

	B14	İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	204,19	14,215	4	0,007	(1,4)
			26-30 Yaş	50	197,32				(1,5)
			31-35 Yaş	55	180,44				(2,5)
			36-40 Yaş	60	164,27				
			41 Yaş ve Üzeri	94	161,54				
	B15	Olüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	197,09	11,901	4	0,018	(1,5)
			26-30 Yaş	50	197,58				(2,5)
			31-35 Yaş	55	185,81				
			36-40 Yaş	60	175,95				
			41 Yaş ve Üzeri	94	158,65				
Kulüpleşme ile İlgili Beklentiler	B16	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağı dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	200,74	10,165	4	0,038	(1,4)
			26-30 Yaş	50	181,22				(1,5)
			31-35 Yaş	55	186,43				
			36-40 Yaş	60	174,91				
			41 Yaş ve Üzeri	94	163,62				
	B17	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	205,01	16,725	4	0,002	(1,4)
			26-30 Yaş	50	191,97				(1,5)
			31-35 Yaş	55	185,93				(2,5)
			36-40 Yaş	60	173,68				(3,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	154,24				
	B18	Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	198,04	9,589	4	0,048	(1,5)
			26-30 Yaş	50	187,92				
			31-35 Yaş	55	185,28				
			36-40 Yaş	60	183,08				
			41 Yaş ve Üzeri	94	158,49				
İlgili Federasyondan Beklentiler	B19	İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	203,21	14,046	4	0,007	(1,4)
			26-30 Yaş	50	191,6				(1,5)
			31-35 Yaş	55	187,01				(2,5)
			36-40 Yaş	60	171,32				
			41 Yaş ve Üzeri	94	157,31				
	B20	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	25 Yaş ve Altı	104	193,78	17,736	4	0,001	(1,5)
			26-30 Yaş	50	191,3				(2,5)
			31-35 Yaş	55	197,97				(3,5)
			36-40 Yaş	60	188,79				(4,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	150,34				
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden Beklentiler	B22	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	209,65	21,735	4	0	(1,2)
			26-30 Yaş	50	181,05				(1,4)
			31-35 Yaş	55	183,95				(3,5)
			36-40 Yaş	60	181,23				
			41 Yaş ve Üzeri	94	151,26				

Çizelge 4.15. (Devam) Sporcuların yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler	B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	210,49	26,824	4	0	(1,3)
			26-30 Yaş	50	193,11				(1,4)
			31-35 Yaş	55	179,58				(2,5)
			36-40 Yaş	60	179,18				(3,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	147,79				(4,5)
	B25	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	205,39	15,703	4	0,003	(1,4)
			26-30 Yaş	50	186,76				(1,5)
			31-35 Yaş	55	182,86				
			36-40 Yaş	60	177,47				
			41 Yaş ve Üzeri	94	155,98				
Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler	B26	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	197,44	12,483	4	0,014	(1,5)
			26-30 Yaş	50	199,24				(2,5)
			31-35 Yaş	55	179,74				
			36-40 Yaş	60	178,85				
			41 Yaş ve Üzeri	94	159,08				
	B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	198,25	19,848	4	0,001	(1,4)
			26-30 Yaş	50	204,59				(1,5)
			31-35 Yaş	55	190,66				(2,4)
			36-40 Yaş	60	171,36				(2,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	153,73				(3,5)
Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler	B29	THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	188,71	9,68	4	0,046	(1,5)
			26-30 Yaş	50	181,22				(3,5)
			31-35 Yaş	55	195,75				(4,5)
			36-40 Yaş	60	198,98				
			41 Yaş ve Üzeri	94	156,11				
	B32	Türkiye’yi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	205,77	16,383	4	0,003	(1,3)
			26-30 Yaş	50	194,43				(1,4)
			31-35 Yaş	55	178,85				(1,5)
			36-40 Yaş	60	167,54				(2,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	160,16				
Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler	B36	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	206,02	10,862	4	0,028	(1,3)
			26-30 Yaş	50	186,61				(1,5)
			31-35 Yaş	55	162,51				
			36-40 Yaş	60	181,03				
			41 Yaş ve Üzeri	94	164,99				
	B37	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	204,97	11,723	4	0,02	(1,3)
			26-30 Yaş	50	184,28				(1,5)
			31-35 Yaş	55	171,61				
			36-40 Yaş	60	179,68				
			41 Yaş ve Üzeri	94	162,94				

Çizelge 4.15. (Devam) Sporcuların yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Mülki İdarelerden Beklentiler	B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	25 Yaş ve Altı	104	204,61	21,715	4	0	(1,4)
			26-30 Yaş	50	200,04				(1,5)
			31-35 Yaş	55	183,41				(2,3)
			36-40 Yaş	60	176,73				(2,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	149,94				(3,5)
	B41	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmelidir (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs).	25 Yaş ve Altı	104	204,1	12,41	4	0,015	(1,3)
			26-30 Yaş	50	192,3				(1,5)
			31-35 Yaş	55	172,82				
			36-40 Yaş	60	176,16				
			41 Yaş ve Üzeri	94	161,18				
Diğer Yamaç Paraşütçüler ve Ailelerden Beklentiler	B42	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kaygısız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabildiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	204,25	16,031	4	0,003	(1,3)
			26-30 Yaş	50	200,9				(1,4)
			31-35 Yaş	55	170,96				(1,5)
			36-40 Yaş	60	173,17				(2,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	159,42				
	B43	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	206,12	14,791	4	0,005	(1,3)
			26-30 Yaş	50	191,78				(1,4)
			31-35 Yaş	55	167,43				(1,5)
			36-40 Yaş	60	171,7				
			41 Yaş ve Üzeri	94	165,21				
	B46	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	200,72	14,019	4	0,007	(1,5)
			26-30 Yaş	50	184,26				(3,5)
			31-35 Yaş	55	190,65				
			36-40 Yaş	60	180,23				
			41 Yaş ve Üzeri	94	156,16				
	B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	202,55	17,216	4	0,002	(1,5)
			26-30 Yaş	50	189,65				(2,5)
			31-35 Yaş	55	188,6				(3,5)
			36-40 Yaş	60	180,7				
			41 Yaş ve Üzeri	94	152,16				
	B48	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	25 Yaş ve Altı	104	194,62	11,774	4	0,019	(1,5)
			26-30 Yaş	50	191,31				(2,5)
			31-35 Yaş	55	180,32				(4,5)
			36-40 Yaş	60	193,49				
			41 Yaş ve Üzeri	94	156,73				
Tesislerle İlgili Beklentiler	B49	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmeli ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	195,1	10,238	4	0,037	(1,5)
			26-30 Yaş	50	203,31				(2,5)
			31-35 Yaş	55	182,45				
			36-40 Yaş	60	174,73				
			41 Yaş ve Üzeri	94	160,55				

Çizelge 4.15. (Devam) Sporcuların yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Organizasyonla rila İlgili Beklentiler	B52	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	199,73	12,827	4	0,012	(1,3) (1,5)
			26-30 Yaş	50	190,42				
			31-35 Yaş	55	164,96				
			36-40 Yaş	60	188,63				
			41 Yaş ve Üzeri	94	163,65				
	B54	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	204,17	14,814	4	0,005	(1,3) (1,5) (2,5)
			26-30 Yaş	50	197,83				
			31-35 Yaş	55	171,28				
			36-40 Yaş	60	178,37				
			41 Yaş ve Üzeri	94	157,64				
	B55	Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişli olan yerlerde düzenlenmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	196,94	10,682	4	0,03	(1,5) (3,5)
			26-30 Yaş	50	186,03				
			31-35 Yaş	55	198,12				
			36-40 Yaş	60	171,36				
			41 Yaş ve Üzeri	94	160,69				
	B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	208,38	15,245	4	0,004	(1,3) (1,4) (1,5)
			26-30 Yaş	50	192,58				
			31-35 Yaş	55	172,19				
			36-40 Yaş	60	161,18				
			41 Yaş ve Üzeri	94	166,22				
B59	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	205,73	13,382	4	0,01	(1,3) (1,4) (1,5)	
		26-30 Yaş	50	193,06					
		31-35 Yaş	55	169,75					
		36-40 Yaş	60	173,05					
		41 Yaş ve Üzeri	94	162,74					
B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	203,37	14,758	4	0,005	(1,4) (1,5) (2,5)	
		26-30 Yaş	50	192,73					
		31-35 Yaş	55	185,55					
		36-40 Yaş	60	173,23					
		41 Yaş ve Üzeri	94	156,16					
B61	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	204,31	15,252	4	0,004	(1,3) (1,4) (1,5) (2,4) (2,5)	
		26-30 Yaş	50	203,41					
		31-35 Yaş	55	170,45					
		36-40 Yaş	60	170,13					
		41 Yaş ve Üzeri	94	160,26					
Medyadan Beklentiler	B62	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	208,13	20,843	4	0	(1,4) (1,5) (2,5) (3,5)
			26-30 Yaş	50	193,8				
			31-35 Yaş	55	186,55				
			36-40 Yaş	60	171,4				
			41 Yaş ve Üzeri	94	150,91				

Çizelge 4.15. (Devam) Sporcuların yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Maddi Beklentiler	B63	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilirdir.	25 Yaş ve Altı	104	197,87	10,746	4	0,03	(1,5)
			26-30 Yaş	50	203,8				(2,5)
			31-35 Yaş	55	174,9				
			36-40 Yaş	60	174,33				
			41 Yaş ve Üzeri	94	161,89				
	B64	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	208,54	19,136	4	0,001	(1,4)
			26-30 Yaş	50	192,83				(1,5)
			31-35 Yaş	55	185,37				(2,5)
			36-40 Yaş	60	164,63				
			41 Yaş ve Üzeri	94	155,99				
	B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	235,71	61,148	4	0	(1,2)
			26-30 Yaş	50	206,08				(1,3)
			31-35 Yaş	55	151,97				(1,4)
			36-40 Yaş	60	143,01				(1,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	152,23				(2,4)
	B66	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermelidir.	25 Yaş ve Altı	104	214,35	18,283	4	0,001	(1,2)
			26-30 Yaş	50	172,14				(1,3)
			31-35 Yaş	55	160,88				(1,4)
			36-40 Yaş	60	178,97				(1,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	165,75				
B67	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	201,81	13,506	4	0,009	(1,5)	
		26-30 Yaş	50	192,28				(2,5)	
		31-35 Yaş	55	187,11				(3,5)	
		36-40 Yaş	60	174,33					
		41 Yaş ve Üzeri	94	156,53					
B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	209,16	25,358	4	0	(1,3)	
		26-30 Yaş	50	204,33				(1,4)	
		31-35 Yaş	55	177,57				(1,5)	
		36-40 Yaş	60	171,45				(2,5)	
		41 Yaş ve Üzeri	94	149,39					
B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	216,72	35,843	4	0	(1,3)	
		26-30 Yaş	50	194,97				(1,4)	
		31-35 Yaş	55	165,33				(1,5)	
		36-40 Yaş	60	189,43				(2,5)	
		41 Yaş ve Üzeri	94	141,7				(4,5)	
B71	Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	207,44	19,759	4	0,001	(1,3)	
		26-30 Yaş	50	198,94				(1,4)	
		31-35 Yaş	55	176,52				(1,5)	
		36-40 Yaş	60	167,77				(2,5)	
		41 Yaş ve Üzeri	94	157,14					

Çizelge 4.15. (Devam) Sporcuların yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Kullanılan Malzemeler ile İlgili Beklentiler	B72	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	215,79	23,395	4	0	(1,2)
			26-30 Yaş	50	183,19				(1,3)
			31-35 Yaş	55	174,9				(1,4)
			36-40 Yaş	60	160,95				(1,5)
			41 Yaş ve Üzeri	94	161,57				
	B73	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifieden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir.	25 Yaş ve Altı	104	202,94	15,864	4	0,003	(1,5)
			26-30 Yaş	50	198,6				(2,5)
			31-35 Yaş	55	179,34				
			36-40 Yaş	60	178,02				
			41 Yaş ve Üzeri	94	154,11				
	B74	Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	205,18	11,721	4	0,02	(1,2)
			26-30 Yaş	50	165,91				(1,5)
			31-35 Yaş	55	178,86				
			36-40 Yaş	60	185,18				
			41 Yaş ve Üzeri	94	164,71				
	B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve Türkiye’yi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	200,77	10,009	4	0,04	(1,4)
			26-30 Yaş	50	189,06				(1,5)
			31-35 Yaş	55	177,05				
			36-40 Yaş	60	167,13				
			41 Yaş ve Üzeri	94	169,86				
B77	Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	197,1	12,948	4	0,012	(1,5)	
		26-30 Yaş	50	204,56				(2,5)	
		31-35 Yaş	55	183,29					
		36-40 Yaş	60	171,53					
		41 Yaş ve Üzeri	94	159,22					
B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	25 Yaş ve Altı	104	209	20,992	4	0	(1,3)	
		26-30 Yaş	50	199,82				(1,4)	
		31-35 Yaş	55	169,52				(1,5)	
		36-40 Yaş	60	162,73				(2,4)	
		41 Yaş ve Üzeri	94	162,24				(2,5)	
Toplam			363						

*p<0,05; 1: 25 yaş ve altı; 2: 26-30 yaş; 3: 31-35 yaş; 4: 36-40 yaş; 5: 41 yaş ve üzeri

Çizelge 4.15’te yer alan bulgulara göre beklentiler anketinde yer alan 80 maddenin 50’sinde yaş gruplarına göre anlamlı farklılık vardır. Buna göre anlamlı farklılıklar Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler alt başlığında yer alan B5 kodlu “Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldıracı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.” maddesinde ($\chi^2(4,363)=17,273$; $p<0,05$); B8 kodlu “Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları

tekellilikten (THK) çıkarılarak eğitimler Türkiye geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=10,398$; $p<0,05$); B10 kodlu “Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=10,923$; $p<0,05$); B11 kodlu “Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=16,659$; $p<0,05$); B14 kodlu “İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=14,215$; $p<0,05$) ve B15 kodlu “Ölüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=11,901$; $p<0,05$) ortaya çıkmıştır. Buna göre tüm maddelerde 25 ve altı yaşta ki sporcuların maddeye katılımı 41 yaş ve üzeri sporculardan anlamlı şekilde daha yüksektir. Ayrıca B8 dışındaki maddelerde B5, B10, B11, B14 ve B15 maddelerinde 26-30 yaş arasındaki sporcuların sıra ortalamaları da 41 yaş ve üzeri sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. Bunlara ilaveten B5 ve B14 maddelerinde ise 25 ve altı yaşındaki sporcuların görüşleri 36-40 yaş sporculardan anlamlı şekilde yüksektir.

Kulüpleşme ile İlgili Beklentiler alt başlığında B16 kodlu “Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağı dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=10,165$; $p<0,05$); B17 kodlu “Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=16,725$; $p<0,05$) ve B18 kodlu “Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=9,589$; $p<0,05$); yaş gruplarına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre tüm maddelerde 25 ve altı yaş grubundakiler 41 ve üzeri yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksek katılım göstermiştir. B16 ve B17 maddelerinde 25 ve altı yaş grubundakilerin sıra ortalamaları 36-40 yaş grubundakilerden de anlamlı şekilde yüksektir. Ayrıca B17 maddesinde hem 26-30 yaş grubundaki sporcular hem 31-35 yaş grubundaki sporcular 41 ve üzeri yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir.

İlgili Federasyondan Beklentiler alt başlığında B19 kodlu “İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=14,046$; $p<0,05$) ve B20 kodlu “İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=17,736$; $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı farklılık

saptanmıştır. Buna göre B19 maddesinde 41 yaş ve üzeri sporcuların sıra ortalaması 25 ve altı ile 26-30 yaş grubundan; 36-40 yaş arasındaki sporcuların sıra ortalaması 25 ve altı yaş sporcuların ortalamasından anlamlı şekilde düşüktür. B20 maddesinde ise 41 ve üzeri yaştaki sporcuların görüşleri tüm diğer yaş kategorisindeki sporculardan anlamlı şekilde düşüktür.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden Beklentiler alt başlığında B22 kodlu “Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=21,735$; $p<0,05$); B23 kodlu “Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=26,824$; $p<0,05$) ve B25 kodlu “SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=15,703$; $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B22 maddesine 25 ve altı yaştaki sporcular 26-30 yaş ile 36-40 yaş arasındaki sporculardan; 31-35 yaş arasındaki sporcular 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksek katılım göstermişlerdir. B23 maddesinde 41 ve üzeri yaştaki sporcular 26-30 yaş, 31-35 yaş ve 36-40 yaş arasındaki sporculardan anlamlı şekilde düşük; 25 ve altı yaştaki sporcular 31-35 yaş ve 36-40 yaş arasındaki sporculardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip çıkmıştır.

Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler alt başlığında B26 kodlu “Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=12,483$; $p<0,05$); B27 kodlu “Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=19,848$; $p<0,05$); B29 kodlu “THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=9,68$; $p<0,05$); B32 kodlu “Türkiye’yi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=16,383$; $p<0,05$); B36 kodlu “Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=10,862$; $p<0,05$) ve B37 kodlu “Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=11,723$; $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B26 maddesinde 41 yaş ve üzerindeki sporcuların sıra ortalaması 25 ve altı ile 26-30 yaş arasındakilerden anlamlı

şekilde düşüktür. B27 maddesinde 25 ve altı ile 26-30 yaş arasındakilerin görüşleri 36-40 yaş ile 41 ve üzeri arasındaki sporculardan; 31-35 yaş arasındaki sporcuların görüşleri 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde olumludur. B29 maddesinde 25 ve altı, 31-35 yaş ve 36-40 yaş arasındaki sporcuların sıra ortalamaları 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. B32 maddesinde 25 ve altı yaştaki sporcuların görüşleri 31-35 yaş, 36-40 yaş ile 41 ve üzeri yaştaki sporculardan; 26-30 yaş arasındaki sporcuların görüşleri 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde olumludur. B36 ve B37 maddelerinde ise 25 ve altı yaştaki sporcuların maddeye katılımı 31-35 yaş ile 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir.

Mülki İdarelerden Beklentiler alt başlığında B39 kodlu “İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=21,715$; $p<0,05$) ve B41 kodlu “Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmelidir (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)” maddesinde ($\chi^2(4,363)=12,41$; $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Yapılan Mann Whitney U-Testi sonuçlarına göre B39 maddesine 25 ve altı, 26-30 yaş ve 31-35 yaş arasındaki sporcuların 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksek katılım gösterdiği; 36-40 yaş arasındaki sporcuların 25 ve altı, 31-35 yaş arasındaki sporcuların 26-30 yaş arasındaki sporculardan anlamlı şekilde düşük katılım gösterdiği saptanmıştır. B41 maddesinde ise 25 ve altı yaştaki sporcuların sıra ortalamalarının 31-35 yaş ile 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksek olduğu görülmüştür.

Diğer Yamaç Paraşütçüler ve Ailelerden Beklentiler alt başlığında B42 kodlu “Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabildiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=16,031$; $p<0,05$); B43 kodlu “Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=14,791$; $p<0,05$); B46 kodlu “Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=14,019$; $p<0,05$); B47 kodlu “Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmeli”

maddesinde ($\chi^2(4,363)=17,216$; $p<0,05$) ve B48 kodlu “Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=11,774$; $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Yapılan Mann Whitney U-Testi sonuçlarına göre B42 ve B43 maddesinde 25 ve altı yaştaki sporcuların sıra ortalamalarının 31-35, 36-40 ve 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksek olduğu saptanmıştır. Buna ilaveten B42 maddesinde 26-30 yaş arasındaki sporcuların sıra ortalamalarının ise 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksek olduğu görülmüştür. B46 ve B47 maddelerinde 41 ve üzeri yaştaki sporcuların sıra ortalamalarının 25 ve altı ile 31-35 yaş arasında olanlardan anlamlı şekilde düşük olduğu görülmüştür. Ayrıca B47 maddesinde 26-30 yaş arasındaki sporcuların maddeye katılımı 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. B48 maddesinde ise 41 ve üzeri yaştaki sporcuların maddeye ilişkin puanları 25 ve altı, 26-30 yaş ve 36-40 arasındaki yaşlarda olan sporculardan anlamlı şekilde düşüktür.

Tesislerle İlgili Beklentiler alt başlığında B49 kodlu “Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmeli ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=10,238$; $p<0,05$) ve B52 kodlu “Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=12,827$; $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B49 maddesinde 25 ve altı ile 26-30 yaş arasındaki sporcuların sıra ortalamalarının 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. B52 maddesinde ise 25 ve altı yaştaki sporcuların maddeye katılımları 31-35 yaş ve 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir.

Organizasyonlarla İlgili Beklentiler alt başlığında B54 kodlu “Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=14,814$; $p<0,05$); B55 kodlu “Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişi olan yerlerde düzenlenmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=10,682$; $p<0,05$); B58 kodlu “Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=15,245$; $p<0,05$); B59 kodlu “Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=13,382$; $p<0,05$); B60 kodlu “Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif

organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir” maddesinde ($\chi^2(4,363)=14,758$; $p<0,05$) ve B61 kodlu “Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=15,252$; $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Yapılan Mann Whitney U-Testine göre B54 maddesinde 25 ve altı yaştaki sporcuların 31-35 ve 41 ve üzeri yaştaki sporculardan, 26-30 yaş arasındaki sporcuların 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip olduğu görülmüştür. B55 maddesinde 41 ve üzeri yaştaki sporcular 25 ve altı ile 31-35 yaş arasındaki sporculardan anlamlı şekilde düşük sıra ortalamasına sahiptir. B58, B59 ve B61 maddelerinde 25 ve altı yaştaki sporcuların maddeye katılımı 31-35, 36-40 ve 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. Buna ilaveten B61 maddesinde 26-30 yaş arasındaki sporcuların maddeye ilişkin sıra ortalaması 30-40 yaş ile 41 ve üzeri yaş grubundaki sporculardan anlamlı biçimde yüksektir. B60 maddesinde yaş grupları arasındaki anlamlı farklılıkların ise 25 ve altı yaştaki sporcuların 36-40 yaş ile 41 ve üzeri yaş; 26-30 yaş arasındaki sporcuların ise 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksek olduğu şeklinde ortaya çıkmıştır.

Medyadan Beklentiler alt başlığında B62 kodlu “Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=20,843$; $p<0,05$); B63 kodlu “Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilmesi” maddesinde ($\chi^2(4,363)=10,746$; $p<0,05$); B64 kodlu “Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=19,136$; $p<0,05$); B65 kodlu “Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=61,148$; $p<0,05$); B66 kodlu “Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=18,283$; $p<0,05$) ve B67 kodlu “Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=13,506$; $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı farklılıklar saptanmıştır. Buna göre B62 maddesinde 25 ve altı yaş grubundakilerin 36-40 ile 41 ve üzeri yaş grubundakilerden; 26-30 ile 31-35 yaş grubundakilerin 41 ve üzeri yaş grubundakilerden anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip olduğu saptanmıştır. B63 ve B64 maddelerinde 41 ve üzeri yaş grubundakilerin 25 ve altı ile 26-30 yaş grubundaki sporculardan anlamlı şekilde düşük katılım gösterdiği görülmüştür. Buna ilaveten B64

maddesinde 36-40 yaş arasındaki sporcuların maddeye katılımı 25 ve altı yaş grubundaki sporculardan anlamlı şekilde düşüktür. B65 maddesinde 25 ve altı yaştaki sporcuların maddeye katılımı diğer tüm sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. Aynı maddede 26-30 yaş arasındaki sporcuların maddeye katılımı 36-40 yaş ile 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. B66 maddesinde 25 ve altı yaştaki sporcuların sıra ortalaması diğer yaş kategorilerindeki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. B67 maddesinde ise 25 ve altı, 26-30 yaş ile 31-35 yaş arasındaki sporcuların sıra ortalamaları 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir.

Maddi Beklentiler alt başlığında B68 kodlu “Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=25,358$; $p<0,05$); B69 kodlu “Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=35,843$; $p<0,05$); B71 kodlu “Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=19,759$; $p<0,05$); B72 kodlu “Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yaşlık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır” maddesinde ($\chi^2(4,363)=23,395$; $p<0,05$); B73 kodlu “Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yaşlık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifieden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir” maddesinde ($\chi^2(4,363)=15,864$; $p<0,05$); B74 kodlu “Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=11,721$; $p<0,05$) ve B75 kodlu “Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve Türkiye’yi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=10,009$; $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Yapılan Mann Whitney U-Testlerine göre B68, B69 ve B71 maddelerinde 25 ve altı yaş grubunda olanların maddeye katılımı 31-35 yaş, 36-40 yaş ve 41 ve üzeri yaştaki sporculardan; 26-30 yaş arasındaki sporcuların maddeye katılımı 41 ve üzeri yaş sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. Bunlara ilaveten B69 maddesinde 36-40 yaş arasındaki sporcuların sıra ortalaması 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. B72 maddesinde 25 ve altı yaştaki sporcuların görüşleri diğer yaş grubundaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. B73 maddesinde 41 ve üzeri yaştaki sporcuların sıra ortalaması 25 ve altı ile 26-30 yaş arasındaki sporculardan anlamlı şekilde düşüktür. B74 maddesinde ise 25 ve altı yaştaki sporcuların maddeye

katılımı 26-30 ile 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. Son olarak B75 maddesinde 25 ve altındaki sporcuların görüşleri 36-40 yaş ile 41 ve üzeri yaştaki sporculardan anlamlı şekilde yüksektir.

Kullanılan Malzemeler ile İlgili Beklentiler alt başlığında B77 kodlu “Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=12,948$; $p<0,05$)ve B80 kodlu “Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=20,992$; $p<0,05$) yaş gruplarına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B77 maddesinde 25 ve altı ile 26-30 yaş grubundaki sporcuların sıra ortalaması 41 yaş ve üzerindekiilerden anlamlı şekilde yüksektir. B80 maddesinde ise 25 ve altı sporcuların maddeye katılımı 31-35, 36-40 ve 4 ve üzeri yaş grubundakilerden; 26-30 yaş arasındakilerin maddeye katılımı 36-40 ile 41 ve üzerindekiilerden anlamlı şekilde yüksektir.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların medeni duruma göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Beklentiler Anketi”nde yer alan madde puanlarının medeni duruma dayalı olarak farklılık içerip içermediği Mann Whitney U-Testi ile incelenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla medeni duruma göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.16’da; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-11 Çizelge 3’te verilmiştir.

Çizelge 4.16. Sporcuların medeni durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Medeni Durum	N	Sıra Ort.	Sıralar Top.	U	P
Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler	B1	Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkişilerden alınmalıdır.	Evli	150	161,05	24157,00	12832,000	,001
			Bekâr	213	196,76	41909,00		
	B2	Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalıdır.	Evli	150	162,56	24384,50	13059,500	,002
			Bekâr	213	195,69	41681,50		
	B3	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır.	Evli	150	157,72	23658,00	12333,000	,000
			Bekâr	213	199,10	42408,00		

Çizelge 4.16. (Devam) Sporcuların medeni durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

B5	Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	Evli	150	162,25	24338,00	13013,000	,001
		Bekâr	213	195,91	41728,00		
B7	Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır.	Evli	150	171,82	25773,50	14448,500	,026
		Bekâr	213	189,17	40292,50		
B8	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelcilikten (THK) çıkarılarak eğitimler Türkiye geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.	Evli	150	165,97	24895,50	13570,500	,001
		Bekâr	213	193,29	41170,50		
B9	Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmelidir.	Evli	150	172,40	25859,50	14534,500	,042
		Bekâr	213	188,76	40206,50		27
B10	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	Evli	150	167,67	25150,50	13825,500	,004
		Bekâr	213	192,09	40915,50		
B11	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	Evli	150	169,57	25435,50	14110,500	,031
		Bekâr	213	190,75	40630,50		
B12	Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmelidir.	Evli	150	169,18	25376,50	14051,500	,026
		Bekâr	213	191,03	40689,50		
B15	Öludeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.	Evli	150	166,38	24956,50	13631,500	,004
		Bekâr	213	193,00	41109,50		
Kulüpleşme ile İlgili Beklentiler	B17	Evli	150	170,28	25542,50	14217,500	,039
		Bekâr	213	190,25	40523,50		
İlgili Federasyondan Beklentiler	B19	Evli	150	166,48	24971,50	13646,500	,007
		Bekâr	213	192,93	41094,50		
	B20	Evli	150	170,77	25616,00	14291,000	,036
		Bekâr	213	189,91	40450,00		
	B21	Evli	150	167,46	25119,50	13794,500	,014
		Bekâr	213	192,24	40946,50		
	B22	Evli	150	164,18	24626,50	13301,500	,001
		Bekâr	213	194,55	41439,50		

Çizelge 4.16. (Devam) Sporcuların medeni durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

	B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	Evli	150	164,71	24706,00	13381,000	,001
			Bekâr	213	194,18	41360,00		
	B24	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.	Evli	150	167,12	25067,50	13742,500	,006
			Bekâr	213	192,48	40998,50		
	B25	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.	Evli	150	170,95	25642,00	14317,000	,046
			Bekâr	213	189,78	40424,00		
Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler	B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	Evli	150	171,36	25704,50	14379,500	,042
			Bekâr	213	189,49	40361,50		
	B32	Türkiye’yi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	Evli	150	167,53	25129,00	13804,000	,008
			Bekâr	213	192,19	40937,00		
	B36	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	Evli	150	166,12	24918,00	13593,000	,011 80
			Bekâr	213	193,18	41148,00		
	B37	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	Evli	150	168,96	25344,50	14019,500	,021
			Bekâr	213	191,18	40721,50		
Mülki İdarelerden Beklentiler	B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	Evli	150	160,32	24048,50	12723,500	,000
			Bekâr	213	197,27	42017,50		
	B40	Uçuş yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmelidir.	Evli	150	166,62	24993,50	13668,500	,007
			Bekâr	213	192,83	41072,50		
	B41	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmelidir (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs).	Evli	150	165,81	24871,50	13546,500	,005
			Bekâr	213	193,40	41194,50		
Diğer Yamaç Paraşütçüler ve Ailelerden Beklentiler	B42	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabildiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilir.	Evli	150	163,55	24532,00	13207,000	,001
			Bekâr	213	195,00	41534,00		
	B43	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.	Evli	150	166,50	24975,50	13650,500	,004
			Bekâr	213	192,91	41090,50		
	B44	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.	Evli	150	169,30	25395,00	14070,000	,021
			Bekâr	213	190,94	40671,00		
	B46	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	Evli	150	168,56	25284,50	13959,500	,013
			Bekâr	213	191,46	40781,50		

Çizelge 4.16. (Devam) Sporcuların medeni durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

	B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	Evli	150	159,70	23955,50	12630,500	,000
			Bekâr	213	197,70	42110,50		
	B48	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	Evli	150	168,66	25299,00	13974,000	,014
			Bekâr	213	191,39	40767,00		
Tesislerle İlgili Beklentiler	B49	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmeli ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.	Evli	150	170,26	25539,00	14214,000	,042
			Bekâr	213	190,27	40527,00		
	B50	Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	Evli	150	168,88	25332,00	14007,000	,007
			Bekâr	213	191,24	40734,00		
	B52	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.	Evli	150	167,84	25176,00	13851,000	,006
			Bekâr	213	191,97	40890,00		
	B53	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.	Evli	150	168,83	25325,00	14000,000	,015
			Bekâr	213	191,27	40741,00		
Organizasyonlara İlgili Beklentiler	B54	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.	Evli	150	155,56	23334,00	12009,000	,000
			Bekâr	213	200,62	42732,00		
	B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	Evli	150	165,56	24834,50	13509,500	,005
			Bekâr	213	193,58	41231,50		
	B59	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	Evli	150	163,04	24456,50	13131,500	,001
			Bekâr	213	195,35	41609,50		
	B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	Evli	150	160,33	24049,00	12724,000	,000
			Bekâr	213	197,26	42017,00		
	B61	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	Evli	150	162,12	24318,50	12993,500	,001
			Bekâr	213	196,00	41747,50		
Medyadan Beklentiler	B62	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.	Evli	150	160,75	24112,00	12787,000	,000
			Bekâr	213	196,97	41954,00		
	B63	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilirdir.	Evli	150	165,60	24839,50	13514,500	,005
			Bekâr	213	193,55	41226,50		
	B64	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	Evli	150	159,54	23931,00	12606,000	,000
			Bekâr	213	197,82	42135,00		

Çizelge 4.16. (Devam) Sporcuların medeni durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

	B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	Evli	150	156,44	23465,50	12140,500	,000
			Bekâr	213	200,00	42600,50		
	B66	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermelidir.	Evli	150	157,34	23601,00	12276,000	,000
			Bekâr	213	199,37	42465,00		
	B67	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.	Evli	150	163,83	24574,50	13249,500	,001
			Bekâr	213	194,80	41491,50		
Maddi Beklentiler	B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	Evli	150	160,40	24059,50	12734,500	,000
			Bekâr	213	197,21	42006,50		
	B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	Evli	150	154,24	23135,50	11810,500	,000
			Bekâr	213	201,55	42930,50		
	B70	Tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmelidir.	Evli	150	169,57	25435,50	14110,500	,022
			Bekâr	213	190,75	40630,50		
	B71	Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	Evli	150	162,46	24369,50	13044,500	,000
			Bekâr	213	195,76	41696,50		
	B72	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.	Evli	150	162,35	24353,00	13028,000	,000
			Bekâr	213	195,84	41713,00		
	B73	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifieden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir.	Evli	150	163,18	24476,50	13151,500	,001
		Bekâr	213	195,26	41589,50			
	B74	Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	Evli	150	165,40	24809,50	13484,500	,004
		Bekâr	213	193,69	41256,50			
	B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve Türkiye’yi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	Evli	150	171,02	25653,00	14328,000	,033
		Bekâr	213	189,73	40413,00			
Kullanılan Malzemeler ile İlgili Beklentiler	B77	Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.	Evli	150	166,97	25045,00	13720,000	,007
			Bekâr	213	192,59	41021,00		
	B78	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.	Evli	150	167,63	25144,50	13819,500	,010
			Bekâr	213	192,12	40921,50		
	B79	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	Evli	150	167,64	25145,50	13820,500	,014
		Bekâr	213	192,12	40920,50			
	B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	Evli	150	163,01	24451,50	13126,500	,000
		Bekâr	213	195,37	41614,50			
		Toplam	363					

*p<0,05

Çizelge 4.16’da yer alan sonuçlara göre beklentiler anketinde yer alan 80 maddenin 50’sinde medeni duruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler alt başlığında yer alan B1 kodlu “Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkişilerden alınmalı” maddesinde (U=12832; $p<0,05$); B2 kodlu “Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalı” maddesinde (U=13059,5; $p<0,05$); B3 kodlu “Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalı” maddesinde (U=12333; $p<0,05$); B5 kodlu “Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.” maddesinde (U=13013; $p<0,05$); B7 kodlu “Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalı” maddesinde (U=14448,5; $p<0,05$); B8 kodlu “Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelcilikten (THK) çıkarılarak eğitimler Türkiye geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmeli” maddesinde (U=13570; $p<0,05$); B9 kodlu “Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmeli” maddesinde (U=14534,5; $p<0,05$); B10 kodlu “Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalı” maddesinde (U=13825,5; $p<0,05$); B11 kodlu “Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmeli” maddesinde (U=14110,5; $p<0,05$); B12 kodlu “Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmeli” maddesinde (U=14051,5; $p<0,05$) ve B15 kodlu “Ölüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalı” maddesinde (U=13631,5; $p<0,05$) medeni duruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre adı geçen tüm maddelerde bekâr sporcuların sıra ortalamaları evli sporculardan anlamlı şekilde yüksektir($p<0,05$).

Kulüpleşme ile İlgili Beklentiler alt başlığında yer alan B17 kodlu “Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalı” maddesinde bekâr sporcuların maddeye ilişkin sıra ortalamaları

(Sort=190,25) evli sporculardan (Sort=170,28) anlamlı şekilde yüksektir (U=14217,5; $p<0,05$).

İlgili Federasyondan Beklentiler alt başlığında B19 kodlu “İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalı” maddesinde (U=13646,5; $p<0,05$); B20 kodlu “İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemeli” maddesinde (U=14291; $p<0,05$); B21 kodlu “İlgili federasyonda görev yapan yetkililer yamaç paraşütünün içinden gelen alanında uzman kişiler olmalı” maddesinde (U=13794,5; $p<0,05$); B22 kodlu “Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalı” maddesinde (U=13301; $p<0,05$); B23 kodlu “Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalı” maddesinde (U=13381; $p<0,05$); B24 kodlu “SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapmalı” maddesinde (U=13742,5; $p<0,05$) ve B25 kodlu “SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmeli” maddesinde (U=14317; $p<0,05$) medeni duruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre alt başlıkta yer alan tüm maddelerde bekâr sporcuların maddeye katılımı evli sporculardan yüksektir ($p<0,05$).

Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler alt başlığında yer alan B27 kodlu “Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalı” maddesinde (U=14379,5; $p<0,05$); B32 kodlu “Türkiye’yi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmeli” maddesinde (U=13804; $p<0,05$); B36 kodlu “Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalı” maddesinde (U=13593; $p<0,05$) ve B37 kodlu “Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmeli” maddesinde (U=14019,5; $p<0,05$) medeni duruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre bekâr sporcuların maddelere ilişkin sıra ortalamaları evli sporculardan anlamlı şekilde yüksektir.

Mülki İdarelerden Beklentiler alt başlığında B39 kodlu “İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemeli” maddesinde (U=12723,5; $p<0,05$); B40 kodlu “Uçuş

yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmeli” maddesinde (U=13668,5; $p<0,05$) ve B41 kodlu “Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmelidir (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)” maddesinde (U=13546,5; $p<0,05$) medeni duruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre bu alt başlıkta yer alan üç maddede de bekâr sporcuların maddeye katılımı evli sporculardan yüksektir.

Diğer Yamaç Paraşütçüler ve Ailelerden Beklentiler alt başlığında B42 kodlu “Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabildiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilmeli” maddesinde (U=13207; $p<0,05$); B43 kodlu “Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalı” maddesinde (U=13650,5; $p<0,05$); B44 kodlu “Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalı” maddesinde (U=14070; $p<0,05$); B46 kodlu “Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalı” maddesinde (U=13959,5; $p<0,05$); B47 kodlu “Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmeli” maddesinde (U=12630,5; $p<0,05$); ve B48 kodlu “Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememeli” maddesinde (U=13974; $p<0,05$) medeni duruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre adı geçen maddelerde bekâr sporcuların sıra ortalaması evli sporculardan anlamlı şekilde yüksektir.

Tesislerle İlgili Beklentiler alt başlığında B49 kodlu “Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmeli ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmeli” maddesinde (U=14214; $p<0,05$); B50 kodlu “Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmeli” maddesinde (U=14007; $p<0,05$); B52 kodlu “Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalı” maddesinde (U=13851; $p<0,05$) ve B53 kodlu “Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmeli” maddesinde (U=14000;

$p<0,05$) medeni duruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre tüm maddelerde bekâr sporcuların maddeye katılımı evli sporculardan yüksektir.

Organizasyonlarla İlgili Beklentiler alt başlığında B54 kodlu “Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalı” maddesinde $U=12009$; $p<0,05$); B58 kodlu “Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmeli” maddesinde ($U=13509,5$; $p<0,05$); B59 kodlu “Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalı” maddesinde ($U=13131,5$; $p<0,05$); B60 kodlu “Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir” maddesinde ($U=12724,5$; $p<0,05$) ve B61 kodlu “Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmeli” maddesinde ($U=12993,5$; $p<0,05$) medeni duruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre tüm maddelerde bekâr sporcuların sıra ortalaması evli sporculardan yüksektir ($p<0,05$).

Medyadan Beklentiler alt başlığında B62 kodlu “Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalı” maddesinde ($U=12787$; $p<0,05$); B63 kodlu “Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilmesi” maddesinde ($U=13514,5$; $p<0,05$); B64 kodlu “Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalı” maddesinde ($U=12606$; $p<0,05$); B65 kodlu “Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalı” maddesinde ($U=12140,5$; $p<0,05$); B66 kodlu “Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermeli” maddesinde ($U=12276$; $p<0,05$) ve B67 kodlu “($U=13249$; $p<0,05$) maddesinde medeni duruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre adı geçen maddelerde bekâr sporcuların maddeye katılımı evli sporculardan daha yüksektir.

Maddi Beklentiler alt başlığında yer alan sekiz maddede medeni duruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B68 kodlu “Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalı” maddesinde ($U=12734,5$; $p<0,05$); B69

kodlu “Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmeli” maddesinde (U=11810,5; $p<0,05$); B70 kodlu “tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmeli” maddesinde (U=14110,5; $p<0,05$); B71 kodlu “Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalı” maddesinde (U=13044,5; $p<0,05$); B72 kodlu “Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır” maddesinde (U=13028; $p<0,05$); B73 kodlu “Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifieden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir” maddesinde (U=13151,5; $p<0,05$); B74 kodlu “Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalı” (U=13484,5; $p<0,05$) maddesinde ve B75 kodlu “Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve Türkiye’yi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalı” maddesinde (U=14328; $p<0,05$) medeni duruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre maddi beklentiler başlığı altında anlamlı fark içeren bu maddelerin tamamında bekâr sporcuların sıra ortalamaları evli sporculardan yüksektir ($p<0,05$).

Kullanılan Malzemeler ile İlgili Beklentiler alt başlığında B77 kodlu “Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalı” maddesinde (U=13720; $p<0,05$); B78 kodlu “Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalı” maddesinde (U=13819,5; $p<0,05$); B79 kodlu “Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalı” maddesinde (U=13820,5; $p<0,05$) ve B80 kodlu “Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalı” maddesinde (U=13126,5 $p<0,05$) medeni duruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre adı geçen maddelerde bekâr sporcuların maddeye katılımı evli sporculardan anlamlı şekilde yüksektir.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların öğrenim durumuna göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Beklentiler Anketi”nde yer alan madde puanlarının öğrenim durumuna göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık içerdiği saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların

ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla öğrenim durumuna göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.17’de; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-11 Çizelge 4’de verilmiştir.

Çizelge 4.17. Sporcuların öğrenim durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Alt başlık	No	Madde	Öğrenim Durumu	N	Sıra Ort.	χ^2	sd	p	Anlamlı Fark*
Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler	B3	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır.	Lise	51	215,62	11,968	3	,007	(1,2)
			Önlisans	47	145,82				(1,3)
			Lisans	217	182,96				(1,4)
			Lisansüstü	48	177,35				(2,3)
Kulüpleşme ile İlgili Beklentiler	B16	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	Lise	51	163,72	9,943	3	,019	(1,3)
			Önlisans	47	186,59				(3,4)
			Lisans	217	191,22				
			Lisansüstü	48	155,25				
İlgili Federasyondan Beklentiler	B20	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	Lise	51	151,74	13,983	3	,003	(1,2)
			Önlisans	47	204,44				(1,3)
			Lisans	217	188,94				(2,4)
			Lisansüstü	48	160,82				(3,4)
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden Beklentiler	B22	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.	Lise	51	156,73	16,669	3	,001	(1,2)
			Önlisans	47	209,26				(1,3)
			Lisans	217	189,22				(2,4)
			Lisansüstü	48	149,54				(3,4)
	B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	Lise	51	149,45	13,892	3	,003	(1,2)
			Önlisans	47	200,84				(1,3)
			Lisans	217	190,03				(2,4)
			Lisansüstü	48	161,81				(3,4)
Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler	B31	Antrenörlük veya eğitmenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmelidir.	Lise	51	161,88	10,224	3	,017	(1,3)
			Önlisans	47	175,80				(3,4)
			Lisans	217	194,04				
			Lisansüstü	48	155,01				
	B35	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.	Lise	51	145,53	8,260	3	,041	(1,2)
			Önlisans	47	187,26				(1,3)
			Lisans	217	188,35				(1,4)
			Lisansüstü	48	186,91				
	B37	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	Lise	51	148,68	11,597	3	,009	(1,2)
			Önlisans	47	191,26				(1,3)
			Lisans	217	191,59				
			Lisansüstü	48	164,99				

Çizelge 4.17. (Devam) Sporcuların öğrenim durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Mülki İdarelerden Beklentiler	B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	Lise	51	151,06	14,160	3	,003	(1,2)
			Önlisans	47	190,50				(1,3)
			Lisans	217	193,03				(3,4)
			Lisansüstü	48	156,67				
Diğer Yamaç Paraşütçüler ve Ailelerden Beklentiler	B45	Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalıdır.	Lise	51	170,24	11,654	3	,009	(1,2)
			Önlisans	47	210,81				(2,3)
			Lisans	217	184,57				(2,4)
			Lisansüstü	48	154,69				(3,4)
	B46	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	Lise	51	175,13	10,662	3	,014	(1,2)
			Önlisans	47	216,85				(2,3)
			Lisans	217	180,46				(2,4)
			Lisansüstü	48	162,16				
	B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	Lise	51	159,75	9,592	3	,022	(1,2)
			Önlisans	47	207,16				(2,4)
			Lisans	217	185,82				
			Lisansüstü	48	163,75				
Medyadan Beklentiler	B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	Lise	51	145,82	15,596	3	,001	(1,3)
			Önlisans	47	178,70				(3,4)
			Lisans	217	196,55				
			Lisansüstü	48	157,90				
Maddi Beklentiler	B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve Türkiye’yi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	Lise	51	183,06	12,231	3	,007	(2,4)
			Önlisans	47	200,88				(3,4)
			Lisans	217	185,67				
			Lisansüstü	48	145,80				
Toplam				363					

*p<0,05; 1: Lise; 2: Önlisans; 3: Lisans; 4: Lisansüstü

Çizelge 4.17’de yer alan sonuçlara göre; Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler alt başlığında yer alan B3 kodlu “Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalı” maddesinde öğrenim durumuna göre anlamlı farklılık vardır ($\chi^2(3,363)=11,968$; $p<0,05$). Buna göre lise mezunu sporcuların maddeye katılımı diğer öğrenim durumuna sahip sporculardan, lisans mezunun sporcuların katılımı önlisans mezunlarından anlamlı şekilde yüksektir.

Kulüpleşme ile İlgili Beklentiler alt başlığında B16 kodlu “Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmeli” maddesinde öğrenim durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(3,363)=9,943$;

$p<0,05$). Buna göre lisans mezunlarının maddeye ilişkin sıra ortalaması lise ve lisansüstü mezunlarından anlamlı şekilde yüksektir.

İlgili Federasyondan Beklentiler alt başlığında B20 kodlu “İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemeli” maddesinde öğrenim durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(3,363)=13,983$; $p<0,05$). Buna göre önlisans ve lisans mezunlarının maddeye katılımı lise ve lisansüstü mezunlarından anlamlı şekilde yüksektir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden Beklentiler alt başlığında B22 kodlu “Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=16,669$; $p<0,05$) ve B23 kodlu “Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=13892$; $p<0,05$) öğrenim durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre her iki maddede de önlisans ve lisans mezunlarının sıra ortalaması lise ve lisansüstü mezunlarından anlamlı şekilde yüksektir.

Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler alt başlığında B31 kodlu “Antrenörlük veya eğitmenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmeli” maddesinde ($\chi^2(3,363)=10,224$; $p<0,05$); B35 kodlu “Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=8,26$; $p<0,05$) ve B37 kodlu “Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmeli” maddesinde ($\chi^2(3,363)=11,597$; $p<0,05$) öğrenim durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B31 maddesinde lisans mezunlarının maddeye katılımı lise ve lisansüstü mezunlarından anlamlı şekilde yüksektir. B35 ve B37 maddelerinde ise lise mezunlarının maddeye ait sıra ortalaması önlisans ve lisans mezunlarından anlamlı şekilde yüksektir. Buna ilaveten B35 maddesinde lisansüstü mezunlarının maddeye katılımı da lise mezunlarından yüksektir.

Mülki İdarelerden Beklentiler alt başlığında B39 kodlu “İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni

pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemeli” maddesinde öğrenim türne göre anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(3,363)=14,16$; $p<0,05$). Buna göre önlisans ve lisans mezunlarının maddeye katılımı lise mezunlarından; lisans mezunlarının maddeye katılımı lisansüstü mezunlarından anlamlı şekilde yüksektir.

Diğer Yamaç Paraşütçüler ve Ailelerden Beklentiler alt başlığında B45 kodlu “Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=11,654$; $p<0,05$); B46 kodlu “Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=10,662$; $p<0,05$) ve B47 kodlu “Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmeli” maddesinde ($\chi^2(3,363)=9,592$; $p<0,05$) öğrenim durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B45 ve B46 maddesinde önlisans mezunlarının maddeye katılımı diğer tüm öğrenim türü mezunlarından anlamlı şekilde yüksektir. Ayrıca B45’te lisans mezunlarının maddeye katılımı lisansüstü mezunlarından anlamlı şekilde yüksektir. B47 maddesinde ise önlisans mezunlarının maddeye katılımı lise ve lisansüstü mezunlarından anlamlı şekilde yüksektir.

Medyadan Beklentiler alt başlığında B65 kodlu “Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=15,596$; $p<0,05$) öğrenim durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre lisans mezunlarının sıra ortalaması lise ve lisansüstü mezunlarından anlamlı şekilde yüksektir.

Maddi Beklentiler alt başlığında ise B75 kodlu “Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve Türkiye’yi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalı” maddesinde öğrenim durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(3,363)=12,231$; $p<0,05$). Buna göre önlisans ve lisans mezunlarının maddeye katılımı lisansüstü mezunlarından anlamlı şekilde yüksektir.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların spor yaşlarına göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Beklentiler Anketi”nde yer alan madde puanlarının spor yaşına göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık içerdiği

saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla spor yaşına göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.18’de; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-11 Çizelge 5’te verilmiştir.

Çizelge 4.18. Sporcuların spor yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Spor Yaşı	n	Sıra Ort.	χ^2	sd	p	Anlamlı Fark*
Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler	B33	Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalıdır.	1-5 Yıl	217	190,59	8,601	3	,035	(1,2)
			6-10 Yıl	78	155,02				
			11-15 Yıl	37	191,50				
			16 ve Üstü	31	178,42				
	B36	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	1-5 Yıl	217	192,93	9,337	3	,025	(1,2)
			6-10 Yıl	78	156,18				
			11-15 Yıl	37	163,57				
			16 ve Üstü	31	192,44				
Organizasyonlarla İlgili Beklentiler	B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	1-5 Yıl	217	195,04	14,838	3	,002	(1,2) (1,4)
			6-10 Yıl	78	160,28				
			11-15 Yıl	37	186,50				
			16 ve Üstü	31	140,00				
Medyadan Beklentiler	B64	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	1-5 Yıl	217	192,06	9,839	3	,020	(1,2)
			6-10 Yıl	78	156,38				
			11-15 Yıl	37	168,57				
			16 ve Üstü	31	192,10				
	B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	1-5 Yıl	217	193,57	8,192	3	,042	(1,2)
			6-10 Yıl	78	164,56				
			11-15 Yıl	37	169,85				
			16 ve Üstü	31	159,39				
Maddi Beklentiler	B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	1-5 Yıl	217	190,96	8,514	3	,037	(1,4)
			6-10 Yıl	78	171,83				
			11-15 Yıl	37	182,76				
			16 ve Üstü	31	143,98				
	B74	Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	1-5 Yıl	217	191,63	8,889	3	,031	(1,2)
			6-10 Yıl	78	156,63				
			11-15 Yıl	37	187,30				
			16 ve Üstü	31	172,13				
	B76	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	1-5 Yıl	217	194,41	11,610	3	,009	(1,4)
			6-10 Yıl	78	174,79				
			11-15 Yıl	37	163,04				
			16 ve Üstü	31	135,90				
Kullanılan Malzemeler ile İlgili Beklentiler	B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	1-5 Yıl	217	192,12	10,885	3	,012	(1,4)
			6-10 Yıl	78	178,56				
			11-15 Yıl	37	161,34				
			16 ve Üstü	31	144,48				
			Toplam	363					

*p<0,05; 1: 1-5 yıl; 2: 6-10 yıl; 3: 11-15 yıl; 4: 16 yıl ve üstü

Çizelge 4.18’de yer alan sonuçlara göre beklentiler anketinde yer alan 80 maddenin 9’unda spor yaşına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler alt başlığında yer alan B33 kodlu “Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=8,601$; $p<0,05$) ve B36 kodlu “Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=9,337$; $p<0,05$) cinsiyete göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre her iki maddede de 1-5 yıl arasında spor yaşına sahip olanların sıra ortalaması 6-10 yıl arasında spor yaşına sahip olanlardan yüksektir.

Organizasyonlarla İlgili Beklentiler alt başlığında B58 kodlu “Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmeli” maddesinde spor yaşına göre anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(3,363)=14,838$; $p<0,05$). Buna göre 1-5 yıl arasında spor yaşına sahip olanların maddeye katılımı 6-10 yıl ile 16 ve üstü yıl spor yaşına sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksektir.

Medyadan Beklentiler alt başlığında B64 kodlu “Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=9,839$; $p<0,05$) ve B65 kodlu “Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=8,192$; $p<0,05$) spor yaşına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre her iki maddede de 1-5 yıl arasında spor yaşına sahip olanların maddeye ilişkin sıra ortalaması 6-10 yıl arasında spor yaşına sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksektir.

Maddi Beklentiler alt başlığında B68 kodlu “Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=8,514$; $p<0,05$), B74 kodlu “Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=8,889$; $p<0,05$) ve B76 kodlu “Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=11,61$; $p<0,05$) spor yaşına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna B68 ve B76 maddelerinde 1-5 yıl arasında spor yaşına sahip olanların maddeye katılımı 16 ve üstü spor yaşına sahip olanlardan; B74 maddesinde ise 1-5 yıl arasında spor yaşına sahip olanların 6-

10 yıl arasında spor yaşına sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir.

Kullanılan Malzemeler ile İlgili Beklentiler alt başlığında ise B80 kodlu “Havada canlı takibe imkân verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalı” maddesinde spor yaşına göre anlamlı farklılık saptanmıştır. ($\chi^2(3,363)=10,885$; $p<0,05$). Buna göre ilgili maddede 1-5 yıl arasında spor yaşına sahip olanların sıra ortalaması 16 ve üstü spor yaşına sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksektir.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların sertifika seviyesine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Beklentiler Anketi”nde yer alan madde puanlarının sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık içerdiği saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla sertifika seviyesine göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.19’de; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-11 Çizelge 6’da verilmiştir.

Çizelge 4.19. Sporcuların sertifika seviyelerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Sertifika Seviyesi	N	Sıra Ort.	χ^2	sd	p	Anlamlı Fark*
Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler	B4	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	P2	125	170,31	11,938	4	,018	(1,2)
			P3	46	186,90				(1,4)
			P4	33	178,24				(3,4)
			P5	59	219,69				(4,5)
			Sahip Değilim	100	173,36				
	B14	İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	P2	125	187,30	12,916	4	,012	(1,4)
			P3	46	201,55				(2,4)
			P4	33	182,08				(4,5)
			P5	59	144,13				
			Sahip Değilim	100	188,71				
Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler	B30	Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalıdır.	P2	125	185,91	14,517	4	,006	(1,4)
			P3	46	189,43				(3,4)
			P4	33	157,80				(4,5)
			P5	59	216,61				
			Sahip Değilim	100	161,26				

Çizelge 4.19. (Devam) Sporcuların sertifika seviyelerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Diğer Yamaç Paraşütçüler ve Ailelerden Beklentiler	B42	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabilirdiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilirdir.	P2	125	194,24	11,706	4	,020	(1,4)
			P3	46	170,01				(3,4)
			P4	33	190,56				(4,5)
			P5	59	149,59				
			Sahip Değilim	100	188,51				
Organizasyonlarla İlgili Beklentiler	B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	P2	125	198,65	12,393	4	,015	(1,3)
			P3	46	191,45				(1,4)
			P4	33	157,12				
			P5	59	153,27				
			Sahip Değilim	100	182,01				
Medyadan Beklentiler	B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	P2	125	199,53	12,911	4	,012	(1,3)
			P3	46	170,12				(1,4)
			P4	33	154,44				(4,5)
			P5	59	155,86				
			Sahip Değilim	100	190,07				
	B66	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermelidir.	P2	125	196,01	10,891	4	,028	(1,3)
			P3	46	183,23				(1,5)
			P4	33	155,86				(3,4)
			P5	59	197,88				(4,5)
			Sahip Değilim	100	163,18				
Maddi Beklentiler	B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	P2	125	197,73	10,615	4	,031	(1,3)
			P3	46	166,03				(1,4)
			P4	33	163,67				
			P5	59	159,75				
			Sahip Değilim	100	188,86				
	B76	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	P2	125	188,89	31,946	4	,000	(1,4)
			P3	46	200,51				(2,4)
			P4	33	168,26				(3,4)
			P5	59	119,15				(4,5)
			Sahip Değilim	100	206,49				
Kullanılan Malzemeler ile İlgili Beklentiler	B79	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	P2	125	196,84	9,913	4	,042	(1,4)
			P3	46	175,13				(4,5)
			P4	33	174,00				
			P5	59	152,27				
			Sahip Değilim	100	186,80				
	B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	P2	125	194,57	12,575	4	,014	(1,4)
			P3	46	186,14				(2,4)
			P4	33	180,89				(4,5)
			P5	59	146,69				
			Sahip Değilim	100	185,58				
			Toplam	363					

*p<0,05; 1: P2; 2: P3; 3: P4; 4: P5; 5: Sahip değilim

Çizelge 4.19’da yer alan sonuçlara göre Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler alt başlığında yer alan B4 kodlu “Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=11,938$; $p<0,05$) ve B14 kodlu “İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=12,916$; $p<0,05$) sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B4 maddesinde P5 sertifikasına sahip olanların maddeye katılımı P2 ve P4 sertifikasına sahip sporcular ile sertifikası bulunmayanlardan anlamlı şekilde yüksektir. Ayrıca maddede P3 sertifikasına sahip sporcuların sıra ortalaması P2 sertifikasına sahip sporculardan anlamlı şekilde yüksektir. B14 maddesinde ise P5 sertifikası olanların maddeye ilişkin sıra ortalamaları P2 ve P3 sertifikası olanlar ile hiçbir sertifikası olmayanlardan anlamlı şekilde düşüktür.

Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler alt başlığında B30 kodlu “Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalı” maddesinde sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(4,363)=14,517$; $p<0,05$). Buna göre P5 sertifikasına sahip sporcuların maddeye katılımı P2 ve P4 sertifikası sahip olanlar ile hiçbir sertifikaya sahip olmayanlardan anlamlı şekilde yüksektir.

Diğer Yamaç Paraşütçüler ve Ailelerden Beklentiler alt başlığında B42 kodlu “Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabildiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilmeli” maddesinde sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(4,363)=11,706$; $p<0,05$). Buna göre P2 ve P4 sertifikalı sporcular ile sertifikası olmayan sporcuların maddeye ilişkin sıra ortalaması P5 sertifikasına sahip sporculardan anlamlı şekilde yüksektir.

Organizasyonlarla İlgili Beklentiler alt başlığında B58 kodlu “Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmeli” maddesinde sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(4,363)=12,393$; $p<0,05$). Buna göre P2 sertifikasına sahip sporcuların maddeye ilişkin sıra ortalaması P4 ve P5 sertifikasına sahip sporculardan anlamlı şekilde yüksektir.

Medyadan Beklentiler alt başlığında B65 kodlu “Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=12,911$; $p<0,05$) ve B66 kodlu “Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermeli” maddesinde ($\chi^2(4,363)=10,891$; $p<0,05$) sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B65 maddesinde P2 sertifikasına sahip olanlar P4 ve P5 sertifikasına sahip olanlardan; hiçbir sertifikaya sahip olmayanlar P5 sertifikasına sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir. B66 maddesinde ise P2 ve P5 sertifikasına sahip sporcular P4 sertifikasına sahip olanlar ile hiçbir sertifikaya sahip olmayanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir.

Maddi Beklentiler alt başlığında B68 kodlu “Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=10,615$; $p<0,05$) ve B76 kodlu “Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=31,946$; $p<0,05$) sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B68 maddesinde P2 sertifikasına sahip olanlar P4 ve P5 sertifikasına sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir. B76 maddesinde ise P5 sertifikasına sahip sporcular diğer tüm sporculardan anlamlı şekilde düşük sıra ortalamasına sahiptir.

Kullanılan Malzemeler ile İlgili Beklentiler alt başlığında B79 kodlu “Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=9,913$; $p<0,05$) ve B80 kodlu “Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalı” maddesinde ($\chi^2(4,363)=12,575$; $p<0,05$) sertifika seviyesine göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B79 maddesinde sertifikası olmayanlar ile P2 sertifikası olanların maddeye katılımı P5 sertifikası olanlardan anlamlı şekilde yüksektir. B80 maddesinde ise P5 sertifikasına sahip olanların maddeye ait sıra ortalamaları P2 ve P3 sertifika sahipleri ile sertifikası olmayanlardan anlamlı şekilde düşüktür.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların toplam sorti sayısına göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Beklentiler Anketi”nde yer alan madde puanlarının toplam sorti sayısına göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık

içerdiği saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla toplam sorti sayısına göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.20’de; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-11 Çizelge 7’de verilmiştir.

Çizelge 4.20. Sporcuların toplam sorti sayılarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Sorti	N	Sıra Ort.	X2	Sd	p	Anlamlı Fark*
Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler	B4	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	40 Sorti ve Altı	89	144,40	22,380	2	,000	(1,3) (2,3)
			41-80 Sorti	47	167,83				
			81 Sorti ve Üzeri	227	199,67				
	B14	İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	40 Sorti ve Altı	89	166,99	7,367	2	,025	(1,3) (2,3)
			41-80 Sorti	47	161,57				
			81 Sorti ve Üzeri	227	192,11				
			Toplam	363					

*p<0,05; 1: 40 sorti ve altı; 2: 41-80 sorti; 3: 81 sorti ve üzeri

Çizelge 4.20’de yer alan sonuçlara göre sorti sayısına göre anlamlı farklılık içeren iki madde ortaya çıkmıştır. Her iki maddede Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler alt başlığında yer almaktadır. Buna göre B4 kodlu “Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalı” maddesinde ($\chi^2(2,363)=22,380$; $p<0,05$) ve B14 kodlu “İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalı” maddesinde ($\chi^2(2,363)=7,367$; $p<0,05$) sorti sayısına göre anlamlı farklılık vardır. Anlamlı farklılıklar her iki maddede de 81 ve üzerinde sorti sayısına sahip sporcuların 40 sorti ve altı ile 41-80 sorti arasında sortiye sahip sporculardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahip olduğu şeklinde ortaya çıkmıştır.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların toplam uçuş süresine göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Beklentiler Anketi”nde yer alan madde puanlarının toplam uçuş süresine göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık içerdiği saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla toplam uçuş süresine göre farklılık

içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.21’da; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-11 Çizelge 8’de verilmiştir.

Çizelge 4.21. Sporcuların toplam uçuş sürelerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Uçuş suresi	N	Sıra Ort.	χ^2	sd	p	Anlamlı Fark*
Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler	B4	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	20 Saat ve Altı	131	158,05	14,602	2	,001	(1,3)
			21-40 Saat	48	178,78				
			41 Saat ve Üzeri	184	199,89				
	B5	Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	20 Saat ve Altı	131	193,46	7,331	2	,026	(1,3) (2,3)
			21-40 Saat	48	200,38				
			41 Saat ve Üzeri	184	169,05				
Medyadan Beklentiler	B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	20 Saat ve Altı	131	198,00	6,085	2	,048	(1,3)
			21-40 Saat	48	179,51				
			41 Saat ve Üzeri	184	171,26				
Maddi Beklentiler	B76	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	20 Saat ve Altı	131	201,74	13,313	2	,001	(1,3) (2,3)
			21-40 Saat	48	200,70				
			41 Saat ve Üzeri	184	163,07				
Toplam				363					

*p<0,05; 1: 20 saat ve altı, 2: 21-40 saat; 3: 41 saat ve üzeri

Çizelge 4.21’de yer alan sonuçlara göre beklentiler anketinden elde edilen madde puanları uçuş süresine göre sadece 4 maddede anlamlı farklılık içermektedir. Buna göre Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler alt başlığında yer alan B4 kodlu “Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalı” maddesinde ($\chi^2(2,363)=14,602$; $p<0,05$) ve B5 kodlu “Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.” maddesinde ($\chi^2(2,363)=7,331$; $p<0,05$) toplam uçuş süresine göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B4 maddesinde 41 saat ve üzerinde uçuş süresine sahip olanlar 20 saat ve altı uçuş süresine sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksek sıra ortalamasına sahiptir. B5 maddesinde ise 20 saat ve altı ile 21-40 saat arasında uçuş süresine sahip olanların maddeye katılımı 41 saat ve üzerinde uçuş süresine sahip olanlardan anlamlı şekilde yüksektir.

Medyadan Beklentiler alt başlığında yer alan B65 kodlu “Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalı” maddesinde uçuş süresine göre anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(2,363)=6,085$; $p<0,05$). Buna göre 20 saat ve altında uçuş süresine sahip olan sporcuların maddeye ilişkin sıra ortalaması 41 saat ve üzeri sporculardan anlamlı şekilde yüksektir.

Maddi Beklentiler alt başlığında yer alan B76 kodlu “Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.” maddesinde uçuş süresine göre anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(2,363)=13,313$; $p<0,05$). Buna göre 20 saat ve altı ile 21-40 saat arasında uçuş süresine sahip olan sporcuların maddeye ilişkin sıra ortalaması 41 saat ve üzeri sporculardan anlamlı şekilde yüksektir.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların spor eğitimi aldıkları yere göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Beklentiler Anketi”nde yer alan madde puanlarının spor eğitimi alınan yere göre anlamlı farklılık içerip içermediği Kruskal Wallis H-Testi ile incelenmiştir. Anlamlı farklılık içerdiği saptanan maddelerde hangi gruplar arasında fark olduğu grupların ikili kombinasyonları üzerinden yapılan Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla spor eğitimi alınan yere göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.22’de; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-11 Çizelge 9’da verilmiştir.

Çizelge 4.22. Sporcuların spor eğitimi aldıkları yere beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Eğitim Kurumu	N	Sıra Ort.	χ^2	sd	p	Anlamlı Fark*
Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler	B11	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	173,88	10,440	3	,015	(1,2) (2,3)
			Üniversite Kulüplerinde	88	207,37				
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	168,83				
			Diger	32	192,53				
	B14	İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	150,75	25,093	3	,000	(1,2) (1,3) (1,4) (2,3)
			Üniversite Kulüplerinde	88	212,56				
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	190,08				
			Diger	32	190,23				

Çizelge 4.22. (Devam) Sporcuların spor eğitimi aldıkları yere beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden Beklentiler	B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	176,88	14,273	3	,003	(1,2) (2,3)
			Üniversite	88	210,70				
			Kulüplerinde						
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	165,70				
			Diğer	32	183,19				
Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler	B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	167,41	13,163	3	,004	(1,2) (2,3)
			Üniversite	88	208,36				
			Kulüplerinde						
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	176,46				
			Diğer	32	186,92				
	B32	Türkiye’yi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	179,57	9,532	3	,023	(2,3)
			Üniversite	88	202,09				
			Kulüplerinde						
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	165,96				
			Diğer	32	195,42				
	B34	Yamaç paraşütün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalıdır.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	167,29	8,321	3	,040	(1,2) (1,4)
			Üniversite	88	195,53				
			Kulüplerinde						
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	179,43				
			Diğer	32	211,72				
	B35	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	153,57	16,679	3	,001	(1,2) (1,3) (1,4)
			Üniversite	88	200,57				
			Kulüplerinde						
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	192,24				
			Diğer	32	204,25				
Medyadan Beklentiler	B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	174,14	16,027	3	,001	(1,2) (2,3)
			Üniversite	88	214,79				
			Kulüplerinde						
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	163,53				
			Diğer	32	190,64				
Maddi Beklentiler	B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	173,50	8,739	3	,033	(1,2) (1,4) (2,3) (3,4)
			Üniversite	88	198,99				
			Kulüplerinde						
			Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	171,00				
			Diğer	32	209,06				

Çizelge 4.22. (Devam) Sporcuların spor eğitimi aldıkları yere beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	183,72	11,497	3	,009	(2,3)
		Üniversite Kulüplerinde	88	203,13				
		Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	160,87				
		Diğer	32	195,11				
B71	Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	THK Onaylı Kuruluşlarda	125	187,77	8,263	3	,041	(1,3) (2,3) (3,4)
		Üniversite Kulüplerinde	88	192,72				
		Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda	118	163,36				
		Diğer	32	198,72				
		Toplam	363					

*p<0,05; 1: THK Onaylı Kuruluşlarda; 2: Üniversite Kulüplerinde; 3: Özel Eğitim veren Kişilerle/kuruluşlarda; 4: Diğer

Çizelge 4.22’de yer alan sonuçlara göre Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler alt başlığında yer alan B11 kodlu “Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmeli” maddesinde ($\chi^2(3,363)=10,44$; $p<0,05$) ve B14 kodlu “İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=25,093$; $p<0,05$) eğitim alınan kuruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre her iki maddede de üniversite kulüplerinde eğitim alanların maddeye katılımı THK onaylı kuruluşlar ile özel eğitim veren kurumlarda eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksektir. Buna ilaveten B14 maddesinde özel eğitim veren kuruluşlarda ve diğer eğitim kurumlarında eğitim alanların sıra ortalaması THK onaylı kuruluşlarda eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksektir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden Beklentiler alt başlığında B23 kodlu “Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=14,273$; $p<0,05$) eğitim alınan kuruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre maddede üniversite kulüplerinde eğitim alanların sıra ortalaması THK onaylı kuruluşlar ile özel eğitim veren kurumlarda eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksektir.

Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden Beklentiler alt başlığında yer alan B27 kodlu “Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı

yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=13,163$; $p<0,05$) maddesinde; B32 kodlu “Türkiye’yi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmeli” maddesinde ($\chi^2(3,363)=9,532$; $p<0,05$); B34 kodlu “Yamaç paraşütün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=8,321$; $p<0,05$) ve B35 kodlu “Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=16,679$; $p<0,05$) eğitim alınan kuruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Yapılan Mann Whitney U testine göre B27 maddesinde üniversite kulüplerinde eğitim alanların maddeye katılımı THK onaylı kuruluşlar ile özel eğitim veren kuruluşlarda eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksektir. B32 maddesinde üniversite kulüplerinde eğitim alanların maddeye katılımı özel eğitim veren kurumlarda eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksektir. B34 ve B35 maddelerinde üniversite kulüplerinde ve diğer eğitim kurumlarında eğitim alanların maddeye katılımı THK onaylı kuruluşlarda eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksektir. Buna ilaveten B35 maddesinde özel eğitim veren kurumlarda eğitim alanların ıra ortalaması THK onaylı kuruluşlarda eğitim alan sporculardan anlamlı şekilde yüksektir.

Medyadan Beklentiler alt başlığında yer alan B65 kodlu “Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalı” maddesinde eğitim alınan kuruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır ($\chi^2(3,363)=16,027$; $p<0,05$). Buna göre maddeye ilişkin olarak üniversite kulüplerinde eğitim alanların sıra ortalaması THK onaylı kuruluşlar ile özel eğitim veren kurumlardan eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksektir.

Maddi Beklentiler alt başlığında B68 kodlu “Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=8,739$; $p<0,05$); B69 kodlu “Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmeli” maddesinde ($\chi^2(3,363)=11,497$; $p<0,05$) ve B71 kodlu “Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalı” maddesinde ($\chi^2(3,363)=8,263$; $p<0,05$) eğitim alınan kuruma göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B68 maddesinde üniversite kulüplerinde eğitim alanların sıra ortalaması THK onaylı kuruluşlar ve özel eğitim veren kurumlarda eğitim alanlardan; diğer eğitim kurumlarında eğitim alanların sıra ortalaması THK onaylı kuruluşlar ile özel eğitim kuruluşlarında eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksektir. B69 maddesinde üniversite kulüplerinde eğitim

alanların maddeye katılımı özel eğitim veren kurumlarda eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksektir. B71 maddesinde ise özel eğitim veren kuruluşlarda eğitim alanların sıra ortalaması THK onaylı kuruluşlar, üniversite kulüpleri ve diğer eğitim kurumlarında eğitim alanlardan anlamlı şekilde yüksektir.

Araştırmanın amacı doğrultusunda “Yamaç paraşütü ile ilgili beklentiler sporcuların spordan ekonomik kazanç sağlama durumuna göre anlamlı düzeyde farklılaşmakta mıdır?” sorusuna yönelik alt problemin çözümü için “Beklentiler Anketi”nde yer alan madde puanlarının spordan ekonomik kazanç sağlama durumuna göre anlamlı farklılık içerip içermediği Mann Whitney U-Testi ile belirlenmiştir. Çizelgelerin ve bulguların incelenmesinde kolaylık olması amacıyla spor eğitimi alınan yere göre farklılık içeren maddelere ait bulgular Çizelge 4.23’de; tüm maddelere ilişkin bulgular ise EK-11 Çizelge 10’da verilmiştir.

Çizelge 4.23. Sporcuların spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

Alt Başlık	No	Madde	Ekonomik Kazanç	N	Sıralar Ort.	Sıralar Top.	U	p	
Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler	B3	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır.	Evet	36	218,76	7875,50	4562,500	,020	
			Hayır	327	177,95	58190,50			
	B14	İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	Evet	36	139,93	5037,50	4371,500	,004	
			Hayır	327	186,63	61028,50			
Organizasyonlarla İlgili Beklentiler	B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	Evet	36	136,89	4928,00	4262,000	,002	
			Hayır	327	186,97	61138,00			
	B59	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	Evet	36	144,61	5206,00	4540,000	,010	
			Hayır	327	186,12	60860,00			
	B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	Evet	36	150,11	5404,00	4738,000	,026	
			Hayır	327	185,51	60662,00			
	Maddi Beklentiler	B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	Evet	36	147,36	5305,00	4639,000	,016
				Hayır	327	185,81	60761,00		
B76		Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	Evet	36	108,50	3906,00	3240,000	,000	
			Hayır	327	190,09	62160,00			
Kullanılan Malzemeler ile İlgili Beklentiler	B78	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.	Evet	36	152,36	5485,00	4819,000	,035	
			Hayır	327	185,26	60581,00			
	B79	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	Evet	36	132,76	4779,50	4113,500	,001	
			Hayır	327	187,42	61286,50			
	B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	Evet	36	134,13	4828,50	4162,500	,001	
			Hayır	327	187,27	61237,50			
	Toplam			363					

*p<0,05

Çizelge 4.23'te yer alan sonuçlara göre “Yamaç Paraşütü Eğitimleri ile İlgili Beklentiler alt başlığında yer alan B3 kodlu “Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalı” maddesinde ($U=4562,5$; $p<0,05$) ve B14 kodlu “İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalı” maddesinde ($U=4371,5$; $p<0,05$) ekonomik kazanç sağlama durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre B3 maddesinde ekonomik kazancı olanların sıra ortalaması ($Sort=218,76$) ekonomik kazanç sağlamayan sporculardan ($Sort=177,95$) anlamlı şekilde yüksektir. B14 maddesinde ise ekonomik kazanç sağlamayan sporcuların maddeye katılımı ($Sort=186,63$) ekonomik kazanç sağlayanlardan ($Sort=139,93$) anlamlı şekilde yüksektir.

Organizasyonlarla İlgili Beklentiler alt başlığında B58 kodlu “Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmeli” maddesinde ($U=4262$; $p<0,05$), B59 kodlu “Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalı” maddesinde ($U=4540$; $p<0,05$) ve B60 kodlu “Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir” maddesinde ($U=4738$; $p<0,05$) ekonomik kazanç sağlama durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre her üç maddede de ekonomik kazanç sağlamayan sporcuların maddeye katılımı ($Sort(B58)=186,97$; $Sort(B59)=186,12$; $Sort(B60)=185,51$) ekonomik kazanç sağlayan sporculardan ($Sort(B58)=136,89$; $Sort(B59)=144,61$; $Sort(B60)=150,11$) anlamlı şekilde yüksektir.

Maddi Beklentiler alt başlığında B68 kodlu “Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalı” maddesinde ($U=4639$; $p<0,05$) ve B76 kodlu “Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalı” maddesinde ($U=3240$; $p<0,05$) ekonomik kazanç sağlama durumuna dayalı olarak anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre her iki maddede de ekonomik kazanç sağlamayan sporcuların maddeye ilişkin sıra ortalamaları ($Sort(B68)=185,81$; $Sort(B76)=190,09$) ekonomik kazanç sağlayan sporcuların sıra ortalamalarından ($Sort(B68)=147,36$; $Sort(B76)=108,5$) anlamlı şekilde yüksektir.

Kullanılan Malzemeler ile İlgili Beklentiler alt başlığında B78 kodlu “Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalı” maddesinde ($U=4819$; $p<0,05$), B79 kodlu

“Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalı” maddesinde ($U=4113,5$; $p<0,05$) ve B80 kodlu “Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalı” maddesinde ($U=4162,5$; $p<0,05$) ekonomik kazanç sağlama durumuna göre anlamlı farklılık saptanmıştır. Buna göre alt başlık altında anlamlı farklılık gösteren üç maddede de ekonomik kazanç sağlamayan sporcuların maddeye ilişkin sıra ortalamaları ($Sort(B78)=185,26$; $Sort(B79)=187,42$; $Sort(B80)=187,27$) ekonomik kazanç sağlayan sporcuların sıra ortalamalarından ($Sort(B78)=152,36$; $Sort(B79)=132,76$; $Sort(B80)=134,13$) anlamlı şekilde yüksektir.





5. TARTIŞMA

Araştırmadan elde edilen bulgular neticesinde ilk olarak yamaç paraşüt sporcularının problem alanları tespit edilmiş ve bu problem alanları literatürdeki diğer spor dallarında sporcuların yaşadıkları problemler üzerine yapılan çalışmalar dikkate alınarak tartışılmıştır.

Yamaç paraşütçülerinin problem alanları, eğitimi ile ilgili problemler, denetimsizlikten kaynaklanan problemler, otorite belirsizliğinden kaynaklanan problemler, destek ve sponsorluk ile ilgili problemler, organizasyonlarla ilgili problemler, maddi problemler, medya ve imaj ile ilgili problemler, tesislerle ilgili problemler, malzemeler ile ilgili problemler ve kulüpler ile ilgili problemler olarak tespit edilmiştir. Literatürde spor branşları açısından sporcuların yaşadığı problemleri ele alan benzer çalışmalar mevcuttur. Özdağ (2003) tarafından güreşçi öğrencilerin yaşadıkları problemlerin incelendiği araştırmada problemler alt alanlara ayrılmış ve bu problem alanlarından basın, ailenin, okulun, eğitim-öğretimin, ekonomik koşulların, yönetimin, sağlıkla ilgili problemlerin sporcular üzerinde etkin görülmüştür. Pekel (2003) tarafından atletizmde sporcuların problemleri üzerine yapılan araştırmada, sporcuların spordan uzaklaşmalarına neden olan etkenlerin maddi imkansızlık, tesis ve malzeme eksikliği gibi nedenler olduğu tespit edilmiştir. Güçlü (2000) kulüplerde aktif spor yapan üniversite öğrencilerinin yaşadıkları problemleri incelemiş ve maddi problemlerin, ailevi problemlerin, kulüp ve federasyonlarla ilgili problemlerin, kişisel problemlerin sporcu öğrenciler üzerinde etkin olduğunu tespit edilmiştir. Ateş (2007) tarafından oryantiring sporu yapan bireylerin karşılaştıkları temel sorunların incelendiği araştırmada sporcuların çoğunluğunun oryantiring renk kodunu bilmedikleri, oryantiring kulüplerinin sporculara sağladığı maddi desteğin yetersiz olduğu, Türkiye’de oryantiring harita sayısının, kalitesinin ve güncelliğinin istenen düzeyde olmadığı, oryantiring sporcularının malzeme fiyatlarını yüksek buldukları ve malzemelere ulaşmakta sıkıntı çektikleri, yararlanacak kitap, dergi ve kaynakların yetersiz olduğu, sporcuların birbirlerini adil bulmadıkları sonucuna ulaşılmıştır. Sporcuların problemleri üzerine yapılan araştırmalarda görüldüğü gibi sporcuların yaşadıkları problemler mevcut çalışma ile ve birbirleriyle benzer özellikler taşısa da ilgilendikleri branşlar açısından farklılıklar göstermektedir.

Mevcut çalışmada sporcuların yaşadıkları denetimsizlikten kaynaklanan problemler ve otorite belirsizliğinden kaynaklanan problemlerle ilgili olarak; Çok hafif hava araçları

işletme yönetmeliği, madde 11’de belirtilen motorsuz çok hafif hava araçları pilot lisansı ve uçuş kurallarına göre “Motorsuz çok hafif hava araçları için pilot lisans zorunluluğu yoktur. Bu hava araçlarında can güvenliği ve uçuş emniyeti uçan kişinin kendi sorumluluğundadır. Bu hava araçlarında uçacak kişilerin genel havacılık kurallarını bilmeleri ve uygulamaları gerekmektedir (SHGM, 1987)” ifadesi gerekçe gösterilerek; Türkiye’de yamaç paraşütü eğitmen lisansına ve bu konuda eğitim verme yetkisine sahip kişiler yok denecek kadar azdır. THK tarafından verilen belgelerin sertifika niteliğinde olması, bu sertifikaların süresiz ve denetimsiz olması bu sporla ilgilenen tüm bireylere eğitim verme cesareti vermektedir. Dolayısıyla THK personeli dışında da herkes eğitim verebilmektedir. Yamaç paraşütü sporunda genel anlamda verilen eğitimler ve bu sporla ilgilenen sporcular denetimsizdir. Neticede yaşanan bazı üzücü olaylar sebebiyle ise yamaç paraşütü sporu kamuoyu gözünde gereksiz yere yıpratılmaktadır. Dolayısıyla mevcut çalışmayla tespit edilen medya ve imaj ile ilgili sporcuların yaşadıkları problemler de doğrulanmaktadır.

Yamaç paraşütü sporunda sporcuların kullandıkları malzemeler, hava sporlarının tüm branşlarında üretilen malzemeler gibi ileri teknolojinin ürünleridir. Her teknolojik ürünün bir kullanım ömrü olduğu gibi yamaç paraşütü malzemelerinin de kullanım süresi vardır. Kullanım süresinin uzatılması, sporcunun malzemesini özenli kullanmasına ve gerekli bakımlarını zamanında yapmasına bağlıdır. Türkiye’de maalesef bu malzemelerin periyodik kontrollerini yapacak kuruluşlar bulunmamaktadır. Malzemelerin periyodik bakımlarını kayıt altına alacak ve takip edecek bir sistemin olmayışı sporcuların kullandıkları malzemeler ile ilgili problemleri de beraberinde getirmekte ve ne yazık ki desteklemektedir.

Kerem (2008), spor kulüplerinin sorunlarını incelediği araştırmada problemlerin, federasyonlardan kaynaklı problemler, maddi problemler, yasal düzenlemelerle ilgili problemler, ilgi azlığından kaynaklanan problemler ve spor elemanlarından kaynaklanan problemler olduğunu tespit etmiştir. Bu sonuç mevcut araştırmadaki problem alanlarını destekler niteliktedir. Spor kulüplerinin genel anlamda yaşamış olduğu sorunları, yamaç paraşüt sporcularının da kulüpleri bünyesinde yaşamakta olduğu söylenebilir.

Türkiye genelindeki sportif havacılık kulüplerinde verilen eğitimlerin yeterliliği tartışılmaktadır. Eğitimlerin yeterli olduğu kulüplerde ise sporcular gelişimlerini kendileri tamamlamakta ve sporcu kimliğinin dışına çıkamamaktadırlar. Oysa yarışmaların düzenlendiği bir spor dalında teknik eleman ve hakemlerin yetiştirilmemesi yamaç paraşüt

sporunun açıklarından bir tanesidir. Türkiye’de düzenlenen yarışmalarda görev alan kişiler bu sporla aktif olarak ilgilenen gönüllü sporculardır. Bu nedenlerle eğitimle ilgili problemlerin, denetimsizlikten kaynaklanan problemlerin ve otorite belirsizliğinden kaynaklanan problemlerin desteklenir olduğunu söylemek mümkündür.

Türkiye’den uluslararası yarışmalara katılan başarılı sporcular diğer branşlarda olduğu gibi ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından gereken ilgi ve desteği görmemektedirler. Bu anlamda yaşanan maddi problemler, destek ve sponsorlukla ilgili problemlerin kaçınılmaz olduğu bir gerçektir.

Türkiye’de hemen hemen her branşın yapılabilirliğini artırmak ve bireylerin spora katılımlarını sağlamak için tesisler kurulmaktadır. Tesislerin inşa edilmesindeki en büyük amaçlardan birisi ilgili spor dalına katılım gösteren bireylerin güvenliğini sağlamaktır. Yamaç paraşüt sporunda Türkiye’de pek çok uçuş alanı bulunmasına rağmen turizm alanlarının dışındaki bölgelerde ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından bir düzenlemeye gidilmemektedir. Sporcuların güvenliğini sağlayacak şekilde tedbirler alınmamaktadır. Türkiye’de sporcuların çabalarıyla ortaya çıkarılan kalkış alanları tesis niteliği kazanmadığı için bu alanlardan hangi seviyedeki sporcuların faydalanabileceği netleştirilmemiştir. Dolayısıyla tesislerle ilgili problemlerin varlığı ve sporcuların bu problemlerle karşı karşıya gelmesi tespit edilen alanla ilgili eksiklikler olduğunun göstergesi niteliğindedir.

Tüm branşlarda olduğu gibi hava sporlarını icra edenler bir takım uluslararası kurallara uymak zorundadır. Ancak, Türkiye’de bu kurallar tam olarak oluşturulamamıştır. Araştırmanın genel bilgiler bölümünde yer alan bilgilerden de anlaşılacağı üzere feshedilen Türkiye Hava Sporları Federasyonu tarafından düzenlenen yarışma yönetmeliğinin mevcut federasyon tarafından uygulanıp uygulanmadığı konusunda sporcuların net bir bilgisi yoktur çünkü hava sporları branşı bünyesinde açıklanmış olan bir yönetmelik bulunmamaktadır. Düzenlenen yarışmalar açısından bu konuda da bir boşluk olduğunu söylemek mümkündür. Oysa yamaç paraşütünün yaygın olarak yapıldığı ülkelerde bu sporla ilgili düzenlemeler ve uygulamalar ilgili ülkenin havacılık otoritesiyle birlikte ilgili Federasyonlar tarafından yürütülmektedir. Görülen bu eksiklikler yine otorite belirsizliğinden kaynaklanan problemleri ve organizasyonlarla ilgili problemleri beraberinde getirmektedir.

Türkiye’de yaşanan yamaç paraşüt kazaları sporcular arasında gizli tutulmakta ve nedeni açıklanmamaktadır. Çünkü sporcular arasında bu durum gurur incitici bir unsur olarak görülmektedir. Oysa yamaç paraşütünün geliştiği ülkelerdeki gibi yaşanan kazaların nedenlerinin bu sporla ilgilenen bireylere açıklanması, aynı türde yaşanabilecek olan kazaların önlenmesine yardımcı olacaktır. Türkiye’de bugüne kadar çok ciddi kazalar meydana gelmesine rağmen yaşanan kazaların rapor edilerek değerlendirileceği bir sistem geliştirilememiştir. Bu durum denetimsizlikten kaynaklanan problemleri teyit etmekte ve desteklemektedir.

Yamaç paraşütünde yaşanan kazaların rapor edilmemesi, kazaların ikincil kaynaklardan duyurulmasına sebebiyet vermektedir. Yazılı ve görsel medyanın kazaların sebebini bilmeden haber olarak aktarmasındaki yanlışlıklar ise sporun gelişimi noktasında bir engel teşkil etmektedir. Henüz gelişmekte olan bir spor dalı olarak değerlendirilen yamaç paraşütü sporuyla ilgilenen sporcuların medyadan kaynaklı problemler yaşaması ise hem sporcuların sorumluluklar açısından kendilerini değerlendirmediklerini açıkça göstermekte hem de ilgili kurumların bu yönde denetim mekanizmalarını işletmediklerini ortaya koymaktadır.

Tek, 2006 yılında yapmış olduğu çalışmada Türkiye’de uluslararası spor organizasyonları düzenleyen federasyonların karşılaştıkları problemleri incelemiş ve federasyonların bürokrasiden yeterince destek görmediği, federasyonlarda görev yapan personelin mesleki açıdan yeterli eğitime sahip olmadığı, organizasyonlarda belirlenen hedeflere ulaşmak için personelin kısmen yeterli olduğu, organizasyonların gerçekleştirilmesi için oluşturulan basın yayın, sağlık, ulaşım gibi komitelerde yer alan personelin kısmen yeterli olduğu, organizasyonlara ayrılan bütçenin yetersiz kaldığı, organizasyonlara özel kuruluşlar tarafından destek sağlanamadığı, katılımcılar için konaklama, çalışma ortamı ve spor tesislerinin kısmen yeterli olduğu sonucuna ulaşmıştır. Araştırmadan elde edilen bulgular değerlendirildiğinde organizasyonlarla ilgili problemlerin Tek’in çalışmasıyla benzer tespitler taşıdığı söylenebilir.

Yamaç paraşütü sporu ile ilgili problemlerde P51 “Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar” maddesinin birinci sırada yer almasına medya tarafından kamuoyuna aktarılan haberlerde ciddi sorunların olması neden olarak gösterilebilir. Çünkü özellikle spor medyası bu spor dalının gelişimi noktasında aktif görev üstlenmemekte ve yaşanan

olaylar sadece güncel haber olarak basında yer almaktadır. Sporcular tarafından en son sırada problem olarak görülen ifade ise P1 “Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor” maddesidir. Bu ifadeye katılım ortalamasının üstünde olmasına rağmen, sporcuların bu maddeyi son sırada bir problem olarak görmesi başlangıç pilotluğu seviyesinde alınan eğitimlerin sporcular açısından önemli bir sorun teşkil etmediğinin göstergesi niteliğindedir. Çünkü bu seviyede sporcuların birçoğu uçuş zevkini yaşamış olmanın mutluluğuyla hareket etmektedirler.

Araştırma verilerinden elde edilen bulgular doğrultusunda sporcuların yamaç paraşütü sporuna başlamalarında ve bu spor dalı bünyesinde kendilerini geliştirmelerinde karşılaştıkları pek çok problem mevcuttur. Bu spora dair problemlere ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından çözüm üretilmemesi sporcuların beklentilerini artırmaktadır. Sporcuların beklenti alanlarının, yamaç paraşütü eğitimi ile ilgili beklentiler, kulüpleşme ile ilgili beklentiler, ilgili federasyondan beklentiler, sivil havacılık genel müdürlüğünden beklentiler, gençlik spor genel müdürlüğünden beklentiler, mülki idarelerden beklentiler, diğer yamaç paraşütçüler ve ailelerden beklentiler, tesislerle ilgili beklentiler, organizasyonlarla ilgili beklentiler, medyadan beklentiler, maddi beklentiler ve kullanılan malzemeler ile ilgili beklentiler şeklinde birçok alana ayrılması yamaç paraşütünün Türkiye’de kurumsallaşmadığının ve diğer spor branşlarındaki gibi uluslararası standartlara uyumda güçlükler yaşadığının göstergesi niteliğindedir.

Özdağ (2003)’ın çalışmasında, güreş eğitim merkezindeki sporcu öğrencilerin beklenti alanları; antrenörle ilgili beklentiler, aileden beklentiler, maddi beklentiler, öğretmenlerle ilgili beklentiler, kulüplerle ilgili beklentiler ve arkadaşlarla ilgili beklentiler olarak, devlet okullarındaki öğrencilerin beklenti alanları ise; okul ve yöneticilerle ilgili beklentiler, maddi beklentiler, öğretmenlerle ilgili beklentiler, medya ile ilgili beklentiler, gelecekle ilgili beklentiler ve federasyonla ilgili beklentiler olarak tespit edilmiştir. Mevcut çalışmayla farklı spor branşlarıyla ilgilenen sporcuların beklenti alanlarının benzerlikler gösterdiği söylenebilir.

Karaca (2002)’nın, spor tesislerinin kullanımı açısından sporcuların istek ve beklentilerini incelemiş olduğu çalışmada; sporcular tarafından spor tesislerinin kullanımı için özendirici tedbirlerin alınmadığı, spor tesislerinin sayıca yetersiz olduğu, spor tesislerinin sağlıklı spor ortamına sahip olduğu, spor tesislerinin spor yapabilmek için ön koşul olduğu, spor

tesislerinden yeterince yararlanılmamasında amaca uygun spor tesislerinin bulunmadığı, ve nitelikli tesis işletmecilerinin olmadığı yönünde görüşler belirtilmiştir. Bu araştırmadaki örneklem grubu sporcuların branşları açısından farklılık gösterse de genel anlamda sporcuların tesislere yönelik beklentileri yamaç paraşütü sporcularının tesisler ile ilgili beklentileriyle paralellik göstermektedir.

Resmi gazetede yayınlanan, 2005 tarih ve 5393 sayılı Belediyeler Kanununun 14.cü maddesinin b bendinde “Gerektiğinde, sporu teşvik etmek amacıyla gençlere spor malzemesi verir, amatör spor kulüplerine ayni ve nakdî yardım yapar ve gerekli desteği sağlar, her türlü amatör spor karşılaşmaları düzenler, yurt içi ve yurt dışı müsabakalarda üstün başarı gösteren veya derece alan öğrencilere, sporculara, teknik yöneticilere ve antrenörlere belediye meclisi kararıyla ödül verebilir” denmektedir. Yine aynı kanunun 18.ci maddesinin p bendinde belediyelere, ekonomik ve sosyal ilişkileri geliştirmek amacıyla kültür, sanat ve spor gibi alanlarda faaliyet ve projeler gerçekleştirilmesine; bu çerçevede arsa, bina ve benzeri tesisleri yapma, yaptırma, kiralama veya tahsis etmeye karar verme yetkisi verilmiştir. Bu kanuna dayanılarak sporcuların özellikle tesis ve organizasyon boyutunda mülki idarelerden beklentilerinin teyit edildiği ve bu alandaki eksikliklerde yerel yönetimlerin beklentileri karşılama noktasında katkı sağlayabileceği söylenebilir. Çoban (2002) spor politikalarının belirlenmesi ve hayata geçirilmesinin devletin görevi sayıldığını ve bu doğrultuda gençliğin korunması ve sporun geliştirilmesi ile ilgili görevin, devletin idari yapısı içerisinde büyük payı olan mahalli idarelere, dolayısıyla belediyelere düştüğünü belirtmiş ve mevcut çalışmadaki sporcuların mülki idarelerden beklentileri bu görüş ile desteklenmiştir.

Özsoy (2007), tarafından yapılan çalışmada kamuoyunun spor medyasından beklentileri incelemiş ve Türkiye’deki spor medyasının yayın anlayışının “popülist yaklaşım” ve “sportif yaklaşım” olarak iki grupta değerlendirilebileceğini, spor medyasının çoğunluğunun ise günümüzde popülist yaklaşımla yayın yapmakta olduğunu tespit etmiştir. Popülist yaklaşıma göre medya, taraftarı fazla olan futbol kulüplerinin hegemonyası altında yozlaşmaktadır. Sportif yaklaşım ise sporun öz değerlerinin ön plana çıkarıldığı ve tüm spor dallarını kapsayan bir yayın anlayışını içermektedir. Özsoy’un çalışmasında spor medyasının futbol dışındaki diğer spor dallarına daha fazla yer vermesi halinde, medya kuruluşlarının daha geniş bir kitleye hitap eder hale geleceği, böylece izleyici ve okur sayısının artacağı belirtilmiştir. Ayrıca katılımcıların çoğunluğu, spor medyasının genel

yayın anlayışından memnun olmadıklarını bildirmişlerdir. Mendi (2002), Türk medyasında spora yaklaşımı incelediği araştırmada benzer şekilde kitlelerin pasif spora ve dolayısıyla izleyici konumuna itildiğini vurgulanmış, kamuoyunu bilgilendirmenin yanında, yönlendirme fonksiyonunu da üstlenmiş olan Türk medyasının seyirci-taraftar ağırlığı ile daha çok futbol branşını öne çıkardığını, bunun durumun ise toplumun aktif sporla tanışmasına kısmen engel olduğunu tespit etmiştir. Çolakoğlu (2000) güreşçilerle yaptığı çalışmada güreşçilerin, güreş sporuna yönelmelerinde medyanın etkisinin çok düşük bir oranda olduğunu belirttiklerini tespit etmiştir. Mevcut araştırmada ortaya çıkan beklenti alanlarına bakıldığında da, medyadan beklentilerin yamaç paraşütü sporu için bir beklenti alanı oluşturması desteklenmekte ve medyanın kamuoyu üzerinde futbol dışındaki branşlarda gereken çalışmaları yapmadığını ve farkındalık yaratmadığını göstermektedir.

Bebek tarafından 2015 yılında yapılan Türk sporunun yönetsel sorunları ve çözüm yollarına ilişkin parlamenterlerin görüşleri konulu araştırma sonucunda; devletin denetleme görevi yapmasının ve spor altyapısına yönelik faaliyetlerde bulunmasının, ayrıca bürokrasinin yönetim anlayışının değişmesinin ön plana çıktığı; federasyonların denetimine ilişkin olarak, kurumsal açıdan bağımsız ve sporun içinden gelen kişilerin yer aldığı oluşumların, açık, şeffaf bir şekilde performansa dayalı olarak hedeflere ulaşma kriterleri ile denetlenmesi ve devletin ekonomik desteğinin devam etmesi gerektiği tespit edilmiştir. Ayrıca aynı araştırmada spordan sorumlu kamu örgütlerinin, sporun tüm katılımcı ve paydaşlarını kapsayacak şekilde yetki devretmesine yönelik parlamenterlerin vurgu yaptıkları ortaya çıkmıştır. Görüldüğü gibi mevcut araştırmadan önce yapılan çalışmalarda da sporcuların beklenti olarak ifade ettikleri birçok alanın Türkiye'deki parlamenterler tarafından da açıkça ifade edildiğini söylemek mümkündür.

İşçi (2008)'nin, voleybolcuların kulüplerinden beklentileri konusunda yaptığı çalışmada kulüplerin voleybola verdiği destek konusunda, sporcuların maddi yönden verilen desteği yetersiz buldukları diğer yandan malzeme, çalışma salonu gibi konularda kulüplerinden gerekli desteği aldıkları tespit edilmiş ayrıca takımların başında görev yapmakta olan antrenörlerin yeterli, fakat çalışma saati ve yoğunluğu konusunda yeterli düzeyde çalışma yapılmadığı tespit edilmiştir. Bu sonuçlar farklı bir branş olsa da yamaç paraşütçülerinin kulüpleşme ile ilgili beklentileri ve kullanılan malzemeler ile ilgili beklentileriyle benzerlik göstermektedir.

Sporcuların yamaç paraşütü sporuna ilişkin beklentilerde en fazla katıldığı ifadenin B67 “Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır” maddesi olduğu tespit edilmiştir. Buna göre B67 maddesinin ankette yer alan maddeler içinde birinci sırada yer almasına, yamaç paraşüt sporundaki eğitici kadronun Türkiye’de yeterli sayıda olmadığı neden olarak gösterilebilir. Sporcular tarafından beklentilerinin son sırasında değerlendirilen ifade ise B23 “Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır” maddesidir. Bu ifadenin son sırada beklenti olarak görülmesi neticesinde, sporcuların verilen eğitimlerden aslında çok fazla şikâyetçi olmadıkları ancak daha öncede belirtildiği gibi bu konuda eğitici kadro sayısını yetersiz bulundukları söylenebilir.



6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu bölümde, araştırma bulgularına ve yorumlarına dayalı olarak varılan sonuçlar ve bunların ışığında oluşturulan öneriler yer almıştır. Sonuçların sunuluşunda, araştırma bulgularından elde edilen sonuçlara göre bir sıra izlenmiştir.

6.1. Sonuç

Aşağıda öncelikli olarak araştırmanın amaçları doğrultusunda elde edilen yamaç paraşütçülerinin problemleriyle ilgili sonuçlara, daha sonra da yamaç paraşütçülerinin beklentileriyle ilgili sonuçlara yer verilmiştir.

Yamaç paraşütçülerinin problemleriyle ilgili elde edilen sonuçlar:

Araştırma sonucunda öncelikli olarak Türkiye’de yamaç paraşütü ile ilgilenen sporcuların bu spor branşına dair problemleri ortaya konulmuş ve bu problemlerin kendi içerisinde 10 alana ayrıldığı tespit edilmiştir. Tespit edilen problem alanları şöyledir: Yamaç paraşütü eğitimi ile ilgili problemler, denetimsizlikten kaynaklanan problemler, otorite belirsizliğinden kaynaklanan problemler, destek ve sponsorluk ile ilgili problemler, organizasyonlarla ilgili problemler, maddi problemler, medya ve imaj ile ilgili problemler, tesislerle ilgili problemler, malzemeler ile ilgili problemler, kulüpler ile ilgili problemler.

Sporcuların yamaç paraşütü ile ilgili problemlerde en fazla katıldığı ifade P51 “Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar” maddesidir. Buna göre P51 maddesi ankette yer alan maddeler içinde birinci sırada yer alan problem ifadesine sahiptir. Sporcular tarafından en son sırada problem olarak görülen ifade ise P1 “Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor” maddesidir.

Türkiye’de yamaç paraşütü ile ilgilenen sporcular birçok problemle karşı karşıya kalmaktadır. Bu problemler sporcuların kişisel bilgilerinden elde edilen bağımsız değişkenlere göre incelenmiş ve şu sonuçlara varılmıştır:

- Problemler anketinde yer alan yamaç paraşütü eğitimi ile ilgili problemler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, spor yaşları, sertifika seviyeleri, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık gösterirken, sporcuların medeni durumları ve öğrenim durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Denetimsizlikten kaynaklanan problemler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, öğrenim durumları, spor yaşları, sertifika seviyeleri, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık gösterdiği görülmüştür.
- Otorite belirsizliğinden kaynaklanan problemler alt başlığının, sporcuların yaşları, medeni durumları, spor yaşları, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri ve spor eğitimi aldıkları yere göre anlamlı farklılık gösterirken, sporcuların cinsiyetleri, öğrenim durumları, sertifika seviyeleri ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Destek ve sponsorluk ile ilgili problemler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, spor yaşları, sertifika seviyeleri, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri ve spor eğitimi aldıkları yere göre anlamlı farklılık gösterirken, sporcuların öğrenim durumları ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Organizasyonlarla ilgili problemler alt başlığının, sporcuların medeni durumları, öğrenim durumları, sertifika seviyeleri, toplam uçuş süreleri, ve spor eğitimi aldıkları yere göre anlamlı farklılık gösterirken, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, spor yaşları, toplam sorti sayıları ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Maddi problemler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, spor yaşları, sertifika seviyeleri, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık gösterirken, sporcuların öğrenim durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.

- Medya ve imaj ile ilgili problemler alt başlığının, sporcuların yaşları, medeni durumları, öğrenim durumları, sertifika seviyeleri, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık gösterirken, sporcuların cinsiyetleri, spor yaşları ve toplam sorti sayılarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Tesislerle ilgili problemler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, toplam sorti sayılarına göre anlamlı farklılık gösterirken, sporcuların öğrenim durumları, spor yaşları, sertifika seviyeleri, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Malzemeler ile ilgili problemler alt başlığının, sporcuların medeni durumlarına ve spor yaşlarına göre anlamlı farklılık gösterirken, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, öğrenim durumları, sertifika seviyeleri, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Kulüpler ile ilgili problemler alt başlığının, sporcuların yaşları, medeni durumları ve spor eğitimi aldıkları yere göre anlamlı farklılık gösterirken, sporcuların cinsiyetleri, öğrenim durumları, sertifika seviyeleri, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.

Yamaç paraşütçülerinin beklentileriyle ilgili elde edilen sonuçlar:

Türkiye’de yamaç paraşütü ile ilgilenen sporcuların bu spordaki problemlere çözüm üretilmesi noktasındaki beklentileri alt alanlara ayrılmış ve beklentilere katılım düzeyleri incelenmiştir. Tespit edilen beklenti alanları; yamaç paraşütü eğitimi ile ilgili beklentiler, kulüpleşme ile ilgili beklentiler, ilgili federasyondan beklentiler, sivil havacılık genel müdürlüğünden beklentiler, gençlik spor genel müdürlüğünden beklentiler, mülki idarelerden beklentiler, diğer yamaç paraşütçüler ve ailelerden beklentiler, tesislerle ilgili beklentiler, organizasyonlarla ilgili beklentiler, medyadan beklentiler, maddi beklentiler ve kullanılan malzemeler ile ilgili beklentiler olmak üzere 12 alandan oluşmaktadır.

Sporcuların yamaç paraşütü sporuna ilişkin beklentilerde en fazla katıldığı ifade B67 “Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalı” maddesidir. Buna göre B67 maddesi ankette yer alan maddeler içinde birinci sırada yer alan beklenti ifadesidir. Sporcular tarafından beklentilerinin son sırasında yer alan ifade ise B23 “Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalı” maddesidir.

Araştırma bulguları neticesinde Türkiye’de yamaç paraşütçülerinin birçok hususta beklenti içinde oldukları görülmektedir. Bu beklentiler sporcuların kişisel bilgilerinden elde edilen bağımsız değişkenlere göre incelenmiş ve şu sonuçlara varılmıştır:

- Beklentiler anketinde yer alan yamaç paraşütü eğitimi ile ilgili beklentiler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, öğrenim durumları, sertifika seviyeleri, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık gösteren maddelere sahip olduğu görülürken, sporcuların spor yaşlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Kulüpleşme ile ilgili beklentiler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları ve öğrenim durumlarına göre anlamlı farklılık gösteren maddelere sahip olduğu görülürken, spor yaşları, sertifika seviyeleri, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- İlgili federasyondan beklentiler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları ve öğrenim durumlarına göre anlamlı farklılık gösteren maddelere sahip olduğu görülürken, spor yaşları, sertifika seviyeleri, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden beklentiler alt başlığının, sporcuların yaşları, öğrenim durumları ve spor eğitimi aldıkları yere göre anlamlı farklılık gösteren maddelere sahip olduğu görülürken, sporcuların cinsiyetleri, medeni durumları, spor

yaşları, sertifika seviyeleri, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.

- Gençlik Spor Genel Müdürlüğünden beklentiler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, öğrenim durumları, spor yaşları, sertifika seviyeleri, spor eğitimi aldıkları yere göre anlamlı farklılık gösteren maddelere sahip olduğu görülürken, sporcuların toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri, ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Mülki idarelerden beklentiler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları ve öğrenim durumlarına göre anlamlı farklılık gösteren maddelere sahip olduğu görülürken, sporcuların spor yaşları, sertifika seviyeleri, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Diğer yamaç paraşütçüler ve ailelerden beklentiler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, öğrenim durumları ve sertifika seviyelerine göre anlamlı farklılık gösteren maddelere sahip olduğu görülürken, sporcuların spor yaşları, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Tesislerle ilgili beklentiler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları ve medeni durumlarına göre anlamlı farklılık gösteren maddelere sahip olduğu görülürken, sporcuların öğrenim durumları, spor yaşları, sertifika seviyeleri, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Organizasyonlarla ilgili beklentiler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, spor yaşları, sertifika seviyeleri ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık gösteren maddelere sahip olduğu görülürken, sporcuların öğrenim durumları, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri ve spor eğitimi aldıkları yere göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.

- Medyadan beklentiler alt başlığının, sporcuların yaşları, medeni durumları, öğrenim durumları, spor yaşları, sertifika seviyeleri, toplam uçuş süreleri ve spor eğitimi aldıkları yere göre anlamlı farklılık gösteren maddelere sahip olduğu görülürken, sporcuların cinsiyetleri, toplam sorti sayıları ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Maddi beklentiler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, öğrenim durumları, spor yaşları, sertifika seviyeleri, toplam uçuş süreleri, spor eğitimi aldıkları yer ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık gösteren maddelere sahip olduğu görülürken, sporcuların toplam sorti sayılarına göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.
- Kullanılan malzemeler ile ilgili beklentiler alt başlığının, sporcuların cinsiyetleri, yaşları, medeni durumları, spor yaşları, sertifika seviyeleri ve spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre anlamlı farklılık gösteren maddelere sahip olduğu görülürken, sporcuların öğrenim durumları, toplam sorti sayıları, toplam uçuş süreleri ve spor eğitimi aldıkları yere göre anlamlı farklılık göstermediği görülmüştür.

6.2. Öneriler

Araştırma sonuçları doğrultusunda, ilgili kurum ve kuruluşlar ile bu alanda çalışma yapmayı düşünen araştırmacılara bazı önerilerde bulunulmuştur:

- Yamaç paraşütünde karşılaşılan problemler ile ilgili sağlıklı çözümler üretilebilmesi için “*Türkiye Yamaç Paraşütü Federasyonu*” kurulmalıdır.
- Yamaç paraşütünün kurumsallaşması açısından hedef ve kriterler belirlenirken araştırma bulguları dikkate alınmalıdır.
- Kurulacak federasyon tarafından öncelikle eğitim standartları oluşturulmalı, sporcuların seviyelerine göre bir lisans düzeni getirilmelidir.
- Yamaç paraşütünde kullanılan malzemelerin standartları, standartlara uygunluğu, periyodik kontrolleri tanımlanmalıdır. Ayrıca uygulanacak test yöntemleri, test standartları oluşturulmalı ve periyodik olarak test edilmesi gereken malzemeler kayıt altına alınarak periyodik testleri yapılmalı ve takip edilmelidir.

- Türkiye genelindeki dernek ve topluluklara spor kulübü statüsü kazandırılarak bu spor dallarının yaygınlaştırılması, eğitimlerin iyileştirilmesi sağlanmalıdır.
- Nitelikli hakem ve teknik eleman kadrosu oluşturulmalıdır.
- Uluslararası yarışmalara katılan başarılı sporcularımız maddi ve manevi anlamda desteklenmelidir.
- Yamaç paraşütünün emniyetli şekilde yapılabileceği özel alanlar tespit edilmeli, bu alanların belli standartlara uyması sağlanmalı ve bu alanlara özel statü verilmelidir.
- Kalkış alanlarının ve uçuş bölgelerinin belirlenerek bu bölgelerin havacılık sporlarına uygunluğu resmiyet kazandırılmalı ve uçuş bölgelerinde NOTAM çalışmaları yapılmalıdır.
- Türkiye’de uluslararası havacılık kurallarının uygulanması sağlanmalı ve sporcuların bu kurallara gerekli yaptırımlarla riayet etmesi sağlanmalıdır.
- Yamaç paraşütü sporunda sporcuların bilinçli olması ve her zaman her ayrıntıya titizlik göstermesi eğitimlerle desteklenmelidir.
- Yamaç paraşütü sporunda kazaların en kısa sürede rapor edilmesini sağlayacak bir sistem geliştirilmelidir.
- Türkiye’de, yamaç paraşütü sporunda yaşanan kazaların sonuçları spor hekimleri tarafından rapor edilmeli ve bu konuda bilimsel çalışmalar yürütülmelidir.
- Yurt dışındaki ülkelerde yamaç paraşütü sporuna katılım oranlarıyla, Türkiye’de bu spora katılım oranlarının karşılaştırıldığı bilimsel çalışmalar yapılmalıdır.
- Türkiye’deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının yeri ve önemi ile ilgili olarak bilimsel ve tanıtıcı çalışmalar yapılmalıdır.
- Çalışmada değinilmeyen fakat doğada yapılan sportif faaliyetlerde dikkat edilmesi gereken en önemli hususlardan birisi olan ekolojik dengenin korunmasına yönelik olarak ilgili kurum ve kuruluşlarla ortak çalışmalar yapılmalıdır.
- Yamaç paraşütü sporuyla ilgili çevresel sürdürülebilirliğin ele alındığı bilimsel çalışmalar yapılmalıdır.



KAYNAKLAR

- 3289 Sayılı Spor Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, Kabul Tarihi: 21/5/1986, Yayımlandığı R. Gazete: Tarih: 28/5/1986 Sayı: 19120. Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 (25), 224.
- Adıgüzel, M. B., Akkuş, S., and Kula, C. (2006). *Havacılık ve Türk Hava Kurumu (6)*. Ankara: Türk Hava Kurumu Yayınları.
- Akdağ, Z. (2012). *Beginning early childhood education teachers' career perceptions, expectations, concerns and their experiences in public schools*. A Thesis Submitted to The Graduate School of Social Sciences of Middle East Technical University By İn Partial Fulfillment of The Requirements For The Degree of Master of Science/Arts/Doctor of Philosophy İn The Department of Elementary Education. Ankara.
- Aktürk, Z., Acemoğlu, H. (2012). Tıbbi araştırmalarda güvenilirlik ve geçerlilik. *Dicle Tıp Dergisi*, 39(2), 316-319.
- Alpar, R. (2012). *Spor, sağlık ve eğitim bilimlerinden örneklerle uygulamalı istatistik ve geçerlilik- güvenirlilik*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Ateş, A. (2007). *Türkiye’de oryantiring sporcularının karşılaştığı temel sorunlar üzerine bir araştırma*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Atılğan, H., Kan, A., and Doğan, N. (2011). *Eğitimde ölçme ve değerlendirme (5. Baskı)*. Ankara: Anı Yayıncılık.
- Bebek, H. (2015). *Türk sporunun yönetsel sorunları ve çözüm yollarına ilişkin parlamenterlerin görüşleri*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Belediye Kanunu. (2005). Kanun Numarası: 5393. Kabul Tarihi: 3/7/2005. Yayımlandığı Resmi Gazete: Tarih: 13/7/2005. Sayı: 25874. Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 44 9469-9500
- Bentley, T. A., Page, S. J. and Laird, I. S. (2001). Accidents in the new zeland adventure tourism industry. *Safety Science*. (38) 31-48.
- Bohnsack, M., Schroter, E. (2005). Injury patterns and typical stres situations in paragliding. Verletzungsmuster und sport art bedingte belastungen beim gleitschirmfliegen. *Der Orthopäde. Springer Medizin Verlag*. 5, 34: 411–418.
- Büyüköztürk, Ş., Çokluk, O., ve Köklü, N. (2015). *Sosyal bilimler için istatistik (Geliştirilmiş 15. Baskı)*. Ankara: Pegem Yayıncılık.

- Can, S., Ekici, S., Zorba, E., Durukan, E., ve Birgül, A. (2006). *Marmaris'teki seyahat acentelerinin müşterilerine sundukları rekreasyonel sportif animasyon etkinliklerinin değerlendirilmesi*. 9. Uluslararası Spor Bilimleri Kongresi. 3-5 Kasım. Muğla-Türkiye. Bildiri Kitabı.
- Chrzanowski, P. (2007). *Wings on wheels sports'n spokes*. July. 43-45.
- Cohen, L., Manion, L., and Morrison K. (2011). *Research methods in education*. (7). Routledge. London.
- Crawford, A. (2010). A veteran of tandem paragliding rhapsodizes over the flying here. *Property of Idaho Magazine*. 6-9. August.
- Çakıldı ama yine atladı!. (23.10.2014). *Milliyet Gazetesi*.
- Çınar, C., Lafçı, A. (2009). Türkiye'de havacılık kazalarında devlet kurum ve kuruluşlarının alabileceği önleyici tedbirler ve arama kurtarma görevleri. *Makine Teknolojileri Elektronik Dergisi*. (6) 35-48.
- Çoban, B. (2002). *Spor Hizmetlerine İlişkin Halkın Belediyelerden Beklentileri*. Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara. 2002.
- Çolakoğlu, T. (2000). *Sporun topluma yaygınlaştırılmasında medyanın etkisi (güreş örneği)*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- De Vellis, R. F. (2014). *Ölçek geliştirme: kuram ve uygulamalar* (Ed.Tarık Totan), Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Demir, A. N. (2011). *Ölçme ve değerlendirme*. İzmir: Ebim Yayınları.
- Demirali, Y. E. (1995). Ölçeklerde geçerlik ve güvenirlik. *Marmara Üniversitesi Atatürk Eğitim Fakültesi Eğitim Bilimleri Dergisi*. (7), 125-148.
- Demirhan, G. (2003). Doğa sporlarına ilişkin riskin algılanması. *Spor Bilimleri Dergisi*. 14(1). 1-13.
- Demirkan, M., Tekin, A., Zorba, E., Ceylan, Ö., Müftüler, M. (2006). *Spor turizmi: Gökova körfezinde su sporlarına uygun yeni alanların belirlenmesine yönelik bir çalışma*. 9. Uluslararası Spor Bilimleri Kongresi. 3-5 Kasım. Muğla-Türkiye. Bildiri Kitabı.
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü APK Daire Başkanlığı. (2011). *Havacılık terimleri sözlüğü*. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Yayınları. Ankara: Pulat Basımevi.
- Erdemli, M. G. (2011). *Dünden bugüne Türk havacılık tarihi ve Eskişehir*. Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

- Ergül, H. (2009). Havacılık ortamlarında iletişim. *Selçuk İletişim Dergisi*, (6)1. 99-106.
- Ertas, S. K. (2004). *Meteoroloji ders kitabı*. Devlet hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı Hava Trafik Müdürlüğü.
- Ewert, A., Galloway, S., and Estes, C. A. (2001). Adventure recreation: What's new for resource management, public policyanalysts, and recreation providers. *Parks&Recreation*, 36(2). 26-34.
- Exadaktylos, A .K., Sclabas, G., Eggli, S., Schönfeld, H., Gygax, E., and Zimmermann, H. (2003). Paragliding accidents the spine is at risk. *A Studyfrom a Swiss Trauma Centre Europeanjournal of Emergency Medicine*, (10)1. Switzerland.
- Fasching, G., Schippinger, G., and Pretscher, R. (1997). Paragliding accidents in remoteareas. *Wildernessand Environmental Medicine*, 8. 129-133.
- Feltracco, P., Barbieri, S., Galligioni, H., Pasin, L., Gaudio, R. M., Tommasi, A., Zucchetto, A., Trevisiol, P., Ori, C., and Avato, F. M. (2012, November). *A fatal case of anaphylactic shock during paragliding*, *J Forensic Science*. (57), 6.
- Franke', K. M., Siebert C. H., and Pforringer, W. (1991). Paragliding injuries. *British Journal of Medicine and Medical Research*, 25(2).
- Gauler, R., Moulin, P., Koch, H. G., Wick, L., Sauter, B., Michel, D., and Knecht, H. (2006). Paragliding accidents with spinal cordinjury: 10 years' experience at a single institution. *Spine* (31)10, 1125–1130. Switzerland.
- Güçlü, M. (2000). *Kulüplerde aktif spor yapan üniversite öğrencilerinin problemleri ve beklentilerinin belirlenmesi*. Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Güven, Ö. (2007). Atatürk ve Cumhuriyet Döneminde Beden Eğitimi ve Spor. *Cumhuriyetin İlk Yıllarından Günümüze Dil Kültür Eğitim, Atatürk'ün Doğumunun 125. Yıldönümü Gazi Üniversitesi 'nin 80. Yıl Armağanı*. Ankara: Gazi Üniversitesi Yayını No:8, Hasan Ali Yücel Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını No:3. Derleyen: Nazife Güngör. s.649.
- Hergüner, G. (2001). *Farklı liselerdeki sporcu öğrencilerin problem ve beklentilerinin belirlenmesi ve karşılaştırılması (Ankara ili örneği)*. Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Hsieh, T. C. (2007, May). *Recreational motivation, sensation seeking, and recreationa l involvement of Taiwan's adventure recreation participants*. Presented To The School of Graduate Studies of The University of The Incarnate Word In Partial Fulfillment of There Quirements For The Degree of Doctor of Philosophy The University of The Incarnate Word.

Hürkuş, V. (1942). *Havalar da*. İstanbul: Kanaat Kitabevi.

İlk uçuşunda denize çakıldı. (17.09.2012). *Sabah Gazetesi*.

İnternet: Freeman, J. (Çeviri: Muharrem KILIÇ). Korkuları yenmek. *Cross Country Magazine*. (65), 44-47. <http://ucarihavacilik.com/bilgibankasi/korkulariyenmek.pdf> adresinden 08.01.2015’de alınmıştır.

İnternet: Gale, D. (2006). Hanggliding and paragliding in Snowdonia. *Eryri – Bywiol Cyfrtrading as Snowdonia Active*. Web: [http://www.snowdonia-active.com/pdf/paragliding-\(snowdonia-active-guide\).pdf](http://www.snowdonia-active.com/pdf/paragliding-(snowdonia-active-guide).pdf) adresinden 13.05.2015’de alınmıştır.

İnternet: Görg, K. (2008). Manual u sport evo. Web: <http://www.aircross.eu/net/wp-content/uploads/2012/08/manualusportevo.pdf> adresinden 06.12.20014’de alınmıştır.

İnternet: Kalkış pistleri Web: http://ypforum.com/leonardo/takeoffs/tr/alltimes/brand:all,cat:0,club:all,pilot:0_0&sortorder=flightsnum&fltr=610001 adresinden 02.02.2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: *Kokpitten Bakış*. (2012). (4) 21, 12-17. Web: http://www.talpa.org/wp-content/uploads/2012/09/sayi_21_v2.pdf adresinden 15 Ocak 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: O’Neill, T. (2010). Flying in paraglider competitions a guide forthe a spiring XC pilot Web: www.timospblog.com e-book adresinden 17 Aralık 2014 tarihinde alınmıştır.

İnternet: O’Neill, T. (2010). *Lessons I’ve learned in my first few competitions*. Web: http://www.biggovtsucks.com/docs/lessons_learned.pdf adresinden 08 Aralık 2014 tarihinde alınmıştır.

İnternet: Revenko, I. (2006). *Risk management in paragliding*. Hang Gliding&Paragliding Magazine. Web: http://www.ushpa.aero/articles/pdf/a_27.pdf adresinden 15 Mayıs 2015’de alınmıştır.

İnternet: Slezak K., Active Flying, (Çeviri: Muharrem Kılıç) Web: http://www.dhv.de/web/fileadmin/user_upload/monatsordner/2004/06/Ausbildung/aktiv_flying_english_text.pdf adresinden 7 Nisan 2015’de alınmıştır.

İnternet: Şimşek, A. S., (2014), Anket ile ölçek arasındaki farklar nelerdir?. *Alfa İstatistik*. Web: <http://www.alfaistatistik.com> sitesinden 12.03.2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: Türkiye’deki uçuş bölgeleri, Web: <http://www.paraglidingearth.com/pgearth/index.php?pays=215> adresinden 8 Ocak 2015’de alınmıştır.

İnternet: The sportaccord definition of sport Web: <http://www.sportaccord.com/about/membership/definition-of-sport.php> adresinden 15 Temmuz 2015’de alınmıştır.

İnternet: Ministry of transportation and communications R.O.C. (2005, February). *Retrieved* 2. From Web: <http://vty.tbrc.gov.tw/indexc.asp> adresinden 15 Aralık 2014’de alınmıştır.

İnternet: Taşpınar, P. Araştırmalarda Hata Türleri ve Kaynakları. Web: https://www.academia.edu/2197639/Araştırmalarda_Hata_Türleri_ve_Kaynakları adresinden 05.01.2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: Yamaç paraşütü yarışma yönetmeliği. Web: <https://airtribune-production.s3.amazonaws.com/.../qegjjtkojuqm.doc> adresinden 15 Mart 2015 tarihinde alınmıştır.

İşçi, E. (2008). *Amatör voleybol ligi, büyük erkekler ve büyük bayanlar kategorisinde mücadele eden sporcuların kulüplerinden beklentileri (Konya ili örneği)*. Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.

Kalaycı, Ş. (2010). *SPSS Uygulamalı çok değişkenli istatistik teknikleri*. Ankara: Asil Yayın Dağıtım.

Karaca, S. (2002). *Spor tesislerinin kullanımı açısından sporcuların istek ve beklentileri (Van ili uygulaması)*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Karasar, N. (2008). *Bilimsel araştırma yöntemi (17.Baskı)*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Karasar, N. (2014). *Bilimsel araştırma yöntemleri: kavramlar, teknikler ve ilkeler (27. Baskı)*. Ankara: Nobel Yayınevi.

Kerem, M. (2008) *Spor kulüplerinin amaçlarını gerçekleştirme düzeyleri ve karşılaştıkları sorunların belirlenmesine yönelik bir ölçek geliştirme çalışması*. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Koçak, F., Balcı, V. (2010). Doğada yapılan sportif etkinliklerde çevresel sürdürülebilirlik *Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi* 2(2), 213-222.

Mendi, M. Ş. (2002). *Türk medyasında spora yaklaşım*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Murray, D. M. (2003). Living on the edge: Sensation seeking and extreme sports participation. *Dissertation Abstracts International*. 64(08), 4112.

- Nakip, M. (2006). *Pazarlama araştırmaları: Teknikler ve (SPSS Destekli) uygulamalar*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- National Geographic. (2000). *National Geographic's ultimatead venture source book (NG's Greatest Photographs)*. Washington. DC: Author.
- Öncü, E. (2007). *Ana babaların çocuklarının beden eğitimi dersine katılımına yönelik tutumları ve beklentileri*. Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Özdağ, S. (2003). *Güreş eğitim merkezindeki sporcu öğrenciler ile devlet okullarındaki sporcu öğrencilerin problem ve beklentilerinin belirlenmesi*. Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Özgülbaş, O. (2000). *Yamaç paraşüt sporu*. Ankara: Türk Hava Kurumu Basımevi.
- Özsoy, S. (2007). *Kamuoyunun spor mediasından beklentilerinin nitel ve nicel yönden değeriendirilmesi*. Doktora Tezi, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu.
- Pagen, D. (1992). *Understanding the sky, a sport pilot's guide to flying conditions*. United States of America: A Sport Pilot's Guide to Flying Conditions.
- Paixão1, J. A., Tucher, G. (2012). Risk perception for paragliding practitioners. *International Journal of Sports Science* 2(2): 6-10.
- Navarrete-Navarro, P., Macías, I., López-Mutuberria, M. T., Pérez, J. M., Manzano, F., García, M., and Rodriguez, A. (2002). Traumatic rupture of aorta should be ruled out in severe injuries from paragliding: report of three cases. *Journal of Trauma and Acute Care Surgery*, 52(3), 567-570.
- Pekel, H.A. (2003). *Sporcu açısından Türkiye'de atletizmin problemleri üzerine bir araştırma*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Pilot Exam Notes. Feb. (1997). *Flight theory and instruments* – Wessex Hang-Gliding and Paragliding Club. Peak Soaring Association.
- Revenko I. (2006, October). Hang gliding & paragliding. *United States Hang Gliding and Paragliding Association* (USHPA).
- Rossmann, M. (2009). *Hit the road/Adventure: Easy Gliders*. 17-20.
- Schulze, W., Richter J., Schulze B, Esenwein, S. A., and Büttner - Janz K. (2002). Injury prophylaxis in paragliding. *British Journal of Sports Medicine*.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. *Çok hafif araçları işletme yönetmeliği*. (SHY-6C) Resmi Gazete Tarihi: 08.03.1987 Resmi Gazete Sayısı: 19394.

Şavran, G. T. (2009). *Sosyolojide araştırma yöntem ve teknikleri*. Ed.: N. Suğur. *Araştırma yöntem ve tekniklerinin seçimi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını. 116-137.

Taşcıoğlu, R. (2000). *Türkiye'nin uluslararası tanıtımında spor organizasyonlarının Yeri*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Taşkesen, G. (2006). *Türk havacılık tarihine eleştirel yaklaşım*. Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya.

Tavşancıl, E. (2014). *Tutumların ölçülmesi ve SPSS ile veri analizi* (5. Baskı), Ankara: Nobel Yayınevi.

Tek, T. (2006). *Türkiye'de uluslararası spor organizasyonları düzenleyen federasyonların karşılaştıkları problemler*. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Konya.

Tekin, H. (2004). *Eğitimde ölçme ve değerlendirme* (17. Baskı). Ankara: Yargı Yayınevi.

Tekirdağ'da yamaç paraşütü kazası. (05.04.2015). *Tekirdağ Yeni Haber Gazetesi*.

Tezbaşaran, A., A. (1996). Türkiye'de kullanılan psikolojik testler. *Türk Psikoloji Bülteni*. Cilt 2, Sayı 4.

Türk Hava Kurumu Genel Başkanlığı. (2011). *THKY-217 Sportif havacılık kulüpleri yönergesi*. Ankara: Türk Hava Kurumu Basımevi.

Türk Hava Kurumu Genel Başkanlığı. (2013). *THKY-311 Yamaç paraşüt uçuş eğitimi yönergesi*. Ankara: Türk Hava Kurumu Basımevi.

Türk Hava Kurumu. (1996). *Yamaç paraşüt başlangıç pilot eğitim el kitabı*. Ankara.

Uluocak, U., Köksal, A. (1998). *Dağcılık tarihinde etik tartışmalar*. I. Doğa Sporları ve Bilim Sempozyumu Bildiriler Kitabı. Ankara: 15-16. 23-24 Kasım 1998.

Uslu, S. (2005). *Ortaöğretim sporcu öğrencilerinin problemleri, spordan ve beden eğitimi dersinden beklentilerinin incelenmesi ve karşılaştırılması (Zonguldak ili örneği)*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Uysal K. (2013). *Türkiye'de sportif havacılıkta programlarla modelleme yapılması*. Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Isparta.

Veneziano, L., Hooper, J.(1997). A method for quantifying content validity of health related questionnaires. *American Journal of Health Behavior*, 21(1), 67-70.

- Weiss, D. H. (1993). *Problem çözümünde yaratıcılık*. (Çev. D. Şahiner). (1. Baskı). İstanbul: Rota Yayıncılık.
- Wesley, J.E., Teskey, E., Jacky, C., and Chow, K. (2010). Determining a free flight performance surface by mathematical optimization techniques utilizing an air speed indicator, *MEMS inertial sensors and a variometer Journal of Applied Geodesy*.
- Whittall R., (2001, Aralık). *Dürüst seçim*. (Çev.Y. Yıldırım). Skywings Magazine. 40.
- Whittall, N. (1995). Paragliding; The Complete Guide. *The Lyons Press. New York*.
- Yalçın, O. (2012). Kuruluşundan günümüze Türk Hava Kurumu. turkish air institution up to now since the day it was founded. *Akademik Bakış*, (6)11.
- Yamaç paraşütü antrenörü yere çakılıp öldü. (26.08.2011). *Hürriyet Gazetesi*.
- Yıldırım, A., Şimşek, H. (2006). *Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yurdugül, H. (2005). *Ölçek geliştirme çalışmalarında kapsam geçerliği için kapsam geçerlik indekslerinin kullanılması*. Hacettepe Üniversitesi Eğitim Fakültesi XIV. Ulusal Eğitim Bilimleri Kongresi Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi 28–30 Eylül. Denizli.
- Yüceer, S. (2004). Atatürk'ün Güvenlik Politikasına Bir Örnek: Türk Tayyare Cemiyeti-Bursa Örgütü. *Atatürkçü Bakış*, 2(3), 7-42.
- Yüksel, M., Demirtaş, Ö., Kurt, M., and Akay, D. (2006, Mayıs). Havacılık Kazalarında İnsan Faktörü. *Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Dergisi*, (5)1, 73-85.
- Zeller, T., Billing, A., and Lob, G. (1992). Injuries in paragliding. *IntOrthop*. (16) 255–259.



EK-1. Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü İzin Yazısı





T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
Sağlık Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğü
Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalı Başkanlığı

Sayı : 53576298-100-
Konu : Eğitim - Öğretim İşleri (Genel)

SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Sağlık Bilimleri Enstitüsü Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalı Doktora öğrencisi Yasemin YALÇIN'ın anket çalışması yapması Anabilim Dalımızca uygun görülmekte olup ilgili dilekçesi, anket çalışması ve kişisel bilgi formu ekte gönderilmektedir.

Bilgilerinizi arz ederim.

e-imzalıdır
Prof. Dr. Özbay GÜVEN
Anabilim Dalı Başkanı

EKLER :
1- Dilekçe (1 sayfa).
2- Kişisel bilgi formu (1 sayfa).
3- Yamaç Paraşütçülerin Problemleri Anketi (3 sayfa).
4- Yamaç Paraşütçülerin Beklentileri Anketi (3 sayfa).

20/01/2015 Anabilim Dalı
Sekreteri E.S.METİN

Emniyet Mah. Taç Sok. No: 3 06330 Eczacılık Fakültesi Dekanlık Binası 1. Kat Etiler Y.Mahalle/ANKARA
Tel:0 (312) 202 33 87 Faks:0 (312) 212 49 85
E-Posta :saglikb@gazi.edu.tr Web Adresi :http://saglikb.gazi.edu.tr/

EK-2. Spor Genel Müdürlüğü İzin Yazısı



T.C.
GENÇLİK ve SPOR BAKANLIĞI
Spor Genel Müdürlüğü

Konu : 21297308/57/ 28
Sayı : İzin Hk

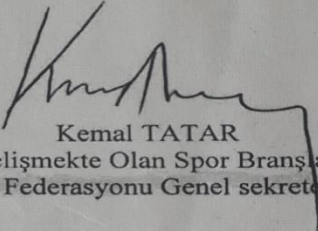
16. 01/ 2015

T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
(Sağlık Bilimleri Enstitüsü Müdürlüğü)

İlgi: 22.01.2015 tarih ve 169 sayılı yazınız.

Enstitünüz Beden Eğitimi ve Spor Anabilim Dalı Doktora Öğrenciniz Yasemin YALÇIN' ın Türkiye de Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri ve beklentileri konulu tez çalışması yapması için federasyonumuzca gerekli izin verilmiştir.

Bilgi ve gereğini arz ederim.


Kemal TATAR
Gelişmekte Olan Spor Branşları
Federasyonu Genel sekreteri

EK-3. Evreni Oluşturan Sporcuların Listesi

GELİŞMEKTE OLAN SPOR BRANŞLARI FEDERASYONU/YAMAÇ PARAŞÜTÜ SPORCU SAYILARI (2015)						
İL ADI	Lisanslı Sporcu			Faal Sporcu		
	Kadın	Erkek	Toplam	Kadın	Erkek	Toplam
ADANA	3	13	16	0	2	2
ADIYAMAN	0	0	0	0	0	0
AFYONKARAHİSAR	0	1	1	0	0	0
AĞRI	0	0	0	0	0	0
AKSARAY	0	1	1	0	0	0
AMASYA	0	0	0	0	0	0
ANKARA	12	52	64	0	2	2
ANTALYA	2	27	29	0	0	0
ARDAHAN	0	0	0	0	0	0
ARTVİN	0	0	0	0	0	0
AYDIN	0	3	3	0	0	0
BALIKESİR	0	1	1	0	1	1
BARTIN	0	0	0	0	0	0
BATMAN	0	2	2	0	0	0
BAYBURT	0	0	0	0	0	0
BİLECİK	0	0	0	0	0	0
BİNGÖL	0	0	0	0	0	0
BİTLİS	0	0	0	0	0	0
BOLU	0	0	0	0	0	0
BURDUR	0	0	0	0	0	0
BURSA	3	25	28	0	10	10
ÇANAKKALE	0	0	0	0	0	0
ÇANKIRI	0	0	0	0	0	0
ÇORUM	0	2	2	0	0	0
DENİZLİ	5	40	45	0	0	0
DİYARBAKIR	1	20	21	1	19	20
DÜZCE	0	0	0	0	0	0
EDİRNE	0	0	0	0	0	0
ELAZIĞ	0	0	0	0	0	0
ERZİNCAN	0	1	1	0	0	0
ERZURUM	0	4	4	0	0	0
ESKİŞEHİR	0	1	1	0	0	0
GAZİANTEP	0	0	0	0	0	0
GİRESUN	0	1	1	0	0	0
GÜMÜŞHANE	0	0	0	0	0	0
HAKKARİ	0	0	0	0	0	0
HATAY	1	6	7	0	0	0
IĞDIR	0	0	0	0	0	0
ISPARTA	3	13	16	0	0	0
İSTANBUL	28	104	132	0	1	1
İZMİR	13	32	45	0	3	3
KAHRAMANMARAŞ	0	1	1	0	1	1
KARABÜK	0	7	7	0	0	0
KARAMAN	0	0	0	0	0	0
KARS	0	0	0	0	0	0
KASTAMONU	0	0	0	0	0	0
KAYSERİ	0	27	27	0	25	25
KIRIKKKALE	0	0	0	0	0	0
KIRKLARELİ	0	0	0	0	0	0
KIRŞEHİR	0	0	0	0	0	0
KİLİS	6	13	19	0	0	0
KOCAELİ	0	1	1	0	0	0
KONYA	0	3	3	0	0	0

EK-3. (Devam) Evreni Oluşturan Sporcuların Listesi

KÜTAHYA	0	0	0	0	0	0
MALATYA	0	0	0	0	0	0
MANİSA	34	50	84	34	34	68
MARDİN	0	0	0	0	0	0
MERSİN	7	31	38	0	1	1
MUĞLA	1	0	1	0	0	0
MUŞ	0	0	0	0	0	0
NEVŞEHİR	0	0	0	0	0	0
NİĞDE	0	0	0	0	0	0
ORDU	0	6	6	0	4	4
OSMANİYE	0	0	0	0	0	0
RİZE	0	0	0	0	0	0
SAKARYA	1	5	6	0	0	0
SAMSUN	0	1	1	0	0	0
SİİRT	5	9	14	3	4	7
SİNOP	0	1	1	0	0	0
SİVAS	0	0	0	0	0	0
ŞANLIURFA	0	0	0	0	0	0
ŞIRNAK	0	0	0	0	0	0
TEKİRDAĞ	2	47	49	0	9	9
TOKAT	0	1	1	0	0	0
TRABZON	0	2	2	0	1	1
TUNCELİ	0	0	0	0	0	0
UŞAK	0	1	1	0	0	0
VAN	0	0	0	0	0	0
YALOVA	0	11	11	0	0	0
YOZGAT	0	0	0	0	0	0
ZONGULDAK	0	2	2	0	0	0
GENEL TOPLAM	127	568	695	38	117	155

EK-4. Yamaç Paraşütçülerinin Problemlerine İlişkin Açık Uçlu Soru Formu

Değerli Sporcu Arkadaşlar,

İlgilenmekte olduğunuz yamaç paraşütü ile ilgili karşılaştığınız **problemlerden** sizce önemli bulduklarınızı lütfen yazınız. Anket sonuçları, **Türkiye’de Yamaç Paraşütçüleri “Problemleri ve Beklentileri”** konulu araştırmada kullanılacaktır. Düşüncelerinizi samimi olarak yazmanız araştırmanın objektifliği açısından oldukça önemlidir.

Anketin sonunda elde edilecek olan bilgiler, araştırma amacı dışında kullanılmayacağından ankete isim yazmanıza gerek yoktur.

Katkılarınız için teşekkür ederim.

Yasemin KARADEMİR
Gazi Üniversitesi
Sağlık Bilimleri Enstitüsü
Beden Eğitimi ve Spor Ana Bilim Dalı
Doktora Öğrencisi

1.....

.....

.....

.....

2.....

.....

.....

.....

3.....

.....

.....

.....

4.....

.....

.....

.....

EK-5. Yamaç Paraşütçülerinin Beklentilerine İlişkin Açık Uçlu Soru Formu

Değerli Sporcu Arkadaşlar,
İlgilenmekte olduğunuz yamaç paraşütüne yönelik **beklentilerinizi** lütfen yazınız. Anket sonuçları, **Türkiye’de Yamaç Paraşütçüleri “Problemleri ve Beklentileri”** konulu araştırmada kullanılacaktır. Düşüncelerinizi samimi olarak yazmanız araştırmanın objektifliği açısından oldukça önemlidir. Anketin sonunda elde edilecek olan bilgiler, araştırma amacı dışında kullanılmayacağından ankete isim yazmanıza gerek yoktur. Katkılarınız için teşekkür ederim.

Yasemin KARADEMİR
Gazi Üniversitesi
Sağlık Bilimleri Enstitüsü
Beden Eğitimi ve Spor Ana Bilim Dalı
Doktora Öğrencisi

1.....
.....
.....
.....

2.....
.....
.....
.....

3.....
.....
.....
.....

4.....
.....
.....
.....

EK-6. Kişisel Bilgi Formu

KİŞİSEL BİLGİ FORMU

Seçenekleri daire içerisine alarak işaretleyiniz ve lütfen cevaplanmamış soru bırakmayınız.

1. Cinsiyetiniz?

- a) Kadın b) Erkek

2. Yaşınız?

- a) 25 yaş ve altı b) 26-30 yaş arası c) 31-35 yaş arası d) 36-40 yaş e) 41 yaş ve üstü

3. Medenî durumunuz?

- a) Evli b) Bekâr c)Diğeri

4. Öğrenim durumunuz nedir?

- a) İlköğretim b)Lise c) Ön Lisans d) Lisans e) Lisansüstü

5. Kaç yıldır yamaç paraşütü ile ilgileniyorsunuz?

- a) 1-5 yıl b) 6-10 yıl c) 11-15 yıl d) 16 yıl ve üstü

6. FAİ onaylı Yamaç Paraşütü Pilotu sertifikasına sahip misiniz? / Sahipseniz seviyenizi belirtiniz.

- a)P2 b)P3 c)P4 d)P5 e) Sahip değilim

7. Şimdiye kadar toplam kaç sorti uçuş yaptınız?

- a) 40 sorti ve altı b) 41-80 sorti c) 81 sorti ve üzeri

8. Toplam uçuş süreniz nedir?

- a) 20 saat ve altı b) 21-40 saat arası c) 41 saat ve üzeri

9. Yamaç Paraşütü eğitimi nereden aldınız?

- a) THK onaylı kuruluşlarda
b) Üniversite kulüplerinde
c) Özel eğitim veren kişilerle/kuruluşlarda
d) Diğer

10. Yaptığınız spordan ekonomik bir kazanç sağlıyor musunuz?

- a) Evet b) Hayır

EK-7. Türkiye’de Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi

Değerli Katılımcı,

Türkiye’de Yamaç Paraşütçüleri “Problemleri ve Beklentileri” konulu araştırmanın yürütülmesi ve amacına ulaşması açısından **Türkiye’de Yamaç Paraşütçülerinin Problemlerine** dair görüşleriniz gerekmektedir.

Ekteki anket formlarında sizinle ilgili olabilecek bazı ifadeler yer almaktadır. Sizden istenen, bu ifadeleri okuyarak söz konusu fikrin sizin görüşünüze ne derece uygun olduğunu belirtmenizdir. Her ifadeye size en uygun seçenekleri (X) şeklinde işaretlemenizi ve ifadeleri cevapsız bırakmamanızı rica ederim. İfadeleri derecelendirmenin doğruluğu, çalışmanın başarısı açısından büyük öneme sahiptir.

Araştırmanın gerçekleştirmesindeki katkılarınız ve desteğiniz için teşekkür eder, çalışmalarınızda başarılar dilerim.

Yasemin KARADEMİR
Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü
Beden eğitimi ve Spor Anabilim Dalı
Doktora Öğrencisi

EN UYGUN YANITI (X) ŞEKLİNDE İŞARETLEYİNİZ		Kesinlikle katılıyorum	Katılıyorum	Orta derecede katılıyorum	Katılmıyorum	Kesinlikle katılmıyorum
1.	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor.					
2.	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor.					
3.	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.					
4.	Kendisini eğitmen olarak tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar.					
5.	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar.					
6.	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.					
7.	Eğitmenler yamaç paraşütü eğitimlerine gerekli ciddiyeti göstermiyorlar; yeteri kadar teorik eğitim ve yer eğitimi vermiyorlar.					
8.	Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir.					
9.	Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor.					
10.	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.					
11.	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.					
12.	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.					
13.	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.					
14.	Sertifikasız birçok sporcunun yetkisiz olarak yolcu uçurması ve eğitim vermesi kişilerin hayatını tehlikeye atıyor.					
15.	Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor.					
16.	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.					
17.	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yamaç paraşütü uçuş bölgelerinin tüm uçuş tiplerince bilinmesini sağlayacak bir haritalandırma çalışması oluşturulmadığından kazalara davetiye çıkarılıyor.					
18.	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.					

EK-7. (Devam) Türkiye’de Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi

EN UYGUN YANITI (X) ŞEKLİNDE İŞARETLEYİNİZ		Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Orta derecede katılmıyorum	Katılmıyorum	Kesinlikle katılmıyorum
19.	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.					
20.	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.					
21.	Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar.					
22.	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.					
23.	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.					
24.	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve ülkemizi temsil etme şansı çok azdır.					
25.	Uluslararası havacılık federasyonunun üyesi olmasından dolayı Türkiye’nin Havacılık Federasyonu yükümlülüğünü taşıyan THK başkanı, federasyon başkanları seçim yönetmeliğine aykırı bir biçimde seçilmeden görev yapıyor.					
26.	Türkiye’de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Milli Sporcu Belgesi alamıyorlar.					
27.	FAI temsilcisi THK’nin resmi anlamda bir federasyon olmaması ve lisans verme yetkisine sahip olmamasından dolayı sporcularımız Dünya veya Avrupa şampiyonalarında dereceye girdiğinde yasal mevzuat çerçevesinde başarılı sporcuların alabileceği ödüllerden mahrum kalıyorlar.					
28.	Türkiye’de düzenlenen uluslararası yarışmalara katılan Türk sporcularının önemli bir kısmı FAI sporcu lisansına sahip olmadığından, Türkiye’nin WPRS (Dünya Pilot Sıralama Sistemi) puanı düşüyor.					
29.	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırda hava sporları federasyonunun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.					
30.	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.					
31.	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlarla paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.					
32.	THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.					
33.	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır.					
34.	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.					
35.	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.					
36.	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.					
37.	Belediyeler ve valilikler yamaç paraşütünü desteklemiyor.					
38.	Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor.					
39.	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsis yapılmıyor.					
40.	Festivallerde veya benzer aktivitelerde seviyesi birbirinden farklı birçok sporcunun aynı yerde uçurulması olabilecek kazalara zemin hazırlıyor ve uçuş emniyeti ihlal ediliyor.					
41.	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işaretlendirmeler ve levhalar yeterli değildir.					
42.	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insani ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir.					
43.	Yarışmalardaki maliyetler (yarışma ücreti, ulaşım, konaklama, vb.) sebebiyle potansiyeli olan birçok sporcu düzenlenen yarışmalara katılım gerçekleştiremiyor.					
44.	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.					
45.	Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor.					

EK-7. (Devam) Türkiye’de Yamaç Paraşütçülerinin Problemleri Anketi

EN UYGUN YANITI (X) ŞEKLİNDE İŞARETLEYİNİZ		Kesinlikle katılıyor	Katılıyor	Orta derecede katılıyor	Katılmıyor	Kesinlikle katılmıyor
46.	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.					
47.	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.					
48.	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.					
49.	Uçuş alanlarında bulundurulması gereken ambulans ücretleri çok yüksektir.					
50.	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.					
51.	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.					
52.	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.					
53.	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar.					
54.	Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye’deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor.					
55.	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.					
56.	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.					
57.	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.					
58.	Türkiye’deki birçok kalkış pistinin standartların altında olmasının yanında kalkış ve iniş alanlarında bekleme ve dinlenme alanları bulunmuyor.					
59.	Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkartılıyor, kalkış ve iniş alanlarının düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor.					
60.	Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor.					
61.	Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor.					
62.	Yamaç paraşütü bakım ve onarımları düzenli yapılmıyor, Yıpranmış malzemelerin kullanılmaya devam edilmesi sporcuların hayatını tehlikeye atıyor.					
63.	Türkiye’de kullanılan malzemelerin çoğu ithal olduğu için Türkiye’ye gelişi uzun zaman alıyor.					
64.	Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülmeleri tamir edebilecek, bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir.					
65.	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek bağımsız kuruluşlar bulunmuyor.					
66.	Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar.					
67.	Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir.					
68.	Kulüplerde ekipman ve eğitmen sayısı yeterli değildir.					
69.	Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler.					
70.	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri/toplulukları destek görmüyor.					

EK-8. Türkiye’de Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi

Değerli Katılımcı,

Türkiye’de Yamaç Paraşütçüleri “Problemleri ve Beklentileri” konulu araştırmanın yürütülmesi ve amacına ulaşması açısından **Türkiye’de Yamaç Paraşütçülerinin Beklentilerine** dair görüşleriniz gerekmektedir.

Ekteki anket formlarında sizinle ilgili olabilecek bazı ifadeler yer almaktadır. Sizden istenen, bu ifadeleri okuyarak söz konusu fikrin sizin görüşünüze ne derece uygun olduğunu belirtmenizdir. Her ifadeye size en uygun seçenekleri (X) şeklinde işaretlemenizi ve ifadeleri cevapsız bırakmamanızı rica ederiz. İfadeleri derecelendirmenin doğruluğu, çalışmanın başarısı açısından büyük öneme sahiptir.

Araştırmanın gerçekleştirmesindeki katkılarınız ve desteğiniz için teşekkür eder, çalışmalarınızda başarılar dilerim.

Yasemin KARADEMİR
Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü
Beden eğitimi ve Spor Anabilim Dalı
Doktora Öğrencisi

EN UYGUN YANITI (X) ŞEKLİNDE İŞARETLEYİNİZ		Kesinlikle katılıyor	Katılıyorum	Orta derecede katılıyorum	Katılmıyorum	Kesinlikle katılmıyorum
1.	Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkişilerden alınmalıdır.					
2.	Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalıdır.					
3.	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır.					
4.	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.					
5.	Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.					
6.	Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmelidir.					
7.	Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır.					
8.	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelsizlikten (THK) çıkarılarak eğitimler ülke geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.					
9.	Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmelidir.					
10.	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.					
11.	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.					
12.	Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmelidir.					
13.	Yamaç paraşütü ile uğraşan insanları bilgilendirmek adına düzenli olarak eğitim seminerleri düzenlenmelidir.					
14.	İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.					
15.	Ölüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.					
16.	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.					
17.	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.					
18.	Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalıdır.					
19.	İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalıdır.					
20.	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.					
21.	İlgili federasyonda görev yapan yetkililer yamaç paraşütünün içinden gelen alanında uzman kişiler olmalıdır.					
22.	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.					

EK-8. (Devam) Türkiye’de Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi

EN UYGUN YANITI (X) ŞEKLİNDE İŞARETLEYİNİZ		Kesinlikle katılıyor	Katılıyor	Orta derecede katılıyor	Katılmıyor	Kesinlikle katılmıyor
23.	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.					
24.	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.					
25.	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.					
26.	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.					
27.	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.					
28.	Sporcuların GSGM’nin desteğini hissederek demokratik ve sağlam bir çatı (federasyon) altında birleşmelerine, kendi sorunlarına çözüm yolları bulmalarına ve uygulamalarına olanak sağlanmalıdır.					
29.	THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmelidir.					
30.	Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalıdır.					
31.	Antrenörlük veya eğitmenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmelidir.					
32.	Ülkemizi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.					
33.	Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalıdır.					
34.	Yamaç paraşütü’nün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalıdır.					
35.	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.					
36.	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.					
37.	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.					
38.	Yerel yönetimler kendi bölgelerinde yamaç paraşütü’nün ve bölge sporcularının gelişmesine yönelik kaynak aktarımı yapılmalıdır.					
39.	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütü’nü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.					
40.	Uçuş yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmelidir.					
41.	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmeli (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)					
42.	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabilirdiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilir.					
43.	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.					
44.	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.					
45.	Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalıdır.					
46.	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.					
47.	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.					
48.	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.					
49.	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmeli ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.					
50.	Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.					
51.	Yoğun kullanılan kalkış pistlerinin ana iniş alanları spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.					

EK-8. (Devam) Türkiye’de Yamaç Paraşütçülerinin Beklentileri Anketi

EN UYGUN YANITI (X) ŞEKLİNDE İŞARETLEYİNİZ		Kesinlikle katılıyor	Katılıyor	Orta derecede katılıyor	Katılmıyor	Kesinlikle katılmıyor
52.	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.					
53.	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.					
54.	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.					
55.	Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişi olan yerlerde düzenlenmelidir.					
56.	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için en yüksek sayıda sporcunun katılımını mümkün kılan tarihler belirlenmelidir.					
57.	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları hep aynı yerlerde yapılmamalı, farklı yerlerde de yarışmalar düzenlenmelidir.					
58.	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.					
59.	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.					
60.	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.					
61.	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.					
62.	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.					
63.	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilir.					
64.	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.					
65.	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.					
66.	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermelidir.					
67.	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.					
68.	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.					
69.	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.					
70.	Tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmelidir.					
71.	Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.					
72.	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.					
73.	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internette yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifieden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir.					
74.	Ölüdeniz’de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.					
75.	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve ülkemizi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.					
76.	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.					
77.	Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.					
78.	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.					
79.	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.					
80.	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.					

EK-9. Türkiye’de Yamaç Paraşüt Uçuş Bölgeleri

	Ülke	Kalkış Pisti	Yapılan Uçuş Sayısı	Yapılan En İyi Mesafe
1	Türkiye	Ali Dağ, Kayseri	2579	157,1 km
2	Türkiye	Serdivan, Sakarya	1154	35,8 km
3	Türkiye	Ören, Bodrum Muğla	1137	9,1 km
4	Türkiye	Çökelez, Denizli	1133	255,5 km
5	Türkiye	Dinamit Tepe, Denizli	1076	85,4 km
6	Türkiye	Kumludoruk, Ayaş, Ankara	1058	258,9 km
7	Türkiye	Bozdağ, İzmir	1033	106,8 km
8	Türkiye	Şenyurt, Tokat	643	89,9 km
9	Türkiye	Gürle, Orhangazi	522	116,8 km
10	Türkiye	Spil Karlık 1, Manisa	502	55,0 km
11	Türkiye	Babadağ 1700, Ölüdeniz	501	26,0 km
12	Türkiye	Bayramören Kuzey, Çankırı	440	232,4 km
13	Türkiye	Çakırman, Erzincan	422	89,3 km
14	Türkiye	Akşehir, Konya	401	51,7 km
15	Türkiye	Gelincik Tepesi, Mersin	382	30,7 km
16	Türkiye	Gürsu Dışkaya, Bursa	381	32,7 km
17	Türkiye	Ormanlı, İstanbul	340	17,7 km
18	Türkiye	Kırtık 300, Manisa	328	19,1 km
19	Türkiye	Tire, İzmir	306	45,2 km
20	Türkiye	Çameli Yaylacık Dağı, Denizli	290	77,4 km
21	Türkiye	Zeyniler Uludağ, Bursa	284	58,2 km
22	Türkiye	Boztepe, Ordu	272	6,8 km
23	Türkiye	Akçalar Fadıllı, Nilüfer, Bursa	259	19,4 km
24	Türkiye	Kırkkız Tepe, Eskişehir	254	250,0 km
25	Türkiye	Pamuktepe, Pamukova, Sakarya	229	20,2 km
26	Türkiye	Badem Agacı	214	172,5 km
27	Türkiye	İnönü, Eskişehir	213	62,5 km
28	Türkiye	Hasan Dağı, Aksaray	207	136,1 km
29	Türkiye	Bayramören Aluç, Çankırı	203	85,3 km
30	Türkiye	Yenişehir Kuzey, Bursa	192	30,6 km
31	Türkiye	Kütahya	186	18,2 km
32	Türkiye	Güneyköy Yangın Kulesi, Yalova	184	6,9 km
33	Türkiye	Nikfer Bozdağ, Denizli	180	105,7 km
34	Türkiye	MustafaKemalPaşa, Bursa	176	9,3 km
35	Türkiye	Narlı Kardelen Tepesi, K.Maraş	171	343,5 km
36	Türkiye	Ashabı Kehf, Tarsus	141	41,9 km
37	Türkiye	Tohumlar, Ankara	140	11,6 km
38	Türkiye	Bademağacı, Antalya	133	42,0 km
39	Türkiye	Babadağ 1900, Ölüdeniz	123	29,3 km
40	Türkiye	Avşar Tepe, Burdur	120	4,8 km
41	Türkiye	Alanya2, Antalya	114	6,1 km
42	Türkiye	Karadağ Güney, Karaman	112	254,3 km
43	Türkiye	Paradise Hill, Çankırı	111	54,6 km
44	Türkiye	Racon Tepe, Ankara	110	190,9 km
45	Türkiye	Uçmakdere, Tekirdağ	106	5,6 km
46	Türkiye	Falez	99	3,0 km
47	Türkiye	Tire Güme 1050, İzmir	91	41,6 km
48	Türkiye	Karaburun, İstanbul	84	2,6 km
49	Türkiye	Çatalca-Elbasan	76	17,0 km
50	Türkiye	Cebeli Reis Dağı, Alanya, Antalya	73	6,5 km
51	Türkiye	Kırkkız Tepe Batı, Eskişehir	72	227,1 km
52	Türkiye	Honaz, Denizli	71	72,2 km
53	Türkiye	Botantepe, Siirt	66	51,1 km
54	Türkiye	Gültepe, Samsun	60	2,3 km
55	Türkiye	Dağyenice, Bursa	55	20,7 km
56	Türkiye	Namazdağı	55	19,9 km
57	Türkiye	Uçmakdere 250, Tekirdağ	53	1,7 km
58	Türkiye	Ekecik, Aksaray	52	154,7 km
59	Türkiye	Ali Dağ Güney, Kayseri	50	82,6 km
60	Türkiye	Ahır Dağı, K.Maraş	50	14,9 km
61	Türkiye	Babadağ Kozagaç 900, Ölüdeniz	50	6,5 km
62	Türkiye	Türken Tepe, Akçaköy, Balıkesir	48	3,1 km
63	Türkiye	Abant Kuzey Yayla, Bolu	46	2,5 km
64	Türkiye	Karadağ Krater, Karaman	44	136,5 km
65	Türkiye	Göktepe, Mersin	44	60,6 km
66	Türkiye	Elmalık İstihkam, Yalova	44	1,4 km
67	Türkiye	İskenderun	42	9,0 km
68	Türkiye	Giresun	42	4,8 km
69	Türkiye	Güdül Sivrisi, Ankara	40	173,8 km

EK-9. (Devam) Türkiye’de Yamaç Paraşütü Uçuş Bölgeleri

70	Türkiye	Göveçlik, Denizli	40	36,0 km
71	Türkiye	Abant Güney 500, Bolu	39	4,6 km
72	Türkiye	Isık Dağı, Çerkeş, Çankırı	38	23,5 km
73	Türkiye	Hazarbaba	38	19,2 km
74	Türkiye	Keramos Ören, Muğla	38	6,4 km
75	Türkiye	Bandırma	38	1,1 km
76	Türkiye	Eryiğit, Sivrihisar	37	120,2 km
77	Türkiye	Kas	37	15,8 km
78	Türkiye	Kapıcak, Atabey, Isparta	35	16,9 km
79	Türkiye	Menekşe Zirve, Adana	34	2,7 km
80	Türkiye	Koçanlı Tepe, Aydın	33	22,8 km
81	Türkiye	Niksar Dönekse, Tokat	33	12,2 km
82	Türkiye	Arsılköy, Mersin	32	52,3 km
83	Türkiye	Karahüyük Dağı, Akhisar	32	25,8 km
84	Türkiye	Spil Karlık2, Manisa	32	18,3 km
85	Türkiye	Fiskin Batı, Siirt	32	5,2 km
86	Türkiye	Laztepe, Yalova	32	3,9 km
87	Türkiye	Bayındır, İzmir	30	88,2 km
88	Türkiye	Sugören Höyük Tepe, Yalova	30	3,9 km
89	Türkiye	Şile Kumbaba 2	30	2,5 km
90	Türkiye	Hoştepe, Piraziz, Giresun	30	1,4 km
91	Türkiye	Takkeli Dağı, Konya	29	26,5 km
92	Türkiye	Eğirdir, Isparta	29	16,5 km
93	Türkiye	Çatalağzı, Zonguldak	29	3,1 km
94	Türkiye	Tut, Adıyaman	28	30,1 km
95	Türkiye	Şenyurt Mercimek Tepe, Tokat	27	16,2 km
96	Türkiye	Sakar Tepe, Gökova, Muğla	27	6,6 km
97	Türkiye	Adrasan Batı, Kemer, Antalya	27	5,7 km
98	Türkiye	Lengüme Tepe, Burdur	26	73,8 km
99	Türkiye	Mut Güney, Mersin	26	42,8 km
100	Türkiye	Yanıktepe, Amasya	25	43,5 km
101	Türkiye	Gerze, Sinop	25	23,3 km
102	Türkiye	Seçmeler, Çumra, Konya	24	23,8 km
103	Türkiye	Babadağ (Ölüdeniz) 1200 metre	24	8,3 km
104	Türkiye	Kartepe, Kocaeli	23	10,1 km
105	Türkiye	Düziçi2, Osmaniye	22	27,1 km
106	Türkiye	Beynam Gölbaşı, Ankara	22	22,1 km
107	Türkiye	Edebey Seyran Tepe, İnegöl	22	15,6 km
108	Türkiye	Şile, İstanbul	21	4,6 km
109	Türkiye	Üzümlü, Fethiye	20	59,0 km
110	Türkiye	Denhavk Tepe, Denizli	20	38,2 km
111	Türkiye	Karia Wings Lalek Tepe, Bodrum	20	35,8 km
112	Türkiye	Tahtalı Olympos, Antalya	20	11,5 km
113	Türkiye	Kabasakal Rüzgarlı Tepe, Adana	20	1,1 km
114	Türkiye	Sakal Dağı, Isparta	19	46,0 km
115	Türkiye	Botantepe	19	25,5 km
116	Türkiye	Hamamlı	19	8,1 km
117	Türkiye	Golyaka Bakacak Tepe, Düzce	19	5,4 km
118	Türkiye	Alanya1, Antalya	19	4,1 km
119	Türkiye	Ahır Dağı Yedikuyu, K.Maraş	18	90,6 km
120	Türkiye	Hüseyin Gazi, Zile, Tokat	18	48,8 km
121	Türkiye	Yukarışeyhler, Çermik, Diyarbakır	18	13,6 km
122	Türkiye	Nallıhan, Ankara	18	3,4 km
123	Türkiye	Eğerce Sürücü Tepe	18	1,3 km
124	Türkiye	Çakırlı Beldesi, Orhangazi	18	0,9 km
125	Türkiye	Bülbül Tepe, Manisa	17	1,8 km
126	Türkiye	Çatalca elbasan güney tepesi	17	1,3 km
127	Türkiye	Akköy Güney, Yalova	17	0,6 km
128	Türkiye	Alsancaktepe, Antalya	16	87,4 km
129	Türkiye	Gerald Hill, Pamukkale, Denizli	16	6,8 km
130	Türkiye	Alayunt, Kütahya	16	0,5 km
131	Türkiye	Yayladalı, Tokat	15	10,9 km
132	Türkiye	Karaisalı, Adana	14	26,6 km
133	Türkiye	Isıklı Silifke, Mersin	14	11,7 km
134	Türkiye	Ardıç Senirkent, Isparta	14	9,7 km
135	Türkiye	Elmadağ Zirve Doğu, Ankara	14	4,2 km
136	Türkiye	Muallimköy, Gebze	14	0,8 km
137	Türkiye	Begiş Korkuteli, Antalya	13	89,6 km
138	Türkiye	Eskipazar, Karabük	13	13,1 km
139	Türkiye	Recai Tepe, Ankara	13	10,4 km
140	Türkiye	Silivri	13	3,1 km
141	Türkiye	Yellibayır İnönü, Eskişehir	13	2,3 km
142	Türkiye	Falezler, Antalya	13	2,1 km
143	Türkiye	Toki Tepesi, Tokat	13	1,4 km

EK-9. (Devam) Türkiye’de Yamaç Paraşütü Uçuş Bölgeleri

144	Türkiye	Kestel 1900, Bursa	12	72,6 km
145	Türkiye	Dibek Dağı, Salihli	12	59,2 km
146	Türkiye	Nikfer Dedebeşi, Denizli	12	53,9 km
147	Türkiye	Mire Dağı, Ankara	12	9,8 km
148	Türkiye	Üç Hilal Üzümlü, Erzincan	12	7,8 km
149	Türkiye	Delibaş 700, Manisa	12	6,5 km
150	Türkiye	Gürsu 850, Bursa	12	4,4 km
151	Türkiye	Muğla Düzeyin Tepesi, Muğla	12	2,1 km
152	Türkiye	Çivril Tokça Köy, Denizli	11	48,2 km
153	Türkiye	Beydağ, İzmir	11	16,9 km
154	Türkiye	Atatürk Tepe, Erzincan	11	6,9 km
155	Türkiye	İkiçam	11	1,4 km
156	Türkiye	Nemrut Dağı, Bitlis	10	29,6 km
157	Türkiye	Yılanlı Dağı, Muğla	10	10,3 km
158	Türkiye	Kadıkale Takeoff	10	0,6 km
159	Türkiye	Ekecik yol, Aksaray	9	100,8 km
160	Türkiye	Hasanda	9	69,1 km
161	Türkiye	Dikmen Tepe, Karabük	9	16,4 km
162	Türkiye	Nemrut Dağı Zirve, Bitlis	9	14,5 km
163	Türkiye	Mahmath, Aksaray	9	6,2 km
164	Türkiye	Çamlık Tepe, Denizli	9	2,5 km
165	Türkiye	Uzungöl, Trabzon	9	2,1 km
166	Türkiye	Bağlı Köy Kızıl Tepe, Aksaray	9	0,5 km
167	Türkiye	Bozdag	8	140,8 km
168	Türkiye	Issızca, Osmaniye	8	32,0 km
169	Türkiye	Dağbeli Kuzey, Antalya	8	23,5 km
170	Türkiye	Ekşisu HES kalkış pisti	8	14,0 km
171	Türkiye	Düziçi1, Osmaniye	8	13,9 km
172	Türkiye	Pamukkale Başlangıç	8	3,1 km
173	Türkiye	Uçarcı Tepe, Bigadiç, Balıkesir	8	2,8 km
174	Türkiye	Malı Dağı, Acıpayam, Denizli	8	2,5 km
175	Türkiye	Kampüs, Tokat	8	1,7 km
176	Türkiye	Kodobay Tatvan, Bitlis	8	1,1 km
177	Türkiye	Ceritli Yaylası, Dinar, Afyon	7	40,6 km
178	Türkiye	Ergan Dağı 1200, Erzincan	7	5,7 km
179	Türkiye	Umut Tepe, K.Maraş	7	5,1 km
180	Türkiye	Beyşehir	7	5,0 km
181	Türkiye	Kaklık, Denizli	7	3,6 km
182	Türkiye	Silivri Doğu kumsalı	7	3,4 km
183	Türkiye	Akçalar, Mudanya, Bursa	7	3,4 km
184	Türkiye	Arhavi, Artvin	7	3,0 km
185	Türkiye	Asar Tepe, Büyükyenice, Balıkesir	7	2,2 km
186	Türkiye	Abalı, Gevaş, Van	7	2,1 km
187	Türkiye	Gökler, Ankara	6	114,8 km
188	Türkiye	Beykent	6	44,0 km
189	Türkiye	Spil Karlık	6	42,0 km
190	Türkiye	Haj dağı	6	39,7 km
191	Türkiye	Söbü Tepesi, Isparta	6	16,0 km
192	Türkiye	Ergan Dağı Zirve, Erzincan	6	9,6 km
193	Türkiye	Yelli Tepe, Gündül, Ankara	6	8,9 km
194	Türkiye	Meyrik	6	4,9 km
195	Türkiye	Hoc Tepe, Tarsus	6	3,8 km
196	Türkiye	Feke - Tapan - Kaklık	6	3,1 km
197	Türkiye	Yellice Dağı, Kütahya	6	2,1 km
198	Türkiye	Bozbey Meydan	6	1,8 km
199	Türkiye	Bodrum Kalekent Sitesi	6	1,6 km
200	Türkiye	Esence Mudanya, Bursa	6	0,5 km
201	Türkiye	Karacadağ, Karapınar, Konya	5	87,9 km
202	Türkiye	Keklik Tepe, Dinar, Afyon	5	37,8 km
203	Türkiye	Dümrek, Sivrihisar, Eskişehir	5	20,2 km
204	Türkiye	Uludağ 2000, Bursa	5	11,9 km
205	Türkiye	Yaylabaşı, Erzincan	5	9,4 km
206	Türkiye	Aydın	5	8,0 km
207	Türkiye	Güzeldamlı Kaplankaya, Söke	5	6,3 km
208	Türkiye	Boztepe, Erzincan	5	5,7 km
209	Türkiye	Erzincan	5	4,6 km
210	Türkiye	Mişre dağı	5	4,2 km
211	Türkiye	Turquoise Hill Salda, Burdur	5	3,5 km
212	Türkiye	Keltepe	5	2,1 km
213	Türkiye	Babadag 300, Ölüdeniz	5	1,9 km
214	Türkiye	İtyelmez, Zile, Tokat	5	1,6 km
215	Türkiye	Göbekli Dağ	5	1,5 km
216	Türkiye	Balat Dağı Caycuma, Zonguldak	5	1,5 km
217	Türkiye	Demirci Fırla Dede Tepe, Bursa	5	1,5 km

EK-9. (Devam) Türkiye’de Yamaç Paraşütü Uçuş Bölgeleri

218	Türkiye	Karaelmas, Zonguldak	5	1,1 km
219	Türkiye	Kumarı köyü	5	0,4 km
220	Türkiye	Süpürgelik, Orhangazi	5	0,2 km
221	Türkiye	Yukarıseyit, Denizli	4	34,3 km
222	Türkiye	Delibas 700	4	17,2 km
223	Türkiye	Köyceğiz, Muğla	4	7,6 km
224	Türkiye	Akhisar Köyü, Aksaray	4	6,2 km
225	Türkiye	Atlas Tepe	4	5,4 km
226	Türkiye	Azı Tepesi, Anamur, Mersin	4	4,6 km
227	Türkiye	Merkeşler Tepesi, Bolu	4	4,4 km
228	Türkiye	Akdağ	4	4,4 km
229	Türkiye	Serenler Tepesi	4	4,1 km
230	Türkiye	Çavuşköyü, Amasya	4	4,0 km
231	Türkiye	Aphrodisias, Aydın	4	3,9 km
232	Türkiye	Bayramören Güney, Çankırı	4	3,7 km
233	Türkiye	Kaletepe	4	3,7 km
234	Türkiye	Hazarbaba Sivrice, Elazığ	4	3,7 km
235	Türkiye	İnönü, Eskişehir (Paramotor)	4	3,6 km
236	Türkiye	Sürücü Tepe, Bursa	4	3,1 km
237	Türkiye	Termiksi, Delice Keles, Bursa	4	2,8 km
238	Türkiye	Kız Kulesi, Tarsus	4	2,7 km
239	Türkiye	Kaş 600	4	2,7 km
240	Türkiye	Çamtepesi Alucra, Giresun	4	2,4 km
241	Türkiye	Amasra, Bartın	4	2,1 km
242	Türkiye	Güzelbahçe, İzmir	4	1,6 km
243	Türkiye	Cavundur Bayramören, Çankırı	4	1,1 km
244	Türkiye	Uğurlu Tepe, Kestel, Bursa	4	1,0 km
245	Türkiye	Şen Tepe, Elazığ	4	0,8 km
246	Türkiye	Göbü Doğu	4	0,8 km
247	Türkiye	Dikmeli Tepe /Balıkesir	4	0,7 km
248	Türkiye	Kestel Burhaniye Pamuk Tepe	4	0,6 km
249	Türkiye	Deniztepesi, Serik, Antalya	4	0,4 km
250	Türkiye	Muradiye 170	4	0,3 km
251	Türkiye	Keçiörlü Batı, Isparta	3	52,6 km
252	Türkiye	Erciyes 2400 meter	3	44,8 km
253	Türkiye	Mahmut Dağı, İzmir	3	19,8 km
254	Türkiye	Çaldağı zirve / Giresun	3	8,1 km
255	Türkiye	Kayaköy Ölüdeniz, Fethiye	3	7,4 km
256	Türkiye	Babadağ Taşoluk, Denizli	3	7,3 km
257	Türkiye	Karboğazı Medetsiz, Mersin	3	6,2 km
258	Türkiye	Nasuh calığ yangın kules	3	5,7 km
259	Türkiye	Adrasan Tozlu Dağı, Antalya	3	5,2 km
260	Türkiye	Asaş, Kaş, Antalya	3	5,1 km
261	Türkiye	KAPLAN2-TIRE	3	4,9 km
262	Türkiye	Aksu Akpınar, Isparta	3	4,9 km
263	Türkiye	Tavşan Dağı Radar, Merzifon	3	4,0 km
264	Türkiye	Oğuzlar, Çorum	3	3,6 km
265	Türkiye	Taş Masa, Aydıncık Mersin	3	3,6 km
266	Türkiye	Arman 850, Manisa	3	3,4 km
267	Türkiye	Davraz	3	3,0 km
268	Türkiye	Turhal Geyran Tepe, Tokat	3	2,9 km
269	Türkiye	Karahıdırlı, Mersin	3	2,4 km
270	Türkiye	Gıgıj Tepe, Tokat	3	1,5 km
271	Türkiye	Hacka Yaylası, Trabzon	3	1,3 km
272	Türkiye	Çamlidere Otoban, Ankara	3	1,3 km
273	Türkiye	Aydos Batı yamaç	3	0,9 km
274	Türkiye	Ömerağzı, Zonguldak	3	0,8 km
275	Türkiye	Serdivan Esentepe Güney, Sakarya	3	0,8 km
276	Türkiye	Espiye, Andoç Kalesi	3	0,8 km
277	Türkiye	Fethiye Köyü, Balıkesir	3	0,8 km
278	Türkiye	Dereyaka Tepesi, Tokat	3	0,6 km
279	Türkiye	İdris Dağı, Ankara	3	0,5 km
280	Türkiye	Avcılar Kampüs, İstanbul	3	0,4 km
281	Türkiye	Sazlıdere Hadımköy, İstanbul	3	0,4 km
282	Türkiye	Bintepeler	3	0,3 km
283	Türkiye	Altunyayla, Burdur	2	51,9 km
284	Türkiye	Kızıldağ, Şarkikaraağaç, Isparta	2	46,8 km
285	Türkiye	Veziroğlu, Manisa (Paramotor)	2	46,5 km
286	Türkiye	Ayazmana, Isparta	2	46,3 km
287	Türkiye	Bükrüce Bekeilli, Denizli	2	44,4 km
288	Türkiye	Dikmen Tepe, Adapazarı	2	37,2 km
289	Türkiye	İmecik, Korkuteli, Antalya	2	36,5 km
290	Türkiye	Başçiftlik mahmut ayan	2	28,2 km
291	Türkiye	Özkılıç Tepe, Siirt	2	26,9 km

EK-9. (Devam) Türkiye’de Yamaç Paraşütü Uçuş Bölgeleri

292	Türkiye	Nev	2	25,6 km
293	Türkiye	Kadırbükü	2	16,4 km
294	Türkiye	Ormanlı Uzak Batı Patlak Kalkışı, İstanbul	2	14,8 km
295	Türkiye	Uludağ Orhaniye Zirve, Bursa	2	13,5 km
296	Türkiye	Yalıköy, İstanbul	2	11,5 km
297	Türkiye	Eymir Gölü, Ankara	2	8,8 km
298	Türkiye	Başçiftlik	2	8,2 km
299	Türkiye	Kengerli, Osmaniye	2	7,6 km
300	Türkiye	Kıranışıklar, Keles, Bursa	2	7,3 km
301	Türkiye	Süphan Dağı, Adilcevaz, Bitlis	2	7,0 km
302	Türkiye	Karlık Tepe, Trabzon	2	6,9 km
303	Türkiye	Nif Dağı Kemalpaşa, İzmir	2	6,3 km
304	Türkiye	Uludağ Güney 2030m, Bursa	2	5,3 km
305	Türkiye	Kepirli, Mersin	2	5,1 km
306	Türkiye	Yenikent Asaş Stadı, Ankara (Paramotor)	2	4,0 km
307	Türkiye	Gürle 1100 m Take Off	2	3,1 km
308	Türkiye	Düzköy, Trabzon	2	3,1 km
309	Türkiye	Dedeboynu Çukurbağ, Karaman	2	2,7 km
310	Türkiye	Gökçebağ, Ayaş, Ankara	2	2,6 km
311	Türkiye	Emler zirve - Aladağlar - Niğde	2	2,6 km
312	Türkiye	İdris Dağı Zirve, Ankara	2	2,6 km
313	Türkiye	Bilal Tepesi	2	2,5 km
314	Türkiye	Kızılfırla Tepesi, Bigadiç, Balıkesir	2	2,4 km
315	Türkiye	Hasan Dağı, Bilecik	2	2,3 km
316	Türkiye	Akyazı, Trabzon	2	2,2 km
317	Türkiye	Çüngüş, Diyarbakır	2	1,9 km
318	Türkiye	Çay Tarlası, Rize	2	1,9 km
319	Türkiye	Nilüfer Belediye Spor Tesisleri	2	1,8 km
320	Türkiye	Düzeyin	2	1,6 km
321	Türkiye	Kuyular Köyü - Hani	2	1,6 km
322	Türkiye	Sarıçalı Tepesi	2	1,5 km
323	Türkiye	Kemer Dağı, Eşme, Uşak	2	1,4 km
324	Türkiye	Kayabaşı Çaycuma, Zonguldak	2	1,4 km
325	Türkiye	Karahuyuk Dagi-Akhisar	2	1,3 km
326	Türkiye	Ke	2	1,1 km
327	Türkiye	Gündoğan tepesi	2	1,0 km
328	Türkiye	Şiray tepesi	2	0,6 km
329	Türkiye	Çermik, Diyarbakır	2	0,6 km
330	Türkiye	Karatepe	2	0,6 km
331	Türkiye	Gürsu Taşocakları, Bursa	2	0,6 km
332	Türkiye	Yellibayır, Gemlik, Bursa	2	0,6 km
333	Türkiye	Muratlı, Yenice, Mersin	2	0,5 km
334	Türkiye	Elvankaya Etimesgut, Ankara (Paramotor)	2	0,5 km
335	Türkiye	Çatalca Tepekent, İstanbul	2	0,5 km
336	Türkiye	Vize, Kırklareli	2	0,3 km
337	Türkiye	Dadalı Tepesi, Tarsus	2	0,2 km
338	Türkiye	Sarısu Kandıra, İzmit	2	0,1 km
339	Türkiye	Seki, Elmalı, Antalya	1	31,7 km
340	Türkiye	Güzelköy, Tekirdağ	1	31,2 km
341	Türkiye	Bozdağ Zirve, İzmir	1	29,4 km
342	Türkiye	Alarko, Isparta	1	23,5 km
343	Türkiye	Yuvacık, Kocaeli	1	17,1 km
344	Türkiye	Genel Tepe, Denizli (Paramotor)	1	13,1 km
345	Türkiye	Şaphane Dağı, Gediz, Kütahya	1	10,8 km
346	Türkiye	Sayır Çıkmazı	1	10,4 km
347	Türkiye	Vişneli-Babadağ Kemalpaşa, İzmir	1	10,3 km
348	Türkiye	Uludağ Kırantepe Doğu, Bursa	1	9,9 km
349	Türkiye	Kestel, Bursa	1	9,4 km
350	Türkiye	Sinekçibel, Kaş	1	9,2 km
351	Türkiye	Escape2Olympos-Tahtali	1	7,7 km
352	Türkiye	Yağcı bedir	1	7,5 km
353	Türkiye	Çele Tepe, Bolu	1	7,5 km
354	Türkiye	Beydağı, Malatya	1	7,5 km
355	Türkiye	Mahya Dağ Kel Tepe, Kırklareli	1	7,4 km
356	Türkiye	Bitişik Yaylası, İskenderun	1	7,0 km
357	Türkiye	Akbaba Yaylası Balkayalıkları	1	6,0 km
358	Türkiye	Paşayaylası Payas, İskenderun	1	5,9 km
359	Türkiye	Fakıuşağı, Osmaniye	1	5,9 km
360	Türkiye	Beydag 1500	1	5,4 km
361	Türkiye	Belenli	1	5,4 km
362	Türkiye	Nevşehir- ACIGÖL	1	4,5 km
363	Türkiye	Düzce Gölyaka Bakacak Tepe	1	4,4 km
364	Türkiye	Adapazarı Geyve kılıçkaya	1	4,2 km
365	Türkiye	Bespinar Village Hill, Manisa	1	3,7 km

EK-9. (Devam) Türkiye’de Yamaç Paraşütü Uçuş Bölgeleri

366	Türkiye	Kurumcu Dağı, Camlıdere Ankara	1	3,6 km
367	Türkiye	Meryem Ana Manastırı, Şebinkarahisar, Giresun	1	3,4 km
368	Türkiye	Akağalar	1	3,3 km
369	Türkiye	Hasan Dağı Zirve, Aksaray	1	3,2 km
370	Türkiye	Abdüsselam Dağı, Ankara	1	2,7 km
371	Türkiye	YUNHAVK Karacam Parasuttepe	1	2,7 km
372	Türkiye	Keltepe Beypazarı, Ankara	1	2,7 km
373	Türkiye	Serdivan Güney Kalkış, Sakarya	1	2,7 km
374	Türkiye	Gali Tepesi, Çaycuma	1	2,6 km
375	Türkiye	Bozdağ	1	2,6 km
376	Türkiye	Elmadağ Güney, Ankara	1	2,5 km
377	Türkiye	Kartepe Kayacık, Gördes, Manisa	1	2,3 km
378	Türkiye	Harmankaya, Bilecik	1	2,2 km
379	Türkiye	Yenice, Çanakkale	1	2,2 km
380	Türkiye	Mutaflar	1	2,1 km
381	Türkiye	Yelek Tepe, Kaman, Kırşehir	1	2,0 km
382	Türkiye	Karateke Honaz, Denizli	1	2,0 km
383	Türkiye	Oyuktepe	1	1,9 km
384	Türkiye	Yukarışihan, Çermik Diyarbakır	1	1,8 km
385	Türkiye	Saklıkent Bakır Dağı, Antalya	1	1,8 km
386	Türkiye	Radar Tepe	1	1,8 km
387	Türkiye	Gop Üniversite Tepe, Tokat	1	1,7 km
388	Türkiye	Edeler	1	1,7 km
389	Türkiye	Öksürüktepe, Şebinkarahisar, Giresun	1	1,7 km
390	Türkiye	Salda kuzey	1	1,6 km
391	Türkiye	Yoroz, Trabzon	1	1,6 km
392	Türkiye	Keçi Kalesi, Gerede, Bolu	1	1,6 km
393	Türkiye	İlgaz Dağı Kule, Çankırı	1	1,5 km
394	Türkiye	Uluabat Ayvaköy, Bursa	1	1,4 km
395	Türkiye	Turnahk Yaylası	1	1,4 km
396	Türkiye	Karacaören, Sivrihisar, Eskişehir	1	1,4 km
397	Türkiye	Tünektepe, Antalya	1	1,4 km
398	Türkiye	Akçapınar, Gönen, Balıkesir	1	1,4 km
399	Türkiye	Gemisdağ, Çardak, Denizli	1	1,3 km
400	Türkiye	Kaman, Kırşehir	1	1,3 km
401	Türkiye	Kılıç Tepe, Eskişehir	1	1,2 km
402	Türkiye	Güzelçamlı, Söke, Aydın	1	1,1 km
403	Türkiye	Bakacak, Pamukova, Sakarya	1	1,1 km
404	Türkiye	Dua Tepe, Polatlı, Ankara	1	1,1 km
405	Türkiye	Nemrut Kayak Pisti	1	1,1 km
406	Türkiye	Dededağ Yeniköy, İzmir	1	1,0 km
407	Türkiye	Asar Tepesi	1	1,0 km
408	Türkiye	Avra Tepesi, İnebolu, Zonguldak	1	1,0 km
409	Türkiye	Radar Merzifon	1	0,9 km
410	Türkiye	Silyon, Belek, Antalya	1	0,9 km
411	Türkiye	Gümüşhacıköy, Amasya	1	0,9 km
412	Türkiye	Gebeli Köyü, Adıyaman	1	0,9 km
413	Türkiye	Türkmen Tepe, Demirci, Manisa	1	0,9 km
414	Türkiye	Karababa, Şanlıurfa	1	0,9 km
415	Türkiye	Şahinkaya Kayacık, Gördes, Manisa	1	0,9 km
416	Türkiye	Akyazı 2, Trabzon	1	0,8 km
417	Türkiye	Cambasi yaylası	1	0,7 km
418	Türkiye	Babadağ Oyluk Tepe, Denizli	1	0,7 km
419	Türkiye	Bursa	1	0,7 km
420	Türkiye	Taşlık Tepe, Sındırgı, Balıkesir	1	0,7 km
421	Türkiye	Yamaçlar, Çermik, Diyarbakır	1	0,7 km
422	Türkiye	Alatepe, Tekirova, Antalya	1	0,6 km
423	Türkiye	Kaplan dag	1	0,6 km
424	Türkiye	Tatlısu, Erzincan	1	0,6 km
425	Türkiye	Çal, Bereketli, Tokat	1	0,6 km
426	Türkiye	Kordon tepe	1	0,6 km
427	Türkiye	Sinop	1	0,5 km
428	Türkiye	Ceyhan, Adana	1	0,5 km
429	Türkiye	Çarpanak	1	0,5 km
430	Türkiye	Adapazarı gevve kılıçkaya	1	0,5 km
431	Türkiye	PATLAK TEPE	1	0,5 km
432	Türkiye	Saygılı, Amasya	1	0,5 km
433	Türkiye	Kadıkoy	1	0,5 km
434	Türkiye	Flyinfante Bayraklı Tepe, İzmir	1	0,4 km
435	Türkiye	İkizce	1	0,4 km
436	Türkiye	Payas Falez(Tüten Bacalar)	1	0,4 km
437	Türkiye	Giresun Karagöl Yayla	1	0,4 km
438	Türkiye	Yeşildere-Uşak	1	0,3 km
439	Türkiye	Saksak Tepe, Yenikent, Ankara	1	0,3 km

EK-9. (Devam) Türkiye’de Yamaç Paraşütü Uçuş Bölgeleri

440	Türkiye	Bağbaşı	1	0,3 km
441	Türkiye	Kırtepe	1	0,3 km
442	Türkiye	Karaören Volkanik Tepe	1	0,3 km
443	Türkiye	Dumanlıtepe, Yalova	1	0,2 km
444	Türkiye	Gölbasi, Ankara (Paramotor)	1	0,2 km
445	Türkiye	Perli Köyü, Kütahya	1	0,2 km
446	Türkiye	Sarmısaklı, Ayvalık (Paramotor)	1	0,2 km
447	Türkiye	Pamucak, İzmir (Paramotor)	1	0,2 km
448	Türkiye	Bandırma	1	0,2 km
449	Türkiye	Akcapınar Koyu Keles, Bursa	1	0,2 km
450	Türkiye	Salman koyu	1	0,2 km
451	Türkiye	Burdur Kent Ormanı, Burdur	1	0,2 km
452	Türkiye	Tatlısu Kapıdağ, Bandırma	1	0,1 km
453	Türkiye	Garip Köyü, Bingöl	1	0,1 km
454	Türkiye	Yıldırım Beyazıt Üniversitesi	1	0,1 km

EK-10. Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 1. Sporcuların cinsiyetlerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

No	Madde	U	p
P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor.	8066,000	,826
P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor.	7992,500	,739
P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	6422,000	,006
P4	Kendisini eğitmen olarak tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar.	7708,000	,449
P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştirilemiyorlar.	7773,500	,495
P6	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.	8140,000	,908
P7	Eğitmenler yamaç paraşütü eğitimlerine gerekli ciddiyeti göstermiyorlar; yeteri kadar teorik eğitim ve yer eğitimi vermiyorlar.	7273,500	,165
P8	Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir.	7634,500	,372
P9	Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor.	7848,500	,575
P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	7480,000	,281
P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	7011,000	,060
P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	7610,000	,350
P13	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.	7176,500	,123
P14	Sertifikasız birçok sporcunun yetkisiz olarak yolcu uçurması ve eğitim vermesi kişilerin hayatını tehlikeye atıyor.	7824,500	,550
P15	Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor.	7402,500	,208
P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	7961,000	,702
P17	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yamaç paraşütü uçuş bölgelerinin tüm uçuş tiplerince bilinmesini sağlayacak bir haritalandırma çalışması oluşturulmadığından kazalara davetiye çıkarılıyor.	7549,000	,313
P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	7586,000	,327
P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	6803,000	,035
P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	7996,000	,725
P21	Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar.	7502,500	,291
P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	7478,500	,274
P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	7712,000	,448
P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve ülkemizi temsil etme şansı çok azdır.	7588,000	,339
P25	Uluslararası havacılık federasyonunun üyesi olmasından dolayı Türkiye’nin Havacılık Federasyonu yükümlülüğünü taşıyan THK başkanı, federasyon başkanları seçim yönetmeliğine aykırı bir biçimde seçilmeden görev yapıyor	7877,500	,613
P26	Türkiye’de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Milli Sporcu Belgesi alamıyorlar.	7725,000	,464
P27	FAI temsilcisi THK’nin resmi anlamda bir federasyon olmaması ve lisans verme yetkisine sahip olmamasından dolayı sporcularımız Dünya veya Avrupa şampiyonalarında dereceye girdiğinde yasal mevzuat çerçevesinde başarılı sporcuların alabileceği ödüllerden ma	7975,500	,720
P28	Türkiye’de düzenlenen uluslararası yarışmalara katılan Türk sporcularının önemli bir kısmı FAI sporcu lisansına sahip olmadığından, Türkiye’nin WPRS (Dünya Pilot Sıralama Sistemi) puanı düşüyor.	7638,500	,391
P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırda hava sporları federasyonunun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	7297,500	,160
P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	7296,000	,164
P31	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlara paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	7984,000	,726
P32	THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	7721,000	,459
P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır.	7613,000	,365
P34	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.	6706,500	,021

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 1. (Devam) Sporcuların cinsiyetlerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

P35	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.	7493,500	,265
P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	7782,000	,488
P37	Belediyeler ve valilikler yamaç paraşütünü desteklemiyor.	7227,000	,138
P38	Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor.	6068,000	,002
P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	8016,500	,771
P40	Festivallerde veya benzer aktivitelerde seviyesi birbirinden farklı birçok sporcunun aynı yerde uçurulması olabilecek kazalara zemin hazırlıyor ve uçuş emniyeti ihlal ediliyor.	7627,500	,374
P41	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işaretlendirmeler ve levhalar yeterli değildir.	7858,000	,596
P42	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insani ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir.	8008,500	,752
P43	Yarışmalardaki maliyetler (yarışma ücreti, ulaşım, konaklama, vb.) sebebiyle potansiyeli olan birçok sporcu düzenlenen yarışmalara katılım gerçekleştiremiyor.	8105,000	,866
P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Oludeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	6836,500	,016
P45	Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor.	7231,000	,086
P46	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	7838,500	,530
P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	7183,500	,088
P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	6673,000	,015
P49	Uçuş alanlarında bulundurulması gereken ambulans ücretleri çok yüksektir.	7905,500	,641
P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	8062,500	,814
P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	7913,000	,581
P52	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	8185,500	,959
P53	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar.	7735,000	,458
P54	Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye'deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor.	7472,500	,240
P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	7976,500	,698
P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	7923,500	,644
P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.	6281,500	,002
P58	Türkiye'deki birçok kalkış pistinin standartların altında olmasının yanında kalkış ve iniş alanlarında bekleme ve dinlenme alanları bulunmuyor.	7319,000	,156
P59	Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkarılıyor, kalkış ve iniş alanlarının düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor.	7876,500	,565
P60	Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor.	7692,000	,397
P61	Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor.	8039,500	,780
P62	Yamaç paraşütü bakım ve onarımları düzenli yapılmıyor, yıpranmış malzemelerin kullanılmaya devam edilmesi sporcuların hayatını tehlikeye atıyor.	7581,500	,327
P63	Türkiye'de kullanılan malzemelerin çoğu ithal olduğu için Türkiye'ye gelişi uzun zaman alıyor.	7358,000	,185
P64	Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülmeleri tamir edebilecek, bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir.	8135,500	,904
P65	Türkiye'de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek bağımsız kuruluşlar bulunmuyor.	8076,500	,828
P66	Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar.	7605,000	,363
P67	Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir.	7962,500	,705
P68	Kulüplerde ekipman ve eğitmen sayısı yeterli değildir.	7723,000	,447
P69	Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler.	7078,500	,085
P70	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri/toplulukları destek görmüyor.	7654,500	,392

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 2. Sporcuların yaşlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

No	Madde	Ki-kare	sd	p.
P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor.	4,030	4	,402
P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor.	5,215	4	,266
P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	1,849	4	,764
P4	Kendisini eğitmen olarak tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar.	6,895	4	,142
P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar.	10,522	4	,033
P6	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.	11,362	4	,023
P7	Eğitmenler yamaç paraşütü eğitimlerine gerekli ciddiyeti göstermiyorlar; yeteri kadar teorik eğitim ve yer eğitimi vermiyorlar.	6,991	4	,136
P8	Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir.	12,909	4	,012
P9	Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor.	4,686	4	,321
P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	9,551	4	,049
P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	6,380	4	,173
P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	5,782	4	,216
P13	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.	3,236	4	,519
P14	Sertifikasız birçok sporcunun yetkisiz olarak yolcu uçurması ve eğitim vermesi kişilerin hayatını tehlikeye atıyor.	2,089	4	,719
P15	Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor.	8,614	4	,071
P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	13,158	4	,011
P17	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yamaç paraşütü uçuş bölgelerinin tüm uçuş tiplerince bilinmesini sağlayacak bir haritalandırma çalışması oluşturulmadığından kazalara davetiye çıkarılıyor.	2,532	4	,639
P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	5,714	4	,222
P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	11,496	4	,022
P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	3,701	4	,448
P21	Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar.	2,569	4	,632
P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	3,748	4	,441
P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	2,018	4	,732
P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve ülkemizi temsil etme şansı çok azdır.	21,181	4	,000
P25	Uluslararası havacılık federasyonunun üyesi olmasından dolayı Türkiye’nin Havacılık Federasyonu yükümlülüğünü taşıyan THK başkanı, federasyon başkanları seçim yönetmeliğine aykırı bir biçimde seçilmeden görev yapıyor	1,612	4	,807
P26	Türkiye’de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Milli Sporcu Belgesi alamıyorlar.	4,371	4	,358
P27	FAI temsilcisi THK’nin resmi anlamda bir federasyon olmaması ve lisans verme yetkisine sahip olmamasından dolayı sporcularımız Dünya veya Avrupa şampiyonalarında dereceye girdiğinde yasal mevzuat çerçevesinde başarılı sporcuların alabileceği ödüllerden ma	6,157	4	,188
P28	Türkiye’de düzenlenen uluslararası yarışmalara katılan Türk sporcularının önemli bir kısmı FAI sporcu lisansına sahip olmadığından, Türkiye’nin WPRS (Dünya Pilot Sıralama Sistemi) puanı düşüyor.	7,426	4	,115
P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırda hava sporları federasyonunun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	2,547	4	,636
P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	4,903	4	,297
P31	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlarla paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	4,887	4	,299
P32	THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	4,411	4	,353
P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır.	12,132	4	,016
P34	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.	9,107	4	,058

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 2. (Devam) Sporcuların yaşlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

P35	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.	4,516	4	,341
P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	20,683	4	,000
P37	Belediyeler ve valilikler yamaç paraşütünü desteklemiyor.	5,731	4	,220
P38	Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor.	5,240	4	,264
P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	7,105	4	,130
P40	Festivallerde veya benzer aktivitelerde seviyesi birbirinden farklı birçok sporcunun aynı yerde uçurulması olabilecek kazalara zemin hazırlıyor ve uçuş emniyeti ihlal ediliyor.	,966	4	,915
P41	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işaretlendirmeler ve levhalar yeterli değildir.	3,216	4	,522
P42	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insani ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir.	3,147	4	,534
P43	Yarışmalardaki maliyetler (yarışma ücreti, ulaşım, konaklama, vb.) sebebiyle potansiyeli olan birçok sporcu düzenlenen yarışmalara katılım gerçekleştiremiyor.	7,715	4	,103
P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	15,238	4	,004
P45	Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor.	17,207	4	,002
P46	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	18,408	4	,001
P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	25,372	4	,000
P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	40,286	4	,000
P49	Uçuş alanlarında bulundurulması gereken ambulans ücretleri çok yüksektir.	7,329	4	,119
P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	8,056	4	,090
P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaya nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	22,888	4	,000
P52	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaya, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	23,425	4	,000
P53	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar.	10,165	4	,038
P54	Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye'deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor.	12,819	4	,012
P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	20,260	4	,000
P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/çocuklarının bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	17,469	4	,002
P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.	16,026	4	,003
P58	Türkiye'deki birçok kalkış pistinin standartların altında olmasının yanında kalkış ve iniş alanlarında bekleme ve dinlenme alanları bulunmuyor.	6,031	4	,197
P59	Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkarılıyor, kalkış ve iniş alanlarının düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor.	2,908	4	,573
P60	Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor.	9,941	4	,041
P61	Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor.	2,574	4	,631
P62	Yamaç paraşütü bakım ve onarımları düzenli yapılmıyor, yıpranmış malzemelerin kullanılmaya devam edilmesi sporcuların hayatını tehlikeye atıyor.	4,421	4	,352
P63	Türkiye'de kullanılan malzemelerin çoğu ithal olduğu için Türkiye'ye gelişi uzun zaman alıyor.	7,350	4	,119
P64	Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülme tamir edilecek, bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir.	3,581	4	,466
P65	Türkiye'de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek bağımsız kuruluşlar bulunmuyor.	3,801	4	,434
P66	Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar.	5,749	4	,219
P67	Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir.	4,626	4	,328
P68	Kulüplerde ekipman ve eğitmen sayısı yeterli değildir.	4,587	4	,332
P69	Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler.	7,446	4	,114
P70	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri/toplulukları destek görmüyor.	21,362	4	,000

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 3. Sporcuların medeni durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U-Testi sonuçları

No	Madde	U	p
P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor.	15874,500	,915
P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor.	15751,500	,810
P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	15416,500	,540
P4	Kendisini eğitmen olarak tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar.	14519,000	,119
P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar.	15931,000	,961
P6	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.	15621,000	,697
P7	Eğitmenler yamaç paraşütü eğitimlerine gerekli ciddiyeti göstermiyorlar; yeteri kadar teorik eğitim ve yer eğitimi vermiyorlar.	14127,500	,051
P8	Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir.	15964,500	,991
P9	Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor.	15746,000	,802
P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	15429,000	,566
P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	15893,000	,927
P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	15921,500	,953
P13	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.	15497,500	,611
P14	Sertifikasız birçok sporcunun yetkisiz olarak yolcu uçurması ve eğitim vermesi kişilerin hayatını tehlikeye atıyor.	14701,000	,162
P15	Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor.	15971,500	,997
P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	14787,000	,200
P17	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yamaç paraşütü uçuş bölgelerinin tüm uçuş tiplerince bilinmesini sağlayacak bir haritalandırma çalışması oluşturulmadığından kazalara davetiye çıkarılıyor.	14947,000	,264
P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	15271,000	,432
P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	13798,000	,020
P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	14238,000	,045
P21	Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar.	13194,500	,003
P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	12583,000	,000
P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	15733,000	,794
P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve ülkemizi temsil etme şansı çok azdır.	13675,500	,012
P25	Uluslararası havacılık federasyonunun üyesi olmasından dolayı Türkiye’nin Havacılık Federasyonu yükümlülüğünü taşıyan THK başkanı, federasyon başkanları seçim yönetmeliğine aykırı bir biçimde seçilmeden görev yapıyor	15324,500	,485
P26	Türkiye’de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Milli Sporcu Belgesi alamıyorlar.	15120,500	,360
P27	FAI temsilcisi THK’nin resmi anlamda bir federasyon olmaması ve lisans verme yetkisine sahip olmamasından dolayı sporcularımız Dünya veya Avrupa şampiyonalarında dereceye girdiğinde yasal mevzuat çerçevesinde başarılı sporcuların alabileceği ödüllerden ma	14940,000	,267
P28	Türkiye’de düzenlenen uluslararası yarışmalara katılan Türk sporcularının önemli bir kısmı FAI sporcusu lisansına sahip olmadığından, Türkiye’nin WPRS (Dünya Pilot Sıralama Sistemi) puanı düşüyor.	15934,000	,965
P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırda hava sporları federasyonunun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	15628,000	,703
P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	15299,500	,463
P31	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlara paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	15283,000	,452
P32	THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	15774,500	,829
P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır.	15630,500	,710

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 3. (Devam) Sporcuların medeni durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U-Testi sonuçları

P34	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.	15717,500	,777
P35	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.	15143,000	,356
P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	14196,500	,041
P37	Belediyeler ve valilikler yamaç paraşütünü desteklemiyor.	15623,000	,705
P38	Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor.	14753,500	,201
P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	13777,000	,021
P40	Festivallerde veya benzer aktivitelerde seviyesi birbirinden farklı birçok sporcunun aynı yerde uçurulması olabilecek kazalara zemin hazırlıyor ve uçuş emniyeti ihlal ediliyor.	15565,000	,657
P41	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işaretlendirmeler ve levhalar yeterli değildir.	15395,500	,538
P42	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insani ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir.	15516,000	,615
P43	Yarışmalardaki maliyetler (yarışma ücreti, ulaşım, konaklama, vb.) sebebiyle potansiyeli olan birçok sporcu düzenlenen yarışmalara katılım gerçekleştiremiyor.	14848,000	,215
P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	14209,500	,027
P45	Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor.	14503,500	,066
P46	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	13898,000	,013
P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	13128,000	,001
P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	11971,000	,000
P49	Uçuş alanlarında bulundurulması gereken ambulans ücretleri çok yüksektir.	14539,000	,121
P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	14623,000	,134
P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	14443,000	,045
P52	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	14651,000	,094
P53	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar.	14431,500	,087
P54	Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye'deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor.	14643,500	,131
P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	13103,500	,001
P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	12956,500	,001
P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.	14159,500	,035
P58	Türkiye'deki birçok kalkış pistinin standartların altında olmasının yanında kalkış ve iniş alanlarında bekleme ve dinlenme alanları bulunmuyor.	15401,500	,515
P59	Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkarılıyor, kalkış ve iniş alanlarının düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor.	15296,500	,408
P60	Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor.	15808,500	,847
P61	Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor.	15913,000	,943
P62	Yamaç paraşütü bakım ve onarımları düzenli yapılmıyor, yıpranmış malzemelerin kullanılmaya devam edilmesi sporcuların hayatını tehlikeye atıyor.	14512,500	,105
P63	Türkiye'de kullanılan malzemelerin çoğu ithal olduğu için Türkiye'ye gelişi uzun zaman alıyor.	14364,500	,074
P64	Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülmeleri tamir edebilecek, bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir.	14890,500	,239
P65	Türkiye'de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek bağımsız kuruluşlar bulunmuyor.	15934,500	,964
P66	Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar.	12847,500	,001
P67	Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir.	15728,000	,790
P68	Kulüplerde ekipman ve eğitmen sayısı yeterli değildir.	14720,500	,164
P69	Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler.	13809,500	,019
P70	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri/toplulukları destek görmüyor.	12106,000	,000

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 4. Sporcuların öğrenim durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

No	Madde	Ki-kare	sd	p
P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor.	3,468	3	,325
P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde veriliyor.	1,294	3	,731
P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	1,744	3	,627
P4	Kendisini eğitmen olarak tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar.	2,670	3	,445
P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar.	2,850	3	,415
P6	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.	7,486	3	,058
P7	Eğitmenler yamaç paraşütü eğitimlerine gerekli ciddiyeti göstermiyorlar; yeteri kadar teorik eğitim ve yer eğitimi vermiyorlar.	3,498	3	,321
P8	Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir.	1,839	3	,606
P9	Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor.	2,788	3	,425
P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	5,207	3	,157
P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	2,374	3	,498
P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	,683	3	,877
P13	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.	2,894	3	,408
P14	Sertifikasız birçok sporcunun yetkisiz olarak yolcu uçurması ve eğitim vermesi kişilerin hayatını tehlikeye atıyor.	,702	3	,873
P15	Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor.	2,087	3	,554
P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	4,933	3	,177
P17	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yamaç paraşütü uçuş bölgelerinin tüm uçuş tiplerince bilinmesini sağlayacak bir haritalandırma çalışması oluşturulmadığından kazalara davetiye çıkarılıyor.	5,816	3	,121
P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	9,570	3	,023
P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	2,753	3	,431
P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	2,155	3	,541
P21	Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar.	6,053	3	,109
P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	13,179	3	,004
P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	4,049	3	,256
P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve ülkemizi temsil etme şansı çok azdır.	3,733	3	,292
P25	Uluslararası havacılık federasyonunun üyesi olmasından dolayı Türkiye’nin Havacılık Federasyonu yükümlülüğünü taşıyan THK başkanı, federasyon başkanları seçim yönetmeliğine aykırı bir biçimde seçilmeden görev yapıyor	4,729	3	,193
P26	Türkiye’de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Milli Sporcu Belgesi alamıyorlar.	2,397	3	,494
P27	FAI temsilcisi THK’nin resmi anlamda bir federasyon olmaması ve lisans verme yetkisine sahip olmamasından dolayı sporcularımız Dünya veya Avrupa şampiyonalarında dereceye girdiğinde yasal mevzuat çerçevesinde başarılı sporcuların alabileceği ödüllerden ma	,159	3	,984
P28	Türkiye’de düzenlenen uluslararası yarışmalara katılan Türk sporcularının önemli bir kısmı FAI sporcu lisansına sahip olmadığından, Türkiye’nin WPRS (Dünya Pilot Sıralama Sistemi) puanı düşüyor.	4,279	3	,233
P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırda hava sporları federasyonunun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	6,180	3	,103
P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	5,630	3	,131
P31	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlarla paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	1,935	3	,586
P32	THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	5,936	3	,115
P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır.	5,200	3	,158
P34	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.	6,428	3	,093

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 4. (Devam) Sporcuların öğrenim durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

P35	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.	3,907	3	,272
P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	5,049	3	,168
P37	Belediyeler ve valilikler yamaç paraşütünü desteklemiyor.	6,727	3	,081
P38	Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor.	2,507	3	,474
P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	5,197	3	,158
P40	Festivallerde veya benzer aktivitelerde seviyesi birbirinden farklı birçok sporcunun aynı yerde uçurulması olabilecek kazalara zemin hazırlıyor ve uçuş emniyeti ihlal ediliyor.	,790	3	,852
P41	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işaretlendirmeler ve levhalar yeterli değildir.	11,688	3	,009
P42	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insani ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir.	2,223	3	,527
P43	Yarışmalardaki maliyetler (yarışma ücreti, ulaşım, konaklama, vb.) sebebiyle potansiyeli olan birçok sporcu düzenlenen yarışmalara katılım gerçekleştiremiyor.	2,392	3	,495
P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	3,685	3	,298
P45	Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor.	6,259	3	,100
P46	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	7,632	3	,054
P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	6,655	3	,084
P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	,792	3	,851
P49	Uçuş alanlarında bulundurulması gereken ambulans ücretleri çok yüksektir.	1,060	3	,787
P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	3,315	3	,346
P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	2,377	3	,498
P52	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	2,388	3	,496
P53	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar.	3,176	3	,365
P54	Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye'deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor.	7,315	3	,063
P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	1,099	3	,777
P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	7,970	3	,047
P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güclüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.	5,942	3	,114
P58	Türkiye'deki birçok kalkış pistinin standartların altında olmasının yanında kalkış ve iniş alanlarında bekleme ve dinlenme alanları bulunmuyor.	1,047	3	,790
P59	Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkarılıyor, kalkış ve iniş alanlarının düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor.	2,175	3	,537
P60	Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor.	1,526	3	,676
P61	Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor.	,819	3	,845
P62	Yamaç paraşütü bakım ve onarımları düzenli yapılmıyor, yıpranmış malzemelerin kullanılmaya devam edilmesi sporcuların hayatını tehlikeye atıyor.	2,603	3	,457
P63	Türkiye'de kullanılan malzemelerin çoğu ithal olduğu için Türkiye'ye gelişi uzun zaman alıyor.	3,971	3	,265
P64	Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülmeleri tamir edebilecek, bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir.	4,127	3	,248
P65	Türkiye'de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek bağımsız kuruluşlar bulunmuyor.	4,278	3	,233
P66	Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar.	1,285	3	,733
P67	Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir.	4,920	3	,178
P68	Kulüplerde ekipman ve eğitmen sayısı yeterli değildir.	1,483	3	,686
P69	Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler.	2,914	3	,405
P70	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri//toplulukları destek görmüyor.	3,983	3	,263

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 5. Sporcuların spor yaşlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

No	Madde	Ki-kare	sd	p
P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor.	16,351	3	,001
P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde veriliyor.	12,042	3	,007
P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	14,434	3	,002
P4	Kendisini eğitmen olarak tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar.	4,263	3	,234
P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar.	5,636	3	,131
P6	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.	,779	3	,854
P7	Eğitmenler yamaç paraşütü eğitimlerine gerekli ciddiyeti göstermiyorlar; yeteri kadar teorik eğitim ve yer eğitimi vermiyorlar.	,558	3	,906
P8	Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir.	,314	3	,957
P9	Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor.	,997	3	,802
P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	10,130	3	,017
P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	6,759	3	,080
P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	12,217	3	,007
P13	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.	6,504	3	,090
P14	Sertifikasız birçok sporcunun yetkisiz olarak yolcu uçurması ve eğitim vermesi kişilerin hayatını tehlikeye atıyor.	4,452	3	,217
P15	Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor.	3,921	3	,270
P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	12,278	3	,006
P17	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yamaç paraşütü uçuş bölgelerinin tüm uçuş tiplerince bilinmesini sağlayacak bir haritalandırma çalışması oluşturulmadığından kazalara davetiye çıkarılıyor.	3,134	3	,371
P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	4,167	3	,244
P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	8,298	3	,040
P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	7,628	3	,054
P21	Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar.	5,289	3	,152
P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	2,304	3	,512
P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	8,151	3	,043
P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve ülkemizi temsil etme şansı çok azdır.	4,223	3	,238
P25	Uluslararası havacılık federasyonunun üyesi olmasından dolayı Türkiye’nin Havacılık Federasyonu yükümlülüğünü taşıyan THK başkanı, federasyon başkanları seçim yönetmeliğine aykırı bir biçimde seçilmeden görev yapıyor	6,506	3	,089
P26	Türkiye’de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Milli Sporcu Belgesi alamıyorlar.	1,061	3	,787
P27	FAI temsilcisi THK’nin resmi anlamda bir federasyon olmaması ve lisans verme yetkisine sahip olmamasından dolayı sporcularımız Dünya veya Avrupa şampiyonalarında dereceye girdiğinde yasal mevzuat çerçevesinde başarılı sporcuların alabileceği ödüllerden ma	2,892	3	,409
P28	Türkiye’de düzenlenen uluslararası yarışmalara katılan Türk sporcularının önemli bir kısmı FAI sporcu lisansına sahip olmadığından, Türkiye’nin WPRS (Dünya Pilot Sıralama Sistemi) puanı düşüyor.	1,313	3	,726
P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırda hava sporları federasyonunun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	9,487	3	,023
P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	1,968	3	,579
P31	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlarla paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	1,129	3	,770
P32	THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	3,943	3	,268
P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır.	8,846	3	,031
P34	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.	2,991	3	,393

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 5. (Devam) Sporcuların spor yaşlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

P35	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.	7,052	3	,070
P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	2,173	3	,537
P37	Belediyeler ve valilikler yamaç paraşütünü desteklemiyor.	1,985	3	,576
P38	Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor.	7,422	3	,060
P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	23,534	3	,000
P40	Festivallerde veya benzer aktivitelerde seviyesi birbirinden farklı birçok sporcunun aynı yerde uçurulması olabilecek kazalara zemin hazırlıyor ve uçuş emniyeti ihlal ediliyor.	3,993	3	,262
P41	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işaretlendirmeler ve levhalar yeterli değildir.	5,100	3	,165
P42	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insani ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir.	1,428	3	,699
P43	Yarışmalardaki maliyetler (yarışma ücreti, ulaşım, konaklama, vb.) sebebiyle potansiyeli olan birçok sporcu düzenlenen yarışmalara katılım gerçekleştiremiyor.	2,287	3	,515
P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Ölüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	7,589	3	,055
P45	Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor.	4,533	3	,209
P46	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	5,914	3	,116
P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	15,976	3	,001
P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	22,486	3	,000
P49	Uçuş alanlarında bulundurulması gereken ambulans ücretleri çok yüksektir.	5,920	3	,116
P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	4,764	3	,190
P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaya çalışması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	,418	3	,937
P52	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaya çalışması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	1,106	3	,776
P53	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar.	2,966	3	,397
P54	Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye'deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor.	2,223	3	,527
P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	2,763	3	,430
P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/çocuklarının bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	6,046	3	,109
P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.	1,702	3	,637
P58	Türkiye'deki birçok kalkış pistinin standartların altında olmasının yanında kalkış ve iniş alanlarında bekleme ve dinlenme alanları bulunmuyor.	2,162	3	,540
P59	Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkarılıyor, kalkış ve iniş alanlarının düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor.	,321	3	,956
P60	Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor.	,700	3	,873
P61	Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor.	1,646	3	,649
P62	Yamaç paraşütü bakım ve onarımları düzenli yapılmıyor, yıpranmış malzemelerin kullanılmaya devam edilmesi sporcuların hayatını tehlikeye atıyor.	4,578	3	,205
P63	Türkiye'de kullanılan malzemelerin çoğu ithal olduğu için Türkiye'ye gelişi uzun zaman alıyor.	5,000	3	,172
P64	Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülme tamir edilecek, bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir.	10,816	3	,013
P65	Türkiye'de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek bağımsız kuruluşlar bulunmuyor.	1,281	3	,734
P66	Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar.	3,930	3	,269
P67	Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir.	6,225	3	,101
P68	Kulüplerde ekipman ve eğitmen sayısı yeterli değildir.	4,405	3	,221
P69	Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler.	1,317	3	,725
P70	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri/toplulukları destek görmüyor.	6,596	3	,086

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 6. Sporcuların sertifika seviyelerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

No	Madde	Ki-kare	sd	p
P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor.	8,51	4	0,075
P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor.	4,413	4	0,353
P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	7,593	4	0,108
P4	Kendisini eğitmen olarak tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar.	4,224	4	0,377
P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar.	11,64	4	0,02
P6	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.	2,654	4	0,617
P7	Eğitmenler yamaç paraşütü eğitimlerine gerekli ciddiyeti göstermiyorlar; yeteri kadar teorik eğitim ve yer eğitimi vermiyorlar.	7,432	4	0,115
P8	Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir.	3,602	4	0,463
P9	Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor.	1,506	4	0,826
P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	9,604	4	0,048
P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	16,838	4	0,002
P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	6,357	4	0,174
P13	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.	10,058	4	0,039
P14	Sertifikasız birçok sporcunun yetkisiz olarak yolcu uçurması ve eğitim vermesi kişilerin hayatını tehlikeye atıyor.	7,499	4	0,112
P15	Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor.	7,859	4	0,097
P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	17,026	4	0,002
P17	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yamaç paraşütü uçuş bölgelerinin tüm uçuş tiplerince bilinmesini sağlayacak bir haritalandırma çalışması oluşturulmadığından kazalara davetiye çıkarılıyor.	9,142	4	0,058
P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	10,743	4	0,03
P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	25,114	4	0
P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	8,9	4	0,064
P21	Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar.	1,404	4	0,844
P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	4,52	4	0,34
P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	6,328	4	0,176
P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve ülkemizi temsil etme şansı çok azdır.	2,971	4	0,563
P25	Uluslararası havacılık federasyonunun üyesi olmasından dolayı Türkiye’nin Havacılık Federasyonu yükümlülüğünü taşıyan THK başkanı, federasyon başkanları seçim yönetmeliğine aykırı bir biçimde seçilmeden görev yapıyor	1,896	4	0,755
P26	Türkiye’de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Milli Sporcu Belgesi alamıyorlar.	4,82	4	0,306
P27	FAI temsilcisi THK’nin resmi anlamda bir federasyon olmaması ve lisans verme yetkisine sahip olmamasından dolayı sporcularımız Dünya veya Avrupa şampiyonalarında dereceye girdiğinde yasal mevzuat çerçevesinde başarılı sporcuların alabileceği ödüllerden ma	1,35	4	0,853
P28	Türkiye’de düzenlenen uluslararası yarışmalara katılan Türk sporcularının önemli bir kısmı FAI sporcu lisansına sahip olmadığından, Türkiye’nin WPRS (Dünya Pilot Sıralama Sistemi) puanı düşüyor.	2,082	4	0,721
P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırdaki hava sporları federasyonunun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	5,66	4	0,226
P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	5,207	4	0,267
P31	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlara paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	3,615	4	0,461
P32	THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	2,612	4	0,625
P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır.	7,357	4	0,118

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 6. (Devam) Sporcuların sertifika seviyelerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

P34	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.	8,02	4	0,091
P35	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.	6,178	4	0,186
P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	12,034	4	0,017
P37	Belediyeler ve valilikler yamaç paraşütünü desteklemiyor.	3,001	4	0,558
P38	Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor.	0,418	4	0,981
P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	12,766	4	0,012
P40	Festivallerde veya benzer aktivitelerde seviyesi birbirinden farklı birçok sporcunun aynı yerde uçurulması olabilecek kazalara zemin hazırlıyor ve uçuş emniyeti ihlal ediliyor.	0,859	4	0,93
P41	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işaretlendirmeler ve levhalar yeterli değildir.	2,019	4	0,732
P42	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insanı ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir.	4,381	4	0,357
P43	Yarışmalardaki maliyetler (yarışma ücreti, ulaşım, konaklama, vb.) sebebiyle potansiyeli olan birçok sporcu düzenlenen yarışmalara katılım gerçekleştiremiyor.	3,352	4	0,501
P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Olüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	7,846	4	0,097
P45	Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor.	9,509	4	0,05
P46	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	8,86	4	0,065
P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	26,527	4	0
P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	31,17	4	0
P49	Uçuş alanlarında bulundurulması gereken ambulans ücretleri çok yüksektir.	4,322	4	0,364
P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	10,502	4	0,033
P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	7,987	4	0,092
P52	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	5,662	4	0,226
P53	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar.	5,13	4	0,274
P54	Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye'deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor.	4,17	4	0,383
P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	11,404	4	0,022
P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/çocuklarının bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	5,842	4	0,211
P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.	1,739	4	0,784
P58	Türkiye'deki birçok kalkış pistinin standartların altında olmasının yanında kalkış ve iniş alanlarında bekleme ve dinlenme alanları bulunmuyor.	4,997	4	0,288
P59	Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkarılıyor, kalkış ve iniş alanlarının düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor.	5,774	4	0,217
P60	Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor.	1,437	4	0,838
P61	Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor.	0,748	4	0,945
P62	Yamaç paraşütü bakım ve onarımları düzenli yapılmıyor, yıpranmış malzemelerin kullanılmaya devam edilmesi sporcuların hayatını tehlikeye atıyor.	3,477	4	0,481
P63	Türkiye'de kullanılan malzemelerin çoğu ithal olduğu için Türkiye'ye gelişi uzun zaman alıyor.	3,689	4	0,45
P64	Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülmeleri tamir edebilecek, bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir.	2,022	4	0,732
P65	Türkiye'de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek bağımsız kuruluşlar bulunmuyor.	2,397	4	0,663
P66	Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar.	2,873	4	0,579
P67	Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir.	5,928	4	0,205
P68	Kulüplerde ekipman ve eğitmen sayısı yeterli değildir.	5,286	4	0,259
P69	Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler.	8,665	4	0,07
P70	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri/toplulukları destek görmüyor.	1,742	4	0,783

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 7. Sporcuların toplam sorti sayılarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

No	Madde	Ki-kare	sd	p
P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor.	13,192	2	,001
P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde veriliyor.	7,299	2	,026
P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	10,957	2	,004
P4	Kendisini eğitmen olarak tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar.	3,046	2	,218
P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar.	7,862	2	,020
P6	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.	1,626	2	,443
P7	Eğitmenler yamaç paraşütü eğitimlerine gerekli ciddiyeti göstermiyorlar; yeteri kadar teorik eğitim ve yer eğitimi vermiyorlar.	4,081	2	,130
P8	Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir.	1,536	2	,464
P9	Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor.	,616	2	,735
P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	11,217	2	,004
P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	6,139	2	,046
P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	14,428	2	,001
P13	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.	,955	2	,620
P14	Sertifikasız birçok sporcunun yetkisiz olarak yolcu uçurması ve eğitim vermesi kişilerin hayatını tehlikeye atıyor.	1,895	2	,388
P15	Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor.	,139	2	,933
P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	7,509	2	,023
P17	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yamaç paraşütü uçuş bölgelerinin tüm uçuş tiplerince bilinmesini sağlayacak bir haritalandırma çalışması oluşturulmadığından kazalara davetiye çıkarılıyor.	1,736	2	,420
P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	21,308	2	,000
P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	24,864	2	,000
P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	10,733	2	,005
P21	Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar.	1,216	2	,544
P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	3,052	2	,217
P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	8,519	2	,014
P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve ülkemizi temsil etme şansı çok azdır.	,022	2	,989
P25	Uluslararası havacılık federasyonunun üyesi olmasından dolayı Türkiye’nin Havacılık Federasyonu yükümlülüğünü taşıyan THK başkanı, federasyon başkanları seçim yönetmeliğine aykırı bir biçimde seçilmeden görev yapıyor	5,971	2	,051
P26	Türkiye’de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Milli Sporcu Belgesi alamıyorlar.	8,158	2	,017
P27	FAI temsilcisi THK’nin resmi anlamda bir federasyon olmaması ve lisans verme yetkisine sahip olmamasından dolayı sporcularımız Dünya veya Avrupa şampiyonalarında dereceye girdiğinde yasal mevzuat çerçevesinde başarılı sporcuların alabileceği ödüllerden ma	5,067	2	,079
P28	Türkiye’de düzenlenen uluslararası yarışmalara katılan Türk sporcularının önemli bir kısmı FAI sporcu lisansına sahip olmadığından, Türkiye’nin WPRS (Dünya Pilot Sıralama Sistemi) puanı düşüyor.	1,991	2	,370
P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırdaki hava sporları federasyonunun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	24,909	2	,000
P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	22,074	2	,000
P31	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlara paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	13,469	2	,001
P32	THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	10,028	2	,007
P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır.	31,051	2	,000

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 7. (Devam) Sporcuların toplam sorti sayılarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

P34	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.	,269	2	,874
P35	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.	12,475	2	,002
P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	5,190	2	,075
P37	Belediyeler ve valilikler yamaç paraşütünü desteklemiyor.	3,189	2	,203
P38	Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor.	4,120	2	,127
P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	8,257	2	,016
P40	Festivallerde veya benzer aktivitelerde seviyesi birbirinden farklı birçok sporcunun aynı yerde uçurulması olabilecek kazalara zemin hazırlıyor ve uçuş emniyeti ihlal ediliyor.	1,474	2	,479
P41	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işletlendirmeler ve levhalar yeterli değildir.	4,000	2	,135
P42	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insanı ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir.	2,456	2	,293
P43	Yarışmalardaki maliyetler (yarışma ücreti, ulaşım, konaklama, vb.) sebebiyle potansiyeli olan birçok sporcu düzenlenen yarışmalara katılım gerçekleştirilemiyor.	,712	2	,700
P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Olüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	6,241	2	,044
P45	Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor.	1,870	2	,393
P46	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	3,438	2	,179
P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	2,797	2	,247
P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	7,647	2	,022
P49	Uçuş alanlarında bulundurulması gereken ambulans ücretleri çok yüksektir.	2,808	2	,246
P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	20,920	2	,000
P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	5,859	2	,053
P52	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	1,637	2	,441
P53	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar.	5,320	2	,070
P54	Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye'deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor.	2,203	2	,332
P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	3,453	2	,178
P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	2,971	2	,226
P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.	5,226	2	,073
P58	Türkiye'deki birçok kalkış pistinin standartların altında olmasının yanında kalkış ve iniş alanlarında bekleme ve dinlenme alanları bulunmuyor.	3,415	2	,181
P59	Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkarılıyor, kalkış ve iniş alanlarının düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor.	9,409	2	,009
P60	Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor.	4,103	2	,129
P61	Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor.	6,491	2	,039
P62	Yamaç paraşütü bakım ve onarımları düzenli yapılmıyor, yıpranmış malzemelerin kullanılmaya devam edilmesi sporcuların hayatını tehlikeye atıyor.	3,838	2	,147
P63	Türkiye'de kullanılan malzemelerin çoğu ithal olduğu için Türkiye'ye gelişi uzun zaman alıyor.	1,516	2	,469
P64	Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülmeleri tamir edebilecek, bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir.	4,872	2	,088
P65	Türkiye'de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek bağımsız kuruluşlar bulunmuyor.	4,383	2	,112
P66	Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar.	1,503	2	,472
P67	Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir.	,718	2	,698
P68	Kulüplerde ekipman ve eğitmen sayısı yeterli değildir.	2,731	2	,255
P69	Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler.	1,863	2	,394
P70	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri/toplulukları destek görmüyor.	,911	2	,634

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 8. Sporcuların toplam uçuş sürelerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

No	Madde	Ki-kare	sd	p
P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplini uzak eğitim veriliyor.	14,250	2	,001
P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor.	9,313	2	,009
P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	12,782	2	,002
P4	Kendisini eğitmen olarak tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar.	6,519	2	,038
P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar.	3,520	2	,172
P6	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.	5,566	2	,062
P7	Eğitmenler yamaç paraşütü eğitimlerine gerekli ciddiyeti göstermiyorlar; yeteri kadar teorik eğitim ve yer eğitimi vermiyorlar.	3,356	2	,187
P8	Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir.	,332	2	,847
P9	Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor.	1,166	2	,558
P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	11,281	2	,004
P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	5,108	2	,078
P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	15,282	2	,000
P13	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.	,523	2	,770
P14	Sertifikasız birçok sporcunun yetkisiz olarak yolcu uçurması ve eğitim vermesi kişilerin hayatını tehlikeye atıyor.	1,640	2	,440
P15	Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor.	1,188	2	,552
P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	11,219	2	,004
P17	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yamaç paraşütü uçuş bölgelerinin tüm uçuş tiplerince bilinmesini sağlayacak bir haritalandırma çalışması oluşturulmadığından kazalara davetiye çıkarılıyor.	,121	2	,941
P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	5,151	2	,076
P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	26,970	2	,000
P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	9,098	2	,011
P21	Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar.	2,047	2	,359
P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	,254	2	,881
P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	9,507	2	,009
P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve ülkemizi temsil etme şansı çok azdır.	,903	2	,637
P25	Uluslararası havacılık federasyonunun üyesi olmasından dolayı Türkiye’nin Havacılık Federasyonu yükümlülüğünü taşıyan THK başkanı, federasyon başkanları seçim yönetmeliğine aykırı bir biçimde seçilmeden görev yapıyor	5,484	2	,064
P26	Türkiye’de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Milli Sporcu Belgesi alamıyorlar.	5,185	2	,075
P27	FAI temsilcisi THK’nin resmi anlamda bir federasyon olmaması ve lisans verme yetkisine sahip olmamasından dolayı sporcularımız Dünya veya Avrupa şampiyonalarında dereceye girdiğinde yasal mevzuat çerçevesinde başarılı sporcuların alabileceği ödüllerden ma	1,578	2	,454
P28	Türkiye’de düzenlenen uluslararası yarışmalara katılan Türk sporcularının önemli bir kısmı FAI sporcu lisansına sahip olmadığından, Türkiye’nin WPRS (Dünya Pilot Sıralama Sistemi) puanı düşüyor.	,906	2	,636
P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırdaki hava sporları federasyonunun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	23,147	2	,000
P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	18,872	2	,000
P31	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlara paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	8,044	2	,018
P32	THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	6,766	2	,034
P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır.	23,962	2	,000

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 8. (Devam) Sporcuların toplam uçuş sürelerine göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

P34	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.	,112	2	,946
P35	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.	7,693	2	,021
P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	,775	2	,679
P37	Belediyeler ve valilikler yamaç paraşütünü desteklemiyor.	4,785	2	,091
P38	Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor.	,908	2	,635
P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsis yapılmıyor.	11,152	2	,004
P40	Festivallerde veya benzer aktivitelerde seviyesi birbirinden farklı birçok sporcunun aynı yerde uçurulması olabilecek kazalara zemin hazırlıyor ve uçuş emniyeti ihlal ediliyor.	,624	2	,732
P41	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işaretlendirmeler ve levhalar yeterli değildir.	2,369	2	,306
P42	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insanı ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir.	1,336	2	,513
P43	Yarışmalardaki maliyetler (yarışma ücreti, ulaşım, konaklama, vb.) sebebiyle potansiyeli olan birçok sporcu düzenlenene yarışmalara katılım gerçekleştirilemiyor.	,155	2	,925
P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Olüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	1,521	2	,467
P45	Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor.	3,465	2	,177
P46	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	6,844	2	,033
P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	7,683	2	,021
P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	16,038	2	,000
P49	Uçuş alanlarında bulundurulması gereken ambulans ücretleri çok yüksektir.	,789	2	,674
P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	13,198	2	,001
P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	,336	2	,845
P52	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	1,276	2	,528
P53	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar.	3,093	2	,213
P54	Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye'deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor.	1,234	2	,540
P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	2,283	2	,319
P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/çocuklarının bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	8,055	2	,018
P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.	2,073	2	,355
P58	Türkiye'deki birçok kalkış pistinin standartların altında olmasının yanında kalkış ve iniş alanlarında bekleme ve dinlenme alanları bulunmuyor.	1,829	2	,401
P59	Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkarılıyor, kalkış ve iniş alanlarının düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor.	2,348	2	,309
P60	Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor.	4,151	2	,126
P61	Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor.	5,265	2	,072
P62	Yamaç paraşütü bakım ve onarımları düzenli yapılmıyor, yıpranmış malzemelerin kullanılmaya devam edilmesi sporcuların hayatını tehlikeye atıyor.	2,648	2	,266
P63	Türkiye'de kullanılan malzemelerin çoğu ithal olduğu için Türkiye'ye gelişi uzun zaman alıyor.	3,037	2	,219
P64	Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülmeleri tamir edebilecek, bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir.	5,931	2	,052
P65	Türkiye'de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek bağımsız kuruluşlar bulunmuyor.	1,329	2	,515
P66	Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar.	2,104	2	,349
P67	Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir.	,123	2	,941
P68	Kulüplerde ekipman ve eğitmen sayısı yeterli değildir.	,120	2	,942
P69	Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler.	1,166	2	,558
P70	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri/toplulukları destek görmüyor.	,903	2	,637

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 9. Sporcuların spor eğitimi aldıkları yere göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

No	Madde	Ki-Kare	sd	p
P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplini uzak eğitim veriliyor.	6,935	3	,074
P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasındaki kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor.	2,052	3	,562
P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	3,747	3	,290
P4	Kendisini eğitmen olarak tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar.	2,071	3	,558
P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştiremiyorlar.	6,468	3	,091
P6	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.	10,746	3	,013
P7	Eğitmenler yamaç paraşütü eğitimlerine gerekli ciddiyeti göstermiyorlar; yeteri kadar teorik eğitim ve yer eğitimi vermiyorlar.	6,344	3	,096
P8	Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir.	,542	3	,910
P9	Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor.	11,183	3	,011
P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	3,133	3	,372
P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	8,245	3	,041
P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	3,757	3	,289
P13	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.	3,349	3	,341
P14	Sertifikasız birçok sporcunun yetkisiz olarak yolcu uçurması ve eğitim vermesi kişilerin hayatını tehlikeye atıyor.	7,116	3	,068
P15	Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor.	2,499	3	,475
P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	5,485	3	,140
P17	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yamaç paraşütü uçuş bölgelerinin tüm uçuş tiplerince bilinmesini sağlayacak bir haritalandırma çalışması oluşturulmadığından kazalara davetiye çıkarılıyor.	5,890	3	,117
P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	4,428	3	,219
P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	11,252	3	,010
P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	2,940	3	,401
P21	Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar.	3,433	3	,330
P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	5,705	3	,127
P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	1,512	3	,679
P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve ülkemizi temsil etme şansı çok azdır.	11,951	3	,008
P25	Uluslararası havacılık federasyonunun üyesi olmasından dolayı Türkiye’nin Havacılık Federasyonu yükümlülüğünü taşıyan THK başkanı, federasyon başkanları seçim yönetmeliğine aykırı bir biçimde seçilmeden görev yapıyor	6,577	3	,087
P26	Türkiye’de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Milli Sporcu Belgesi alamıyorlar.	4,154	3	,245
P27	FAI temsilcisi THK’nin resmi anlamda bir federasyon olmaması ve lisans verme yetkisine sahip olmamasından dolayı sporcularımız Dünya veya Avrupa şampiyonalarında dereceye girdiğinde yasal mevzuat çerçevesinde başarılı sporcuların alabileceği ödüllerden ma	3,528	3	,317
P28	Türkiye’de düzenlenen uluslararası yarışmalara katılan Türk sporcularının önemli bir kısmı FAI sporcu lisansına sahip olmadığından, Türkiye’nin WPRS (Dünya Pilot Sıralama Sistemi) puanı düşüyor.	5,179	3	,159
P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırdaki hava sporları federasyonunun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	3,611	3	,307
P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	11,767	3	,008
P31	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlara paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	16,662	3	,001
P32	THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	18,359	3	,000
P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır.	10,052	3	,018

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 9. (Devam) Sporcuların spor eğitimi aldıkları yere göre problemler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-Testi sonuçları

P34	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.	11,419	3	,010
P35	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.	4,737	3	,192
P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	8,006	3	,046
P37	Belediyeler ve valilikler yamaç paraşütünü desteklemiyor.	1,999	3	,573
P38	Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor.	2,404	3	,493
P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	1,143	3	,767
P40	Festivallerde veya benzer aktivitelerde seviyesi birbirinden farklı birçok sporcunun aynı yerde uçurulması olabilecek kazalara zemin hazırlıyor ve uçuş emniyeti ihlal ediliyor.	6,952	3	,073
P41	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işaretlendirmeler ve levhalar yeterli değildir.	5,878	3	,118
P42	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insanı ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir.	9,987	3	,019
P43	Yarışmalardaki maliyetler (yarışma ücreti, ulaşım, konaklama, vb.) sebebiyle potansiyeli olan birçok sporcu düzenlenen yarışmalara katılım gerçekleştirilmiyor.	5,190	3	,158
P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Olüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	11,292	3	,010
P45	Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor.	6,226	3	,101
P46	Maddi imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	5,237	3	,155
P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	3,403	3	,334
P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	9,583	3	,022
P49	Uçuş alanlarında bulundurulması gereken ambulans ücretleri çok yüksektir.	2,425	3	,489
P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	4,742	3	,192
P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	13,418	3	,004
P52	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	13,185	3	,004
P53	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar.	7,473	3	,058
P54	Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye'deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor.	3,552	3	,314
P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	10,594	3	,014
P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/çocuklarının bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	,907	3	,824
P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.	5,507	3	,138
P58	Türkiye'deki birçok kalkış pistinin standartların altında olmasının yanında kalkış ve iniş alanlarında bekleme ve dinlenme alanları bulunmuyor.	2,077	3	,557
P59	Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkarılıyor, kalkış ve iniş alanlarının düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor.	3,436	3	,329
P60	Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor.	2,706	3	,439
P61	Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor.	2,140	3	,544
P62	Yamaç paraşütü bakım ve onarımları düzenli yapılmıyor, yıpranmış malzemelerin kullanılmaya devam edilmesi sporcuların hayatını tehlikeye atıyor.	1,123	3	,772
P63	Türkiye'de kullanılan malzemelerin çoğu ithal olduğu için Türkiye'ye gelişi uzun zaman alıyor.	,735	3	,865
P64	Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülmeleri tamir edebilecek, bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir.	3,077	3	,380
P65	Türkiye'de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek bağımsız kuruluşlar bulunmuyor.	1,348	3	,718
P66	Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar.	1,405	3	,704
P67	Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir.	13,369	3	,004
P68	Kulüplerde ekipman ve eğitmen sayısı yeterli değildir.	,890	3	,828
P69	Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler.	1,288	3	,732
P70	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri/toplulukları destek görmüyor.	3,626	3	,305

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 10. Sporcuların spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U-Testi sonuçları

No	Madde	U	p
P1	Yamaç paraşütüne yeni başlayan sporcu adaylarına kalite ve havacılık disiplininin uzak eğitim veriliyor.	4878,000	,078
P2	Yamaç paraşütünde başlangıç eğitimleri sonrasında kulüp pilotluğu eğitimleri yeterli düzeyde verilmiyor.	4784,500	,051
P3	Yamaç paraşütüne başladıktan sonra sporcunun sportif gelişimini sağlayacak ve onu spor kariyerinde yönlendirecek antrenör sayısı yeterli değildir.	4739,000	,038
P4	Kendisini eğitmen olarak tanımlayan bazı kişiler, paralı eğitim veren kuruluşlar, spor kulüpleri ve üniversite havacılık toplulukları, bireylere başlangıç seviyesinde uçmayı öğretmekten ileriye gidemiyorlar.	5662,000	,693
P5	Sertifika kontrol kursları her bölgede yapılmadığı için sporcular bu kurslara zaman ayıramıyor ve katılım gerçekleştirilemiyorlar.	5272,500	,263
P6	Eğitim sertifikaları tek bir kurum (THK) tarafından veriliyor, bu kurumdaki eğitmenlerin yetersiz sayıda olması nedeniyle de yeterince başlangıç kursu ve sertifika kontrol kursu düzenlenmiyor.	5276,000	,269
P7	Eğitmenler yamaç paraşütü eğitimlerine gerekli ciddiyeti göstermiyorlar; yeteri kadar teorik eğitim ve yer eğitimi vermiyorlar.	5495,000	,496
P8	Teorik bilgilerin gelişimi için sporcuların faydalanabileceği Türkçe yayın sayısı yeterli değildir.	5614,500	,622
P9	Türkiye’de yeterli sayıda yamaç paraşütü eğitmeni bulunmuyor, eğitim almak isteyen kişiler bölgelerindeki eğitmen eksikliği nedeniyle farklı bölgelere gidip eğitim almak zorunda kalıyor.	5631,500	,646
P10	Yamaç paraşütüne yeni başlayanlar için uçuş öncesi kontrollerin eğitmenler tarafından yapılması gerekirken bazı eğitmenler bu konuya dikkat etmiyorlar.	4228,500	,004
P11	Başlangıç eğitimi aldıktan sonra sporcuların eğitimlerine kendi girişimleriyle devam etmeleri ciddi riskler oluşturuyor ve bu durum kazalara neden oluyor.	5474,000	,447
P12	Yeterli düzeyde olmayan tecrübesiz eğitmenlerin verdiği eğitimler kaza riskini artırıyor.	4971,500	,095
P13	Yamaç paraşütünde eğitim ve sertifika zorunluluğu olmaması sporun/sporcunun bilinçsiz ve kontrolsüz gelişimine neden oluyor.	4097,000	,002
P14	Sertifikasız birçok sporcunun yetkisiz olarak yolcu uçurması ve eğitim vermesi kişilerin hayatını tehlikeye atıyor.	5428,500	,409
P15	Yamaç paraşütünde herhangi bir denetimin olmaması herkese eğitim verme cesareti veriyor, yetkisi olmayan/tecrübesiz kişilerin eğitmenlik yapmasını denetleyecek bir kontrol sistemi bulunmuyor.	4646,500	,023
P16	Yamaç paraşütü eğitmenlik belgesine sahip olmayan insanlar pedagojik açıdan ve güvenlik açısından uygun olmayan bir şekilde birbirini yamaç paraşütüne başlatıyor.	4758,000	,045
P17	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yamaç paraşütü uçuş bölgelerinin tüm uçuş tiplerine bilinmesini sağlayacak bir haritalandırma çalışması oluşturulmadığından kazalara davetiye çıkartılıyor.	5604,500	,615
P18	Yeterli eğitim almadan, kendi girişimleriyle bilinçsiz olarak uçan ve havacılık disiplini olmayan sporcuları denetleyecek bir sistem bulunmuyor.	4793,000	,044
P19	Sıklıkla uçuş yapılan bölgelerin çoğunda sürekli NOTAM alınmıyor.	4311,500	,005
P20	Risk algılama ve değerlendirme becerisi olmayan tecrübesiz sporcuların uygun olmayan malzeme ile uygun olmayan hava koşullarında uçmaya çalışması kaza riskini artırmaktadır.	5637,500	,637
P21	Sporcular çoğu zaman psikolojik açıdan kendilerini hazır hissetmeden uçuşa çıkıyorlar.	5126,500	,184
P22	Yamaç paraşütçüleri kalkıştan önce ekipmanlarını kontrol etmiyor ve bu konuda dikkatsiz davranıyorlar.	4351,000	,007
P23	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün hava sahaları konusunda düzenlediği mevcut yönetmelik ve uygulamalar yamaç paraşütü için yeterli düzeyde değildir.	5144,500	,187
P24	THK kendi bünyesindeki sporcuların haricindeki sporculara yeterince olanak sağlamadığı için THK’nin dışındaki kulüp sporcularının, yurt dışındaki yarışmalara katılma ve ülkemizi temsil etme şansı çok azdır.	5166,500	,195
P25	Uluslararası havacılık federasyonunun üyesi olmasından dolayı Türkiye’nin Havacılık Federasyonu yükümlülüğünü taşıyan THK başkanı, federasyon başkanları seçim yönetmeliğine aykırı bir biçimde seçilmeden görev yapıyor	5077,500	,152
P26	Türkiye’de FAI temsilcisi THK (dernek) olduğu için ve THK da resmi anlamda bir federasyon olmadığı için Dünya ve Avrupa şampiyonalarında yarışan sporcular Milli Sporcu Belgesi alamıyorlar.	5753,000	,814
P27	FAI temsilcisi THK’nin resmi anlamda bir federasyon olmaması ve lisans verme yetkisine sahip olmamasından dolayı sporcularımız Dünya veya Avrupa şampiyonalarında dereceye girdiğinde yasal mevzuat çerçevesinde başarılı sporcuların alabileceği ödüllere ma	5787,500	,862
P28	Türkiye’de düzenlenen uluslararası yarışmalara katılan Türk sporcularının önemli bir kısmı FAI sporcu lisansına sahip olmadığından, Türkiye’nin WPRS (Dünya Pilot Sıralama Sistemi) puanı düşüyor.	5286,500	,292
P29	Yamaç paraşütüne GSGM tarafından yeterince destek verilmediği gibi hali hazırdaki hava sporları federasyonunun feshedilmesi bu sporun gelişmesini engelliyor.	5052,000	,132
P30	GSGM yamaç paraşütünü bir havacılık dalı olarak ciddiye almıyor ve değer vermiyor.	5444,000	,429
P31	Türkiye’de FAI yetkisinin (sertifika yetkisi) tek bir kurumun (THK’nin) elinde olması ve THK’nin bu yetkiyi diğer kurumlara paylaşmaması yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	5365,500	,351
P32	THK’nin çeşitli engellemeleri ve bürokrasinin anti-demokratik yaklaşımları (seçim sonucunun tanınmaması gibi) sebebiyle SHGM ile koordineli bir şekilde uygun mevzuat çalışmalarını yürütecek bir hava sporları federasyonu bulunmuyor.	5709,500	,754
P33	Yapılan yamaç paraşütü organizasyonlarına GSGM’nin desteği çok azdır.	4995,500	,113
P34	Yerel yönetimler yamaç paraşütü konusunda sadece reklam amaçlı festival düzenliyorlar, sonrasında herhangi bir ilgi göstermiyor ve destek olmuyorlar.	5513,000	,500
P35	Yamaç paraşütünün tanıtımı ve gelişimi için GSGM tarafından yapılan faaliyetler ve bilgilendirmeler yeterli değildir.	5360,000	,337
P36	Yamaç paraşütünü sürekli yapan ve bu sporun gelişimine katkıda bulunan başarılı sporcular maddi destek/sponsor bulmakta zorlanıyorlar.	5526,000	,495

EK-10. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Problemler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 10. (Devam) Sporcuların spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre problemler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U-Testi sonuçları

P37	Belediyeler ve valilikler yamaç paraşütünü desteklemiyor.	5734,000	,787
P38	Yamaç paraşütünde bayan sporcuların gelişimi desteklenmiyor.	5595,500	,616
P39	Organizasyonlarda (yarışma, festival) kalkış pistlerine ulaşım için yeterli araç tahsisi yapılmıyor.	5656,000	,691
P40	Festivallerde veya benzer aktivitelerde seviyesi birbirinden farklı birçok sporcunun aynı yerde uçurulması olabilecek kazalara zemin hazırlıyor ve uçuş emniyeti ihlal ediliyor.	5652,000	,676
P41	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında (yarışma, festival) kalkış pistlerini bulmak oldukça zordur, işaretlendirmeler ve levhalar yeterli değildir.	5563,000	,571
P42	Düzenlenen yamaç paraşütü organizasyonlarında insani ihtiyaçların karşılanacağı yerler yeterli değildir.	5547,500	,541
P43	Yarışmalardaki maliyetler (yarışma ücreti, ulaşım, konaklama, vb.) sebebiyle potansiyeli olan birçok sporcu düzenlenen yarışmalara katılım gerçekleştiremiyor.	5529,000	,517
P44	Önemli uçuş alanlarından birisi olan Olüdeniz Babadağ Milli Parkının girişinde her uçuşa çıkarken ücret alınması sporun ve sporcuların gelişmesine engel oluyor.	5187,000	,149
P45	Yamaç paraşütü malzemelerinin önemli bir kısmı yurtdışından getirildiği için, sporun maliyeti yükseliyor. Bu durum hem sporun hem de sporcunun gelişimini etkiliyor.	5483,500	,407
P46	Maddî imkânların yetersizliği, yamaç paraşütüne başlama yaşını geciktiriyor.	5638,000	,625
P47	Yüksek fiyatlardan dolayı malzeme alamadıkları için başlangıç eğitimi alan bireylerin eğitimleri yarım kalıyor ve yamaç paraşütüne devam edemiyorlar.	5363,000	,307
P48	THK da ve üniversite kulüplerinde verilen eğitimler dışında bireysel eğitim almak isteyenler çok fazla para harcamak zorunda kalıyorlar.	2780,000	,000
P49	Uçuş alanlarında bulundurulması gereken ambulans ücretleri çok yüksektir.	4911,000	,083
P50	Yamaç paraşütü için sigortacılık sektörü gelişmemiştir.	5477,500	,456
P51	Basının yaşanan her kazayı bilinçsizce yansıtmaması nedeniyle insanlar yamaç paraşütünü çok tehlikeli ve ölümcül kazalara neden olan bir spor olarak tanıyorlar.	4937,000	,041
P52	Medyanın yamaç paraşütündeki ilerlemelerden ve başarılarından çok kaza haberlerine yer vermesi ve yamaç paraşütünü tehlikeli olarak yansıtmaması, yamaç paraşütünün gelişmesini engelliyor.	5191,000	,148
P53	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili yapılan olumsuz içerikli haberler nedeniyle firmalar sponsor olmak istemiyorlar.	5719,500	,761
P54	Ulusal ve yerel basın tarafından Türkiye'deki yamaç paraşütü uçuş alanlarının tanıtımı yapılmıyor.	5782,500	,847
P55	Bazı sporcularda spor bilincinin oturmaması sonucunda yapılan hata ve kazalar tüm camiaya mal ediliyor ve bu durum spora sekte vuruyor.	5260,500	,229
P56	Aileler, yamaç paraşütü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıklarından ve basında yer alan kaza haberlerinden dolayı, çocuklarının/eşlerinin bu sporla uğraşmalarını engelliyorlar.	5790,500	,858
P57	Kalkış pistlerine çıkış yollarının bozuk olması, ulaşım güçlüğü yaşıyor, zaman kaybına neden oluyor ve yaşanabilecek kazalarda 112 ekiplerinin bölgeye ulaşımını zorlaştırıyor.	5289,500	,255
P58	Türkiye'deki birçok kalkış pistinin standartların altında olmasının yanında kalkış ve iniş alanlarında bekleme ve dinlenme alanları bulunmuyor.	5570,000	,554
P59	Uçuşa elverişli tepeler/dağlar sporcuların kendi arayışlarıyla ve çabalarıyla ortaya çıkarılıyor, kalkış ve iniş alanlarının düzenlenmesini ilgili kurumlar değil kişiler üstleniyor, ilgili federasyon bu konuda çalışmalar yapmıyor.	5598,000	,563
P60	Yamaç paraşütü faaliyetleri için bölgesel tesis eksikliği bulunuyor.	5657,500	,662
P61	Yamaç paraşütünün icra edildiği kalkış alanları korunmuyor, yerlere atılan çöpler yamaç paraşütü malzemelerine ciddi anlamda zarar veriyor.	5745,500	,791
P62	Yamaç paraşütü bakım ve onarımları düzenli yapılmıyor, yıpranmış malzemelerin kullanılmaya devam edilmesi sporcuların hayatını tehlikeye atıyor.	5861,500	,964
P63	Türkiye'de kullanılan malzemelerin çoğu ithal olduğu için Türkiye'ye gelişi uzun zaman alıyor.	5546,500	,535
P64	Yaşanılan ufak tefek kazalarda kanatlarda ve diğer malzemelerde meydana gelen yırtılma ve sökülmeleri tamir edebilecek, bakım ve onarımını yapabilecek hizmet sektörü yeterli değildir.	5139,500	,181
P65	Türkiye'de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek bağımsız kuruluşlar bulunmuyor.	5056,000	,124
P66	Bazı sporcular malzemeleri eskimesin diye yer çalışması yapmıyorlar ve gelişimlerini engelliyorlar.	5490,500	,486
P67	Yamaç paraşütünde kulüpleşme yetersizdir.	5075,000	,151
P68	Kulüplerde ekipman ve eğitmen sayısı yeterli değildir.	5717,000	,757
P69	Kaliteli eğitim veren kulüp sayısı azdır, kulüplerdeki eğitmenler alanlarında yeterli bilgi ve beceriye sahip değildirler.	5805,500	,885
P70	Üniversite yöneticilerinin kaza endişeleri ve risk almak istememelerinden dolayı havacılık kulüpleri//toplulukları destek görmüyor.	5138,500	,177

EK-11. Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 1. Sporcuların cinsiyetlerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

No	Madde	U	p
B1	Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkişilerden alınmalıdır.	7572,500	,338
B2	Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalıdır.	7292,000	,172
B3	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yapılmalıdır.	7205,500	,135
B4	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	7857,000	,579
B5	Yamaç paraşütçülerini temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	7959,500	,685
B6	Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmelidir.	5662,000	,000
B7	Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır.	7805,500	,405
B8	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelcilikten (THK) çıkarılarak eğitimler ülke geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.	7338,000	,104
B9	Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmelidir.	7710,500	,320
B10	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	6950,500	,019
B11	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	7121,500	,078
B12	Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmelidir.	7389,500	,183
B13	Yamaç paraşütü ile uğraşan insanları bilgilendirmek adına düzenli olarak eğitim seminerleri düzenlenmelidir.	7802,000	,489
B14	İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	7541,500	,278
B15	Ölüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.	7424,500	,177
B16	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	6652,500	,006
B17	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.	6979,500	,043
B18	Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalıdır.	7368,500	,171
B19	İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalıdır.	7223,500	,106
B20	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	7040,500	,041
B21	İlgili federasyonda görev yapan yetkililer yamaç paraşütünün içinden gelen alanında uzman kişiler olmalıdır.	7864,000	,581
B22	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.	7530,500	,248
B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Olüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	7071,500	,050
B24	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.	6761,000	,013
B25	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.	7549,000	,263
B26	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.	7064,500	,044
B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	6749,000	,009
B28	Sporcuların GSGM’nin desteğini hissederek demokratik ve sağlam bir çatı (federasyon) altında birleşmelerine, kendi sorunlarına çözüm yolları bulmalarına ve uygulamalarına olanak sağlanmalıdır.	7677,000	,381
B29	THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmelidir.	7086,000	,091
B30	Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalıdır.	7029,000	,070
B31	Antrenörlük veya eğitmenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmelidir.	7899,000	,614
B32	Ülkemizi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	7057,000	,048
B33	Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalıdır.	8057,000	,803
B34	Yamaç paraşütün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalıdır.	7794,500	,502
B35	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.	8027,500	,776

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 1. (Devam) Sporcuların cinsiyetlerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

B36	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	7347,000	,198
B37	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	7357,000	,158
B38	Yerel yönetimler kendi bölgelerinde yamaç paraşütünün ve bölge sporcularının gelişmesine yönelik kaynak aktarımı yapmalıdır.	7081,500	,050
B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	6878,500	,024
B40	Uçuş yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmelidir.	7476,500	,225
B41	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmeli (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)	7472,000	,227
B42	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabilirdiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilir.	7302,000	,130
B43	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.	7721,500	,395
B44	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.	6809,500	,017
B45	Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalıdır.	7227,500	,083
B46	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	7210,000	,082
B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	7038,000	,047
B48	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	6904,000	,025
B49	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmeli ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.	7567,500	,296
B50	Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	7926,000	,578
B51	Yoğun kullanılan kalkış pistlerinin ana iniş alanları spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	8129,500	,872
B52	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.	7639,500	,297
B53	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.	6816,000	,016
B54	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.	7223,500	,111
B55	Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişi olan yerlerde düzenlenmelidir.	8151,500	,917
B56	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için en yüksek sayıda sporcunun katılımını mümkün kılan tarihler belirlenmelidir.	7737,000	,435
B57	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları hep aynı yerlerde yapılmamalı, farklı yerlerde de yarışmalar düzenlenmelidir.	8168,000	,938
B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	7255,000	,126
B59	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	7741,000	,442
B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	6879,500	,029
B61	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	6949,500	,045
B62	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.	7204,500	,103
B63	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilir.	7373,500	,182
B64	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	7181,500	,094
B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	7091,500	,079
B66	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer verilmelidir.	7995,000	,730
B67	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.	7717,500	,417
B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	6944,000	,038
B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	6607,000	,010
B70	Tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmelidir.	7586,500	,283
B71	Kulüpler ve eğitimler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	6944,500	,032
B72	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.	7764,500	,454
B73	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifieden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilir.	8054,500	,795
B74	Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	6830,500	,024

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 1. (Devam) Sporcuların cinsiyetlerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve ülkemizi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	6912,000	,018
B76	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	7439,500	,250
B77	Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.	7460,000	,212
B78	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.	7227,500	,098
B79	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	6950,000	,044
B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	6313,000	,001

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 2. Sporcuların yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

No	Madde	Ki-kare	sd	p
B1	Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkışilerden alınmalıdır.	6,553	4	,161
B2	Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalıdır.	2,806	4	,591
B3	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yapılmalıdır.	4,766	4	,312
B4	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	5,808	4	,214
B5	Yamaç paraşütçülerini temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	17,273	4	,002
B6	Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmelidir.	5,989	4	,200
B7	Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır.	6,237	4	,182
B8	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelcilikten (THK) çıkarılarak eğitimler ülke geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.	10,398	4	,034
B9	Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmelidir.	5,507	4	,239
B10	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	10,923	4	,027
B11	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	16,659	4	,002
B12	Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmelidir.	4,111	4	,391
B13	Yamaç paraşütü ile uğraşan insanları bilgilendirmek adına düzenli olarak eğitim seminerleri düzenlenmelidir.	7,132	4	,129
B14	İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	14,215	4	,007
B15	Olüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.	11,901	4	,018
B16	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	10,165	4	,038
B17	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.	16,725	4	,002
B18	Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalıdır.	9,589	4	,048
B19	İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalıdır.	14,046	4	,007
B20	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	17,736	4	,001
B21	İlgili federasyonda görev yapan yetkililer yamaç paraşütünün içinden gelen alanında uzman kişiler olmalıdır.	9,053	4	,060
B22	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.	21,735	4	,000
B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Olüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	26,824	4	,000
B24	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.	5,172	4	,270
B25	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.	15,703	4	,003
B26	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.	12,483	4	,014
B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	19,848	4	,001
B28	Sporcuların GSGM’nin desteğini hissederek demokratik ve sağlam bir çatı (federasyon) altında birleşmelerine, kendi sorunlarına çözüm yolları bulmalarına ve uygulamalarına olanak sağlanmalıdır.	7,667	4	,105
B29	THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmelidir.	9,680	4	,046
B30	Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalıdır.	7,835	4	,098
B31	Antrenörlük veya eğitmenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmelidir.	4,817	4	,307
B32	Ülkemizi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	16,383	4	,003
B33	Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalıdır.	7,505	4	,111
B34	Yamaç paraşütün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalıdır.	8,713	4	,069
B35	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.	7,302	4	,121

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 2. (Devam) Sporcuların yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B36	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	10,862	4	,028
B37	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	11,723	4	,020
B38	Yerel yönetimler kendi bölgelerinde yamaç paraşütünün ve bölge sporcularının gelişmesine yönelik kaynak aktarımı yapmalıdır.	9,344	4	,053
B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	21,715	4	,000
B40	Uçuş yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmelidir.	7,226	4	,124
B41	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımını konusunda bilgilendirilmeli (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)	12,410	4	,015
B42	Yoğun kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabildiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilir.	16,031	4	,003
B43	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.	14,791	4	,005
B44	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.	8,516	4	,074
B45	Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalıdır.	5,425	4	,246
B46	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	14,019	4	,007
B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	17,216	4	,002
B48	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	11,774	4	,019
B49	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmeli ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.	10,238	4	,037
B50	Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	2,039	4	,729
B51	Yoğun kullanılan kalkış pistlerinin ana iniş alanları spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	3,517	4	,475
B52	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.	12,827	4	,012
B53	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.	6,746	4	,150
B54	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.	14,814	4	,005
B55	Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişi olan yerlerde düzenlenmelidir.	10,682	4	,030
B56	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için en yüksek sayıda sporcunun katılımını mümkün kılan tarihler belirlenmelidir.	4,348	4	,361
B57	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları hep aynı yerlerde yapılmamalı, farklı yerlerde de yarışmalar düzenlenmelidir.	6,726	4	,151
B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	15,245	4	,004
B59	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	13,382	4	,010
B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	14,758	4	,005
B61	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	15,252	4	,004
B62	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.	20,843	4	,000
B63	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilir.	10,746	4	,030
B64	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	19,136	4	,001
B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	61,148	4	,000
B66	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer verilmelidir.	18,283	4	,001
B67	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.	13,506	4	,009
B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	25,358	4	,000
B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	35,843	4	,000
B70	Tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmelidir.	9,023	4	,061
B71	Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	19,759	4	,001
B72	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.	23,395	4	,000
B73	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifieden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir.	15,864	4	,003

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 2. (Devam) Sporcuların yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B74	Olüdeniz' de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	11,721	4	,020
B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve ülkemizi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	10,009	4	,040
B76	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	5,808	4	,214
B77	Türkiye'de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.	12,948	4	,012
B78	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.	6,388	4	,172
B79	Türkiye'de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	9,283	4	,054
B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	20,992	4	,000

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 3. Sporcuların medeni durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

No	Madde	U	p
B1	Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkışilerden alınmalıdır.	12832,000	,001
B2	Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalıdır.	13059,500	,002
B3	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır.	12333,000	,000
B4	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitimden gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	14605,000	,128
B5	Yamaç paraşütçülerini temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıklı dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldıracı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitimden onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	13013,000	,001
B6	Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmelidir.	14780,500	,210
B7	Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitimden resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır.	14448,500	,026
B8	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelcilikten (THK) çıkarılarak eğitimler ülke geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.	13570,500	,001
B9	Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmelidir.	14534,500	,042
B10	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	13825,500	,004
B11	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	14110,500	,031
B12	Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmelidir.	14051,500	,026
B13	Yamaç paraşütü ile uğraşan insanları bilgilendirmek adına düzenli olarak eğitim seminerleri düzenlenmelidir.	14535,000	,084
B14	İlk yardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	15216,000	,381
B15	Ölüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.	13631,500	,004
B16	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağı dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	14847,000	,154
B17	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.	14217,500	,039
B18	Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalıdır.	14685,000	,135
B19	İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalıdır.	13646,500	,007
B20	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	14291,000	,036
B21	İlgili federasyonda görev yapan yetkililer yamaç paraşütünün içinden gelen alanında uzman kişiler olmalıdır.	13794,500	,014
B22	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.	13301,500	,001
B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	13381,000	,001
B24	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.	13742,500	,006
B25	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.	14317,000	,046
B26	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.	14502,500	,064
B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	14379,500	,042
B28	Sporcuların GSGM’nin desteğini hissederek demokratik ve sağlam bir çatı (federasyon) altında birleşmelerine, kendi sorunlarına çözüm yolları bulmalarına ve uygulamalarına olanak sağlanmalıdır.	14406,000	,067
B29	THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmelidir.	15342,000	,497
B30	Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalıdır.	15852,000	,893
B31	Antrenörlük veya eğitimdenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmelidir.	15295,500	,437
B32	Ülkemizi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	13804,000	,008
B33	Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalıdır.	14332,000	,063
B34	Yamaç paraşütün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalıdır.	15050,000	,290
B35	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.	15964,500	,991
B36	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	13593,000	,011
B37	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	14019,500	,021
B38	Yerel yönetimler kendi bölgelerinde yamaç paraşütünün ve bölge sporcularının gelişmesine yönelik kaynak aktarımı yapılmalıdır.	14487,000	,066

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 3. (Devam) Sporcuların medenî durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	12723,500	,000
B40	Uçuş yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmelidir.	13668,500	,007
B41	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmeli (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)	13546,500	,005
B42	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (demek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabildiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilmelidir.	13207,000	,001
B43	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.	13650,500	,004
B44	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.	14070,000	,021
B45	Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalıdır.	14688,000	,105
B46	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	13959,500	,013
B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	12630,500	,000
B48	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	13974,000	,014
B49	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmeli ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.	14214,000	,042
B50	Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	14007,000	,007
B51	Yoğun kullanılan kalkış pistlerinin ana iniş alanları spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	14927,500	,158
B52	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.	13851,000	,006
B53	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.	14000,000	,015
B54	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.	12009,000	,000
B55	Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişi olan yerlerde düzenlenmelidir.	14377,000	,060
B56	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için en yüksek sayıda sporcunun katılımını mümkün kılan tarihler belirlenmelidir.	15386,500	,491
B57	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları hep aynı yerlerde yapılmamalı, farklı yerlerde de yarışmalar düzenlenmelidir.	14476,500	,076
B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	13509,500	,005
B59	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	13131,500	,001
B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	12724,000	,000
B61	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	12993,500	,001
B62	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.	12787,000	,000
B63	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilirdir.	13514,500	,005
B64	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	12606,000	,000
B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	12140,500	,000
B66	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayrılmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer verilmelidir.	12276,000	,000
B67	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.	13249,500	,001
B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	12734,500	,000
B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	11810,500	,000
B70	Tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmelidir.	14110,500	,022
B71	Kulüpler ve eğitimler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	13044,500	,000
B72	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.	13028,000	,000
B73	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifieden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir.	13151,500	,001
B74	Ölüdeniz’de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	13484,500	,004
B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve ülkemizi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	14328,000	,033
B76	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	15067,000	,334
B77	Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.	13720,000	,007
B78	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.	13819,500	,010
B79	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	13820,500	,014
B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	13126,500	,000

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 4. Sporcuların öğrenim durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

No	Madde	Ki-kare	sd	p
B1	Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkişilerden alınmalıdır.	,905	3	,824
B2	Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalıdır.	3,717	3	,294
B3	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır.	11,968	3	,007
B4	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	2,909	3	,406
B5	Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	7,727	3	,052
B6	Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmelidir.	1,281	3	,734
B7	Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır.	1,792	3	,617
B8	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelcilikten (THK) çıkarılarak eğitimler ülke geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.	1,693	3	,638
B9	Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmelidir.	4,412	3	,220
B10	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	5,741	3	,125
B11	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	3,901	3	,272
B12	Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmelidir.	2,806	3	,423
B13	Yamaç paraşütü ile uğraşan insanları bilgilendirmek adına düzenli olarak eğitim seminerleri düzenlenmelidir.	1,182	3	,757
B14	İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	3,452	3	,327
B15	Ölüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.	2,786	3	,426
B16	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	9,943	3	,019
B17	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.	6,881	3	,076
B18	Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalıdır.	2,373	3	,499
B19	İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalıdır.	6,992	3	,072
B20	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	13,983	3	,003
B21	İlgili federasyonda görev yapan yetkililer yamaç paraşütünün içinden gelen alanında uzman kişiler olmalıdır.	3,615	3	,306
B22	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.	16,669	3	,001
B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	13,892	3	,003
B24	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.	1,314	3	,726
B25	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.	3,126	3	,373
B26	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.	6,700	3	,082
B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	6,444	3	,092
B28	Sporcuların GSGM’nin desteğini hissederek demokratik ve sağlam bir çatı (federasyon) altında birleşmelerine, kendi sorunlarına çözüm yolları bulmalarına ve uygulamalarına olanak sağlanmalıdır.	4,047	3	,256
B29	THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmelidir.	,938	3	,816
B30	Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalıdır.	,859	3	,835
B31	Antrenörlük veya eğitmenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmelidir.	10,224	3	,017
B32	Ülkemizi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	5,747	3	,125
B33	Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalıdır.	,114	3	,990
B34	Yamaç paraşütün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalıdır.	3,414	3	,332

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 4. (Devam) Sporcuların öğrenim durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B35	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.	8,260	3	,041
B36	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	1,223	3	,748
B37	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	11,597	3	,009
B38	Yerel yönetimler kendi bölgelerinde yamaç paraşütünün ve bölge sporcularının gelişmesine yönelik kaynak aktarımı yapmalıdır.	4,626	3	,201
B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	14,160	3	,003
B40	Uçuş yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmelidir.	1,935	3	,586
B41	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmeli (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)	1,252	3	,741
B42	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabilirdiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilir.	1,983	3	,576
B43	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.	6,324	3	,097
B44	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.	1,797	3	,616
B45	Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalıdır.	11,654	3	,009
B46	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	10,662	3	,014
B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	9,592	3	,022
B48	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	2,944	3	,400
B49	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna yerimeli ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.	3,803	3	,284
B50	Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	2,658	3	,447
B51	Yoğun kullanılan kalkış pistlerinin ana iniş alanları spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	2,519	3	,472
B52	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.	3,303	3	,347
B53	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.	1,112	3	,774
B54	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.	3,930	3	,269
B55	Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişi olan yerlerde düzenlenmelidir.	2,033	3	,566
B56	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için en yüksek sayıda sporcunun katılımını mümkün kılan tarihler belirlenmelidir.	3,520	3	,318
B57	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları hep aynı yerlerde yapılmamalı, farklı yerlerde de yarışmalar düzenlenmelidir.	2,444	3	,485
B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	4,171	3	,244
B59	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	7,749	3	,051
B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	,890	3	,828
B61	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	1,011	3	,799
B62	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.	3,731	3	,292
B63	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilir.	1,900	3	,593
B64	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	6,084	3	,108
B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	15,596	3	,001
B66	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermelidir.	2,964	3	,397
B67	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.	7,664	3	,053
B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	6,322	3	,097
B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	4,854	3	,183
B70	Tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmelidir.	4,485	3	,214
B71	Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	4,364	3	,225
B72	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.	1,437	3	,697

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 4. (Devam) Sporcuların öğrenim durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B73	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifeden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir.	6,015	3	,111
B74	Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	,905	3	,824
B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve ülkemizi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	12,231	3	,007
B76	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	3,034	3	,386
B77	Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.	1,133	3	,769
B78	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.	6,733	3	,081
B79	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	2,966	3	,397
B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	3,007	3	,391

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 5. Sporcuların spor yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

No	Madde	ki-kare	sd	p
B1	Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkişilerden alınmalıdır.	3,863	3	,277
B2	Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalıdır.	5,063	3	,167
B3	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır.	2,434	3	,487
B4	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	4,235	3	,237
B5	Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıklı dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	6,312	3	,097
B6	Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmelidir.	7,571	3	,056
B7	Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır.	1,656	3	,647
B8	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelcilikten (THK) çıkarılarak eğitimler ülke geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.	1,623	3	,654
B9	Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmelidir.	1,085	3	,781
B10	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	,991	3	,803
B11	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	1,480	3	,687
B12	Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmelidir.	,767	3	,857
B13	Yamaç paraşütü ile uğraşan insanları bilgilendirmek adına düzenli olarak eğitim seminerleri düzenlenmelidir.	,710	3	,871
B14	İlk yardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	4,092	3	,252
B15	Ölüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.	,203	3	,977
B16	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	1,283	3	,733
B17	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.	1,019	3	,797
B18	Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalıdır.	,102	3	,992
B19	İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalıdır.	2,214	3	,529
B20	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	2,675	3	,444
B21	İlgili federasyonda görev yapan yetkililer yamaç paraşütünün içinden gelen alanında uzman kişiler olmalıdır.	3,703	3	,295
B22	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.	4,042	3	,257
B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	1,656	3	,647
B24	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.	3,526	3	,317
B25	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.	6,786	3	,079
B26	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.	1,658	3	,646
B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	2,455	3	,483
B28	Sporcuların GSGM’nin desteğini hissederek demokratik ve sağlam bir çatı (federasyon) altında birleşmelerine, kendi sorunlarına çözüm yolları bulmalarına ve uygulamalarına olanak sağlanmalıdır.	2,828	3	,419
B29	THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmelidir.	3,713	3	,294
B30	Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalıdır.	5,631	3	,131
B31	Antrenörlük veya eğitmenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmelidir.	2,418	3	,490
B32	Ülkemizi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	2,584	3	,460
B33	Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalıdır.	8,601	3	,035
B34	Yamaç paraşütün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalıdır.	,861	3	,835

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 5. (Devam) Sporcuların spor yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B35	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.	1,132	3	,769
B36	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	9,337	3	,025
B37	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	4,052	3	,256
B38	Yerel yönetimler kendi bölgelerinde yamaç paraşütünün ve bölge sporcularının gelişmesine yönelik kaynak aktarımı yapmalıdır.	3,262	3	,353
B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	1,082	3	,781
B40	Uçuş yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmelidir.	4,841	3	,184
B41	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmeli (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)	4,182	3	,243
B42	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabildiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilir.	4,561	3	,207
B43	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.	3,114	3	,374
B44	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.	3,331	3	,343
B45	Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalıdır.	,395	3	,941
B46	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	4,499	3	,212
B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	2,944	3	,400
B48	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	1,291	3	,731
B49	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmesi ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.	,384	3	,944
B50	Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	2,086	3	,555
B51	Yoğun kullanılan kalkış pistlerinin ana iniş alanları spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	2,450	3	,484
B52	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.	,241	3	,971
B53	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.	,669	3	,880
B54	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.	2,641	3	,450
B55	Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişi olan yerlerde düzenlenmelidir.	,265	3	,966
B56	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için en yüksek sayıda sporcunun katılımını mümkün kılan tarihler belirlenmelidir.	,045	3	,998
B57	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları hep aynı yerlerde yapılmamalı, farklı yerlerde de yarışmalar düzenlenmelidir.	,654	3	,884
B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	14,838	3	,002
B59	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	7,811	3	,050
B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	7,029	3	,071
B61	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	1,554	3	,670
B62	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.	6,563	3	,087
B63	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilir.	3,050	3	,384
B64	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	9,839	3	,020
B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	8,192	3	,042
B66	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermelidir.	6,361	3	,095
B67	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.	2,583	3	,460
B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	8,514	3	,037
B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	1,482	3	,686
B70	Tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmelidir.	3,852	3	,278
B71	Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	1,913	3	,591
B72	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.	2,131	3	,546

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 5. (Devam) Sporcuların spor yaşlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B73	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifeden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir.	3,769	3	,288
B74	Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	8,889	3	,031
B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve ülkemizi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	3,976	3	,264
B76	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	11,610	3	,009
B77	Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.	5,540	3	,136
B78	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.	2,518	3	,472
B79	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	3,875	3	,275
B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	10,885	3	,012

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 6. Sporcuların sertifika seviyelerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

No	Madde	Ki-kare	sd	p
B1	Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkişilerden alınmalıdır.	2,092	4	,719
B2	Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalıdır.	2,086	4	,720
B3	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır.	5,436	4	,245
B4	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	11,938	4	,018
B5	Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldıracı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	5,317	4	,256
B6	Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmelidir.	,474	4	,976
B7	Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır.	2,345	4	,673
B8	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelcilikten (THK) çıkarılarak eğitimler ülke geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.	3,531	4	,473
B9	Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmelidir.	6,009	4	,198
B10	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	4,686	4	,321
B11	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	5,926	4	,205
B12	Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmelidir.	4,705	4	,319
B13	Yamaç paraşütü ile uğraşan insanları bilgilendirmek adına düzenli olarak eğitim seminerleri düzenlenmelidir.	2,706	4	,608
B14	İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	12,916	4	,012
B15	Ölüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.	7,600	4	,107
B16	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	3,021	4	,554
B17	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.	8,345	4	,080
B18	Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalıdır.	7,138	4	,129
B19	İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalıdır.	5,575	4	,233
B20	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	6,958	4	,138
B21	İlgili federasyonda görev yapan yetkililer yamaç paraşütünün içinden gelen alanında uzman kişiler olmalıdır.	6,006	4	,199
B22	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.	2,790	4	,594
B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	4,460	4	,347
B24	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.	1,848	4	,764
B25	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.	6,937	4	,139
B26	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.	3,095	4	,542
B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	3,068	4	,547
B28	Sporcuların GSGM’nin desteğini hissederek demokratik ve sağlam bir çatı (federasyon) altında birleşmelerine, kendi sorunlarına çözüm yolları bulmalarına ve uygulamalarına olanak sağlanmalıdır.	7,619	4	,107
B29	THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmelidir.	7,410	4	,116
B30	Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalıdır.	14,517	4	,006
B31	Antrenörlük veya eğitmenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmelidir.	9,295	4	,054
B32	Ülkemizi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	4,152	4	,386
B33	Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalıdır.	3,148	4	,533
B34	Yamaç paraşütün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalıdır.	,871	4	,929

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 6. (Devam) Sporcuların sertifika seviyelerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B35	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.	4,056	4	,399
B36	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	3,587	4	,465
B37	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	3,943	4	,414
B38	Yerel yönetimler kendi bölgelerinde yamaç paraşütünün ve bölge sporcularının gelişmesine yönelik kaynak aktarımı yapmalıdır.	3,118	4	,538
B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	7,646	4	,105
B40	Uçuş yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmelidir.	8,582	4	,072
B41	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmeli (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)	6,678	4	,154
B42	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabilirdiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilir.	11,706	4	,020
B43	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.	6,807	4	,146
B44	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.	3,832	4	,429
B45	Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalıdır.	5,662	4	,226
B46	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	5,185	4	,269
B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	2,041	4	,728
B48	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	2,692	4	,611
B49	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmesi ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.	2,657	4	,617
B50	Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	6,722	4	,151
B51	Yoğun kullanılan kalkış pistlerinin ana iniş alanları spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	9,470	4	,050
B52	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.	1,586	4	,811
B53	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.	1,216	4	,875
B54	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.	1,848	4	,764
B55	Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişi olan yerlerde düzenlenmelidir.	1,751	4	,781
B56	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için en yüksek sayıda sporcunun katılımını mümkün kılan tarihler belirlenmelidir.	6,636	4	,156
B57	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları hep aynı yerlerde yapılmamalı, farklı yerlerde de yarışmalar düzenlenmelidir.	4,312	4	,365
B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	12,393	4	,015
B59	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	5,657	4	,226
B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	5,589	4	,232
B61	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	1,758	4	,780
B62	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.	3,275	4	,513
B63	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilir.	2,606	4	,626
B64	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	2,679	4	,613
B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	12,911	4	,012
B66	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermelidir.	10,891	4	,028
B67	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.	2,515	4	,642
B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	10,615	4	,031
B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	7,257	4	,123
B70	Tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmelidir.	5,447	4	,244
B71	Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	5,838	4	,212
B72	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.	5,520	4	,238

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 6. (Devam) Sporcuların sertifika seviyelerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B73	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifieden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir.	5,660	4	,226
B74	Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	4,106	4	,392
B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve ülkemizi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	8,947	4	,062
B76	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	31,946	4	,000
B77	Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.	8,248	4	,083
B78	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.	5,672	4	,225
B79	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	9,913	4	,042
B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	12,575	4	,014

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 7. Sporcuların toplam sorti sayılarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

No	Madde	Ki-kare	Sd	p
B1	Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkişilerden alınmalıdır.	2,035	2	,362
B2	Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalıdır.	1,455	2	,483
B3	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır.	4,191	2	,123
B4	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	22,380	2	,000
B5	Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	2,634	2	,268
B6	Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmelidir.	4,345	2	,114
B7	Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır.	,634	2	,728
B8	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelcilikten (THK) çıkarılarak eğitimler ülke geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.	,120	2	,942
B9	Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmelidir.	,218	2	,897
B10	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	1,520	2	,468
B11	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	1,349	2	,509
B12	Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmelidir.	4,428	2	,109
B13	Yamaç paraşütü ile uğraşan insanları bilgilendirmek adına düzenli olarak eğitim seminerleri düzenlenmelidir.	,835	2	,659
B14	İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	7,367	2	,025
B15	Ölüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.	2,313	2	,315
B16	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	2,600	2	,273
B17	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.	,032	2	,984
B18	Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalıdır.	,529	2	,767
B19	İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalıdır.	,767	2	,681
B20	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	2,745	2	,253
B21	İlgili federasyonda görev yapan yetkililer yamaç paraşütünün içinden gelen alanında uzman kişiler olmalıdır.	,249	2	,883
B22	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.	1,586	2	,453
B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	1,457	2	,483
B24	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.	2,394	2	,302
B25	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.	,927	2	,629
B26	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.	,490	2	,783
B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	1,368	2	,505
B28	Sporcuların GSGM’nin desteğini hissederek demokratik ve sağlam bir çatı (federasyon) altında birleşmelerine, kendi sorunlarına çözüm yolları bulmalarına ve uygulamalarına olanak sağlanmalıdır.	,862	2	,650
B29	THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmelidir.	1,799	2	,407
B30	Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalıdır.	2,002	2	,367
B31	Antrenörlük veya eğitmenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmelidir.	2,866	2	,239
B32	Ülkemizi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	1,189	2	,552
B33	Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalıdır.	1,871	2	,392
B34	Yamaç paraşütün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalıdır.	2,624	2	,269

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 7. (Devam) Sporcuların toplam sorti sayılarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B35	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.	4,568	2	,102
B36	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	1,357	2	,507
B37	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	,601	2	,741
B38	Yerel yönetimler kendi bölgelerinde yamaç paraşütünün ve bölge sporcularının gelişmesine yönelik kaynak aktarımı yapmalıdır.	2,198	2	,333
B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	,366	2	,833
B40	Uçuş yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmelidir.	,270	2	,874
B41	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmeli (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)	,105	2	,949
B42	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabilirdiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilir.	2,188	2	,335
B43	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.	5,514	2	,063
B44	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.	,732	2	,694
B45	Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalıdır.	,381	2	,827
B46	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	1,921	2	,383
B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	,928	2	,629
B48	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	,965	2	,617
B49	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmesi ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.	2,617	2	,270
B50	Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	,162	2	,922
B51	Yoğun kullanılan kalkış pistlerinin ana iniş alanları spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	3,732	2	,155
B52	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.	,498	2	,780
B53	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.	,931	2	,628
B54	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.	1,578	2	,454
B55	Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişi olan yerlerde düzenlenmelidir.	,501	2	,778
B56	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için en yüksek sayıda sporcunun katılımını mümkün kılan tarihler belirlenmelidir.	5,410	2	,067
B57	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları hep aynı yerlerde yapılmamalı, farklı yerlerde de yarışmalar düzenlenmelidir.	,396	2	,820
B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	,950	2	,622
B59	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	1,362	2	,506
B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	,014	2	,993
B61	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	,169	2	,919
B62	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.	,442	2	,802
B63	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilir.	2,092	2	,351
B64	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	,066	2	,967
B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	3,867	2	,145
B66	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermelidir.	,312	2	,856
B67	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.	1,854	2	,396
B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	1,333	2	,514
B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	,018	2	,991
B70	Tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmelidir.	,240	2	,887
B71	Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	,425	2	,808
B72	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.	1,996	2	,369

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 7. (Devam) Sporcuların toplam sorti sayılarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B73	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifeden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir.	1,461	2	,482
B74	Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	1,384	2	,500
B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve ülkemizi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	,268	2	,875
B76	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	5,314	2	,070
B77	Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.	,992	2	,609
B78	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.	,958	2	,620
B79	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	1,711	2	,425
B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	1,710	2	,425

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 8. Sporcuların toplam uçuş sürelerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

No	Madde	Ki-kare	sd	p
B1	Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkışilerden alınmalıdır.	1,936	2	,380
B2	Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalıdır.	,519	2	,771
B3	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır.	1,290	2	,525
B4	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	14,602	2	,001
B5	Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıklı dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	7,331	2	,026
B6	Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmelidir.	1,210	2	,546
B7	Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır.	,800	2	,670
B8	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelcilikten (THK) çıkarılarak eğitimler ülke geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.	1,141	2	,565
B9	Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmelidir.	1,409	2	,494
B10	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	,863	2	,649
B11	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	,417	2	,812
B12	Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmelidir.	1,571	2	,456
B13	Yamaç paraşütü ile uğraşan insanları bilgilendirmek adına düzenli olarak eğitim seminerleri düzenlenmelidir.	,491	2	,782
B14	İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	2,415	2	,299
B15	Ölüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.	,640	2	,726
B16	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	,324	2	,850
B17	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.	,404	2	,817
B18	Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalıdır.	,988	2	,610
B19	İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalıdır.	1,539	2	,463
B20	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	,231	2	,891
B21	İlgili federasyonda görev yapan yetkililer yamaç paraşütünün içinden gelen alanında uzman kişiler olmalıdır.	,418	2	,811
B22	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.	,996	2	,608
B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	2,154	2	,341
B24	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.	4,992	2	,082
B25	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.	2,537	2	,281
B26	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.	1,618	2	,445
B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	,041	2	,980
B28	Sporcuların GSGM’nin desteğini hissederek demokratik ve sağlam bir çatı (federasyon) altında birleşmelerine, kendi sorunlarına çözüm yolları bulmalarına ve uygulamalarına olanak sağlanmalıdır.	,455	2	,797
B29	THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmelidir.	1,306	2	,521
B30	Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalıdır.	3,222	2	,200
B31	Antrenörlük veya eğitmenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmelidir.	5,853	2	,054
B32	Ülkemizi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	2,508	2	,285
B33	Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalıdır.	1,924	2	,382
B34	Yamaç paraşütün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalıdır.	,954	2	,621

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 8. (Devam) Sporcuların toplam uçuş sürelerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B35	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.	2,362	2	,307
B36	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	5,173	2	,075
B37	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	,019	2	,991
B38	Yerel yönetimler kendi bölgelerinde yamaç paraşütünün ve bölge sporcularının gelişmesine yönelik kaynak aktarımı yapmalıdır.	,157	2	,925
B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	,865	2	,649
B40	Uçuş yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmelidir.	,690	2	,708
B41	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmeli (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)	1,031	2	,597
B42	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabilirdiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilir.	5,470	2	,065
B43	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.	2,535	2	,282
B44	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.	,054	2	,973
B45	Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalıdır.	,286	2	,867
B46	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	3,434	2	,180
B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	2,236	2	,327
B48	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	1,691	2	,429
B49	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmesi ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.	1,548	2	,461
B50	Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	1,907	2	,385
B51	Yoğun kullanılan kalkış pistlerinin ana iniş alanları spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	,798	2	,671
B52	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.	,628	2	,731
B53	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.	,354	2	,838
B54	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.	,696	2	,706
B55	Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişi olan yerlerde düzenlenmelidir.	1,713	2	,425
B56	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için en yüksek sayıda sporcunun katılımını mümkün kılan tarihler belirlenmelidir.	1,262	2	,532
B57	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları hep aynı yerlerde yapılmamalı, farklı yerlerde de yarışmalar düzenlenmelidir.	1,000	2	,606
B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	2,497	2	,287
B59	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	2,521	2	,283
B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	1,543	2	,462
B61	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	,157	2	,925
B62	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.	3,943	2	,139
B63	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilir.	4,406	2	,110
B64	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	,365	2	,833
B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	6,085	2	,048
B66	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermelidir.	1,610	2	,447
B67	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.	,080	2	,961
B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	3,165	2	,205
B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	3,302	2	,192
B70	Tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmelidir.	,700	2	,705
B71	Kulüpler ve eğitimciler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	1,606	2	,448
B72	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.	2,523	2	,283

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 8. (Devam) Sporcuların toplam uçuş sürelerine göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B73	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifeden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir.	3,597	2	,166
B74	Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	3,831	2	,147
B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve ülkemizi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	3,106	2	,212
B76	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	13,313	2	,001
B77	Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.	,458	2	,795
B78	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.	,646	2	,724
B79	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	1,532	2	,465
B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	5,131	2	,077

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 9. Sporcuların spor eğitimi aldıkları yere göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

No	Madde	Ki-kare	sd	p
B1	Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkişilerden alınmalıdır.	1,569	3	,666
B2	Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalıdır.	1,864	3	,601
B3	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır.	3,547	3	,315
B4	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	4,207	3	,240
B5	Yamaç paraşütçüleri temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıkla dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldırıcı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	1,021	3	,796
B6	Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmelidir.	2,744	3	,433
B7	Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır.	5,314	3	,150
B8	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelcilikten (THK) çıkarılarak eğitimler ülke geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.	2,142	3	,544
B9	Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmelidir.	5,189	3	,158
B10	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	4,226	3	,238
B11	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	10,440	3	,015
B12	Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmelidir.	3,049	3	,384
B13	Yamaç paraşütü ile uğraşan insanları bilgilendirmek adına düzenli olarak eğitim seminerleri düzenlenmelidir.	2,107	3	,551
B14	İlkyardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	25,093	3	,000
B15	Ölüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.	5,499	3	,139
B16	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağa dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	5,401	3	,145
B17	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.	5,597	3	,133
B18	Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalıdır.	5,222	3	,156
B19	İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalıdır.	4,526	3	,210
B20	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	6,527	3	,089
B21	İlgili federasyonda görev yapan yetkililer yamaç paraşütünün içinden gelen alanında uzman kişiler olmalıdır.	1,856	3	,603
B22	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.	4,489	3	,213
B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	14,273	3	,003
B24	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.	3,799	3	,284
B25	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.	5,515	3	,138
B26	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.	5,152	3	,161
B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	13,163	3	,004
B28	Sporcuların GSGM’nin desteğini hissederek demokratik ve sağlam bir çatı (federasyon) altında birleşmelerine, kendi sorunlarına çözüm yolları bulmalarına ve uygulamalarına olanak sağlanmalıdır.	3,863	3	,277
B29	THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmelidir.	4,029	3	,258
B30	Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalıdır.	1,527	3	,676
B31	Antrenörlük veya eğitmenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmelidir.	2,202	3	,532
B32	Ülkemizi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	9,532	3	,023
B33	Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalıdır.	3,624	3	,305
B34	Yamaç paraşütün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalıdır.	8,321	3	,040

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 9. (Devam) Sporcuların spor eğitimi aldıkları yere göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B35	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.	16,679	3	,001
B36	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	6,752	3	,080
B37	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	5,443	3	,142
B38	Yerel yönetimler kendi bölgelerinde yamaç paraşütünün ve bölge sporcularının gelişmesine yönelik kaynak aktarımı yapmalıdır.	1,489	3	,685
B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	4,545	3	,208
B40	Uçuş yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmelidir.	3,399	3	,334
B41	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmeli (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)	,423	3	,935
B42	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (dernek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabilirdiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilir.	5,759	3	,124
B43	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.	1,329	3	,722
B44	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.	1,989	3	,575
B45	Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalıdır.	2,213	3	,529
B46	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	2,587	3	,460
B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	3,286	3	,350
B48	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	,722	3	,868
B49	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmesi ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.	2,656	3	,448
B50	Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	1,391	3	,708
B51	Yoğun kullanılan kalkış pistlerinin ana iniş alanları spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	1,206	3	,751
B52	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.	2,268	3	,519
B53	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.	4,356	3	,226
B54	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.	4,995	3	,172
B55	Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişi olan yerlerde düzenlenmelidir.	4,552	3	,208
B56	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için en yüksek sayıda sporcunun katılımını mümkün kılan tarihler belirlenmelidir.	3,216	3	,360
B57	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları hep aynı yerlerde yapılmamalı, farklı yerlerde de yarışmalar düzenlenmelidir.	1,119	3	,772
B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	3,249	3	,355
B59	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	,549	3	,908
B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	,482	3	,923
B61	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	3,541	3	,315
B62	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.	1,171	3	,760
B63	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilir.	1,600	3	,659
B64	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	3,855	3	,278
B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	16,027	3	,001
B66	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayırmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer vermelidir.	2,727	3	,436
B67	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.	5,375	3	,146
B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	8,739	3	,033
B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	11,497	3	,009
B70	Tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmelidir.	4,578	3	,205
B71	Kulüpler ve eğitmenler yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	8,263	3	,041
B72	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.	6,021	3	,111

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 9. (Devam) Sporcuların spor eğitimi aldıkları yere göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Kruskal Wallis H-testi sonuçları

B73	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifieden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilmelidir.	4,658	3	,199
B74	Ölüdeniz’ de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	1,266	3	,737
B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve ülkemizi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	5,510	3	,138
B76	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	2,205	3	,531
B77	Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.	2,311	3	,510
B78	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.	7,599	3	,055
B79	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	5,807	3	,121
B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	2,803	3	,423

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 10. Sporcuların spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

No	Madde	U	p
B1	Yamaç paraşütü eğitimleri doğru ve bilirkişilerden alınmalıdır.	5427,000	,419
B2	Yamaç paraşütçülerine branşlara yönelik (xc, acro, hedef vb) eğitimler verilerek, ulusal ve uluslararası alanda yetenekli sporcu sayısı artırılmalıdır.	5286,500	,294
B3	Yamaç paraşütü eğitimlerinde, uçuşa başlamadan önce yeteri kadar teorik eğitim verilmeli ve yeteri kadar yer çalışması yaptırılmalıdır.	4562,500	,020
B4	Bir öğrenci pilot, sürekli eğitmen gözetiminde başlangıç & kulüp pilotluğu kalkış/uçuş/iniş görevlerini güvenli bir süreçte tamamlamalıdır.	5514,000	,496
B5	Yamaç paraşütçülerini temel kalkış/uçuş/iniş, ağırlıklı dönüş, eğimli yamaca iniş, tepeye iniş, ters kalkış, dinamik kaldıracı, temel SIV, aktif pilotaj, zayıf termik, ileri SIV, sert termik vb. görevlerini tamamladıktan ve eğitmen onayı aldıktan sonra pilotluk seviyesine gelmelidir.	5768,000	,825
B6	Yamaç paraşütü teorik eğitimlerinde beslenme, giyim, kampçılık ve doğa sevgisi konularına önem verilmelidir.	5709,500	,760
B7	Yamaç paraşütü antrenörlük kurslarının sayısı artırılmalı, her eğitmen resmi bir antrenörlük belgesine sahip olmalıdır.	5385,500	,229
B8	Türkiye’de düzenlenen sertifika kursları tekelcilikten (THK) çıkarılarak eğitimler ülke geneline yayılmalı, daha fazla başlangıç ve sertifika kontrol kursu düzenlenmelidir.	5421,500	,309
B9	Sağlıklı, standart bir eğitim sistemi oluşturulmalı, uygulanmalı ve denetlenmeli, bu şekilde sporcuların farkındalığı yükseltilmelidir.	5490,500	,357
B10	Yamaç paraşütü eğitimlerine ve sporcuların kendilerini geliştirmelerine yardımcı olmak üzere Türkçe kaynaklar basılmalıdır.	5835,500	,912
B11	Sadece yamaç paraşütü eğitimlerinin verildiği uçuş okulları açılmalı, bilinçli yamaç paraşütçüleri yetiştirilmelidir.	5424,000	,379
B12	Psikolojik bazı zorluklar içeren yamaç paraşütü eğitimlerinde stres yönetimi ve karar alma ile ilgili derslere yer verilmelidir.	5360,000	,316
B13	Yamaç paraşütü ile uğraşan insanları bilgilendirmek adına düzenli olarak eğitim seminerleri düzenlenmelidir.	5254,000	,211
B14	İlk yardım eğitimi yamaç paraşütü eğitiminin bir parçası haline getirilmeli, her kulüpte bu konuda deneyimli, bilgili birkaç pilot bulunmalıdır.	4371,500	,004
B15	Ölüdeniz SIV eğitimlerinde olası suya inişler için sürat botları daha dikkatli olmalı ve işlerini daha iyi yapmalıdır.	5365,000	,293
B16	Türkiye’de kulüpleşme daha kapsamlı ve verimli bir ağı dönüştürülmeli, spor kulüpleri ve eğitimleri desteklenmelidir.	5700,000	,699
B17	Üniversite yöneticileri kendi bünyelerindeki havacılık kulüplerini ekipman ve eğitim konusunda desteklemeli, öğrencilerini bu spora yönlendirmeli ve bu sporla uğraşan öğrencilere gerekli maddi manevi desteği sağlamalıdır.	5798,000	,865
B18	Yamaç paraşütünde bayanların eğitimi göz ardı edilmemeli, bayan sporcu sayısı artırılmalıdır.	5822,000	,903
B19	İlgili federasyon sporculara malzeme desteğinde bulunmalıdır.	5437,500	,388
B20	İlgili federasyon, THK ve havacılık kulüpleri işbirliği içinde olmalı, birbirlerini desteklemelidir.	5759,000	,794
B21	İlgili federasyonda görev yapan yetkililer yamaç paraşütünün içinden gelen alanında uzman kişiler olmalıdır.	5760,000	,815
B22	Hava sahası kullanımına ilişkin kurallar ve sınırlamalar belirlenirken, yamaç paraşütü ve benzer sportif hava araçları da birincil unsur olarak dikkate alınmalıdır.	5725,500	,749
B23	Uçuş güvenliği açısından Türkiye’de bazı uçuş alanları (Erzincan, Kayseri, Kaş, Ölüdeniz, Alanya, İnönü vb.) amatör sportif hava sahası olarak diğer hava araçlarının uçuşlarına kapatılmalıdır.	5455,000	,382
B24	SHGM notam verilmesi konusunda çalışmalar yapılmalıdır.	5210,000	,172
B25	SHGM günün değişen ve gelişen koşullarına ayak uydurmalı, mevzuatlar sporcularla koordineli bir şekilde güncellenmelidir.	5294,500	,240
B26	Yamaç paraşütü diğer spor dalları kadar önemli bir hale getirilmelidir.	5254,500	,191
B27	Yamaç paraşütünün yaygınlaşması için yetkili kişilerce ilköğretim ve ortaöğretimlerde tanıtımı yapılarak bireylerin daha erken yaşlarda bu sporla tanışmaları sağlanmalıdır.	5794,000	,847
B28	Sporcuların GSGM’nin desteğini hissederek demokratik ve sağlam bir çatı (federasyon) altında birleşmelerine, kendi sorunlarına çözüm yolları bulmalarına ve uygulamalarına olanak sağlanmalıdır.	5226,000	,204
B29	THSF aktif hale getirilerek THK’nin üstlendiği sertifika yetkisi (FAI yetkisi) federasyona devredilmelidir.	5799,000	,878
B30	Yamaç paraşütü XC, akrobasi ve hedef dallarını içeren, hava sporlarından ayrı bir federasyon olmalıdır.	5077,000	,144
B31	Antrenörlük veya eğitmenlik mekanizması doğru işletilerek yamaç paraşütünde genel sportif başarı artırılmalı ve güvenlik istatistikleri iyileştirilmelidir.	5855,500	,954
B32	Ülkemizi yurt dışında temsil edecek olan sporculara GSGM tarafından maddi-manevi destek verilmelidir.	5496,500	,432
B33	Başarılı sporcuların spor yaparak hayatını kazanabildiği bir sistem yaratılmalıdır.	5436,000	,402
B34	Yamaç paraşütün hiç yapılmadığı illerimizde Spor İl Müdürlüklerinin desteğiyle bu sporun tanıtılması sağlanmalıdır.	5438,000	,398
B35	Spor tesisleri/kalkış pistleri için, spor il müdürlükleri tarafından düzenli notam alınmalı, bu alanların bakımı spor il müdürlükleri tarafından yapılmalıdır.	4810,000	,053
B36	Yamaç paraşütü hakkında milletimiz daha bilinçlendirilmeli ve bu spora verilen önem artırılmalıdır.	5646,500	,675
B37	Yamaç paraşütü sadece ölüdeniz ile eşleştirilmekten çıkarılarak başka bölgelerde aynı değeri görmelidir.	5835,000	,921
B38	Yerel yönetimler kendi bölgelerinde yamaç paraşütünün ve bölge sporcularının gelişmesine yönelik kaynak aktarımı yapmalıdır.	5875,000	,982

EK-11. (Devam) Sporcuların Kişisel Özelliklerine Göre Beklentiler Anketinden Elde Edilen Tüm Puanların İstatistikî Sonuçları

Çizelge 10. (Devam) Sporcuların spordan ekonomik kazanç sağlama durumlarına göre beklentiler anketinden elde edilen puanların Mann Whitney U testi sonuçları

B39	İl özel idareleri, il orman müdürlükleri, il kültür turizm müdürlükleri ve yerel yönetimler yamaç paraşütünü, yeni pistlerin açılması, yolların düzenlenip daha güvenli hale getirilmesi, lojistik desteğin sağlanması vs. konularda desteklemelidir.	5543,500	,494
B40	Uçuş yapılan tepeler/dağlar ilgili kurumlar tarafından uçuş standartlarına uygun hale getirilmelidir.	5539,000	,501
B41	Sporumuzun icra edilebildiği alanlar koruma altına alınmalı, sporcular bu alanların kullanımı konusunda bilgilendirilmeli (hava sahası kısıtlamaları, olası yerel riskler, iniş alanı konusundaki hassasiyetler, vs)	5215,500	,197
B42	Sporcular kendi aralarında örgütlenmeli (demek, kulüp), kavgasız bir rekabet içerisinde bilgi ve tecrübenin paylaşılabilirdiği, verimli ve pozitif çalışmaların ortaya çıkarılabildiği ortamlar yaratılabilir.	5499,500	,449
B43	Sporcular yakın çevrelerine bu sporu anlatarak ilginin kitleler halinde çoğalmasına yardımcı olmalıdır.	5464,500	,390
B44	Sporcular her uçuştan önce malzeme/ekipman kontrolünü yapmalı ve kendi güvenliğini sağlamalıdır.	5809,500	,878
B45	Yamaç paraşütüne yeni başlayan, single uçan sporcular kısa süre sonra tandem uçuş yapabilirim düşüncesine kapılmamalı, aceleci davranmamalı, sabırlı ve özverili olmalıdır.	5553,500	,490
B46	Sporcular ruhsal açıdan kendilerini hazır hissettikleri zaman uçuşa çıkmalıdır.	5452,000	,376
B47	Yamaç paraşütü kaza raporları aksatılmadan, geciktirilmeden, mümkün olduğunca erken bir zamanda yayımlanmalı ve bu kazalar uzmanlar tarafından değerlendirilmelidir.	5459,500	,394
B48	Aileler çocuklarını yamaç paraşütüne yönlendirmeli, bu sporla ilgilenen eşlerine, çocuklarına vs. destek olmalı, onları engellememelidir.	5599,500	,563
B49	Yoğun kullanılan kalkış pistleri ilgili spor il müdürlüklerinin yönetim, kullanım ve sorumluluğuna verilmeli ve resmi olarak sportif alan/tesis olarak tescil edilmelidir.	5789,000	,853
B50	Kalkış pistleri ormanlık alan ise ilgili bakanlıktan alınmalı özel mülk ise kamulaştırılmalı, hazine arazisi ise spor il müdürlüklerine tahsis edilerek spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	5051,500	,058
B51	Yoğun kullanılan kalkış pistlerinin ana iniş alanları spor alanı/tesisi haline getirilmelidir.	5495,500	,386
B52	Düzenli uçuş yapılan alanlarda/önemli uçuş alanlarında ulaşım sıkıntısının giderilmesi için teleferik ile ulaşım sağlanmalıdır.	5175,000	,128
B53	Amatör sportif havacılık için bölgesel tesisler kurulmalı, bu bölgelerde düzenli olarak yamaç paraşütü eğitimleri verilmelidir.	5724,000	,742
B54	Festivallerde ulaşım, konaklama ve yemek ihtiyaçları, ilgili kurumlarca karşılanarak festivallere katılım artırılmalıdır.	5817,000	,896
B55	Türkiye’de düzenlenen XC yarışmaları coğrafi ve meteorolojik açıdan potansiyeli ve geçmişi olan yerlerde düzenlenmelidir.	5541,500	,505
B56	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için en yüksek sayıda sporcunun katılımını mümkün kılan tarihler belirlenmelidir.	5751,000	,795
B57	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları hep aynı yerlerde yapılmamalı, farklı yerlerde de yarışmalar düzenlenmelidir.	5621,500	,606
B58	Yamaç paraşütü Türkiye şampiyonaları için yarışma yerleri ve tarihleri, önceden test edilmeli, yarışma potansiyelini kaldırabilecek şekilde düzenlenmelidir.	4262,000	,002
B59	Üniversite kulüplerindeki sporcuların yamaç paraşütü yarışmalarına katılımlarıyla ilgili hususta vize ve final tarihleri dikkate alınmalıdır.	4540,000	,010
B60	Yamaç paraşütü yarışmaları ve diğer sportif organizasyonlarla ilgili izin/notam alınması kural olarak belirlenmelidir.	4738,000	,026
B61	Ulusal organizasyonlar (yarışma, festival vs.) daha sık yapılmalı ve farklı bölge sporcuları bir araya getirilmelidir.	5761,000	,815
B62	Yamaç paraşütüne olan ilgi yurt içi organizasyonlarla ve basın yayın organları vasıtasıyla artırılmalıdır.	5779,000	,838
B63	Yerel kanalların hiçbir bilgisi olmadan yaptığı kaza haberlerine karşı hukuki işlem yapılabilir.	5771,500	,830
B64	Medya ile işbirliği yapılarak, görüntülenen kazalar, yetkili kurumlardaki uzman kişiler tarafından değerlendirilmeli ve bilinçli bir şekilde insanlara neden kaynaklandığı aktarılmalıdır.	5770,000	,824
B65	Medyada yamaç paraşütü ile ilgili olumlu haberlere yer verilerek güvenli bir spor olduğu anlatılmalıdır.	5018,000	,109
B66	Görsel medya yamaç paraşütünün tanıtımı için daha fazla zaman ayrılmalı, yamaç paraşütü ile ilgili tecrübeli sporcuların uçuş videolarına yer verilmelidir.	5785,000	,851
B67	Bireylerin aklındaki yamaç paraşütünün tehlikeli bir spor olduğu anlayışı değiştirilmelidir.	5218,000	,198
B68	Aktif olarak uçuş yapılan alanlarda devamlı olarak ambulans bulundurulmalı ve ücretsiz olmalıdır.	4639,000	,016
B69	Malzeme fiyatları üzerindeki vergiler düşürülmeli, maliyeti daha düşük bir spor haline gelmelidir.	5779,000	,839
B70	Tandem uçuş yapmak isteyen yerli ve yabancı turistler için fiyatlar düşürülmelidir.	5379,500	,307
B71	Kulüpler ve eğitimci yamaç paraşütüne sadece ticari amaçla bakmamalıdır.	5313,500	,254
B72	Ölüdeniz gibi popüler, ücretli yamaç paraşütü merkezleri için giriş ücretleri temsili olarak alınmalı veya yıllık kart alınması ile indirimli satışlar yapılmalı veya farklı seviyelerdeki başarılı sporculara ücretsiz, %50 indirimli... vb satışlar yapılmalıdır.	5481,000	,427
B73	Ücretli yamaç paraşütü merkezleri için müze kart mantığı gibi, tüm pilotlara internetten yıllık 10, 20, 30, 50 girişlik kartlar satılmalıdır. Bu şekilde, erken alımlarda indirimli tarifieden pilotlar girişlerini gerçekleştirebilir.	5497,000	,457
B74	Ölüdeniz’de yamaç paraşütçüleri için daha uygun fiyata konaklama, yemek, kalkış pistine çıkış ve bot imkânları sunulmalıdır.	5028,000	,100
B75	Yamaç paraşütünün ilerlemesi ve ülkemizi temsil aşamasına gelebilmesi için yetenekli sporculara sponsorlar destek sağlamalıdır.	5342,500	,246
B76	Yamaç paraşütçüleri ve malzemeleri sigorta kapsamına alınmalıdır.	3240,000	,000
B77	Türkiye’de yamaç paraşütünün gerektirdiği malzemelerin (harnes, kask, telsiz, yedek paraşüt vs) üretimi yapılmalıdır.	5167,000	,160
B78	Malzeme bakım ve onarımı yapan kişi ya da firma sayısı artırılmalıdır.	4819,000	,035
B79	Türkiye’de ikinci el malzemenin uçuş testini yapabilecek kuruluşlar bulunmalıdır.	4113,500	,001
B80	Havada canlı takibe imkan verecek ve olası bir kaza sonrasında arama-kurtarma işlemlerini hızlandıracak uydu cihazları kullanılmalıdır.	4162,500	,001

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : KARADEMİR, Yasemin
Uyruğu : T.C.
Doğum tarihi ve yeri : 13,07,1982, Tokat
Medeni hali : Evli

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet Tarihi
Doktora	Gazi Üniversitesi Beden Eğitimi ve Spor ABD	Devam Ediyor
Yüksek lisans	Erciyes Üniversitesi Spor Yöneticiliği ABD	2009
Lisans	Gaziosmanpaşa Üniversitesi Beden Eğitimi Öğretmenliği	2003
Lise	Manisa/Salihli Türkbirliği Lisesi	1999

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2011-2014	Kilis 7 Aralık Üniversitesi	Okutman
2014-Halen	Karabük Üniversitesi	Okutman

Yabancı Dil

İngilizce



GAZİ GELECEKTİR..

