



RAHAT. Kuru ve sıcak.

KURU KALMAK İÇİN NIKWAX® KULLANIN

Giyisi, ayakkabı ve malzemelerinizin doğadaki işlevi, uyguladığınız bakıma bağlıdır. Nikwax® ürünleri ile yapacağınız temizlik ve koruma, eşyalarınızı **su-geçirmez, nefes-alabilen** ve **hafif** yapacaktır.



Çadırlar için



Soft-shell giysiler için



Ayakkabılar için

DAHA KOLAY

Çamaşır makinasında veya elde temizleyin ve su-geçirmezlik uygulaması yapın. Çok kolay.

DAHA GÜVENLİ

İtici gaz içermez, zehirsiz, doğa dostu. SuBazlı.

DAHA KURU

Yağmurlu havada malzemenizden en fazla verimi alarak, kuru, sıcak ve rahat olun.

TÜRKİYE DİSTİRİBÜTÖRÜ: A-Z SPOR BİLGİ@AZSPOR.COM Daha fazla bilgi için: (212) 293 4684 WWW.NIKWAX-TR.COM

SATIŞ NOKTALARI

İSTANBUL: • Adrenalin • Adventure Republic • Akademik • Atlas Outdoor • Atölye • Base Camp • Bike & Outdoor • DaSport • Gezgini Outdoor • Merter Sportive Plus • Shimal • Yeşil Bisiklet
ANKARA: • Alpinist • Avpar • Bahriyeli • Dag Dash • Toros Kamp İZMİR: Dağdeniz • Dağevi • Titus BURSA: • Doğa Spor

İmtiyaz Sahibi

Aso Reklam İletişim ve Yazılım
Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti. adına
M. Nuri Erdem

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü ve Genel Yayın Koordinatörü

Gülen Eren
guleneren@4x4freelife.com

Editör

Ayşin Uysal
aysin@4x4freelife.com

Art Director

Vural Yılmaz

Grafik Tasarım

Orhan Erdem

Abone Sorumlusu

Vildan Güngör
İlker Veliçelebi

Yayın Kurulu

Ahmet Demirtaş
Ali Rıza Bilal
Bora Yurtören
Derya Kızıltaş
Ercan Tural
Erkan Birinci
Gürsel Akay
Hakan Erman
Kemal Merkit
Mehmet Becce
Özge Osmanoğlu
Taner Eraslan
Turgay Avcı
Ümit Çukurel
Volkan Akkoç
Volkan Şekerci

Yönetim Merkezi

Halil Rifat Paşa Mah. Aydınliktepe Sk.
No:11 Okmeydanı - Şişli - İstanbul

Tel : (0212) 222 38 01 - 222 16 08

Fax : (0212) 220 65 80

e-mail: info@4x4freelife.com

http://www.4x4freelife.com

Ege Bölge Temsilcisi

Ajans FTV Ltd.
Atatürk Cad. 186/2 Alagil Apt. Kat.1
D.4 Alsancak - İzmir
Tel : (0232) 464 22 60
Fax : (0232) 464 34 33

Baskı

Saner Matbaacılık

Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

Tüm yayın hakları Aso Reklam İletişim ve Yazılım
Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti." ne aittir.
Tüm reklamların sorumluluğu firmalara, yazarladaki
görüşler yazarlara aittir.
Distribütör firmalar araçlarının görünüm, donanım ve
teknik özelliklerini değiştirme hakkını saklı tutar.

Online Abonelik İçin
www.4x4freelife.com

aso

Reklam İletişim
ve Yazılım Hizmetleri
San. ve Tic Ltd. Şti.

Hem şehirli hem değil

Jeep Cherokee Limited



6

Jeep geleneği farklı arazi araçlarında sürüyor, ama Chrysler'in ürettiği bazı araçlar daha çok "Jeep" gibi duruyorlar. Cherokee Limited de bu araçlardan biri.

Bir MPV'yi

yoldan nasıl çıkardık..?

Mitsubishi Grandis DI-D



14

Sınırların ötesinde macera



20

"Sınırların ötesi" off-road için çok uygun bir tanım. Sınırlarını aşmak, hem kendini hem aracını dayanabildiği yere kadar zorlamak, dayanamadığı yeri bulunca, belki az daha vardır diye biraz daha ileri gitmek off-road yapmayı sevenlerin ortak özellikleri...

İnsan durup dururken, hiç hesapta yokken Dubai'ye gider mi?



28

İnsanın eşi Ayşe Arman fanatığı ise, Ayşe durmadan Dubai'yi anlatırsa ve bizim evde neredeyse Ayşe'nin yap dedikleri yapılıyor, yapma dedikleri yapılmıyorsa gider.

Bayılırım araba kurtarmaya Hele başkasının arabasında



32

Hafta sonu hava kuru, yer ıslak, tam ehl-i keyif off-road'cu havası. Siz off-road'cu puslu havayı sever diyenlere aldırma, ben yerler çamur olsa da havayı güneş sevenlerdenim...

Hırçın Sularda Rafting



36

Yıllar önce Spor akademisinde okurken bir hocam "AliRıza sen kürekçisin bu işleri bilirsin, Erzincan Valisi Recep Yazıcıoğlu Fırat nehrinde Rafting öğretecek adam arıyormuş. Ekibi kur da gidiver" dedi. Macera adamı AliRıza bunu ikiletir mi. Hemen sınıf arkadaşlarından 6 kişilik rafting takımı kurar...

Vali Recep Yazıcıoğlu III. eleneksel Doğa Sporları Festivali



40

Sezonun ilk doğa sporları ve havacılık festivali geçtiğimiz günlerde Erzincan'da gerçekleştirildi. 8-9 Nisan tarihlerinde 200 sporcu, profesyonel/amatör yamaç paraşütü pilotu, kanatlarını Erzincan'da havalandırdı.

“Uyuyanlar uyanmış, dikkat gerekıyor” mevsiminde off-road



44

Sonunda beklenen bahar günleri geldi; uzun ve rutubetli kış günlerini gözyaşları içerisinde uğurlamaya hazırlanıyoruz. Çok mu şaşırdınız yağmur çamurlu kışı geride bırakıp neşeli bahar günlerinin gelmesine ve ufukta sıcak yaz günlerinin belirmesine...

Ankara'da off-road'cular mahalli yarışta mücadele ettiler



48

Çankaya Mühye köyü mevkiinde yapılan yarış N1 ve N2 kategorilerinde katılıma açıldı. Ancak kayıt yaptıran araçların tümünün N2 kategorisinde olduğu görüldü. 4 etap üzerinden koşulan yarışta ekipler toplam 7 tur ve 70 kilometre yarıştılar...

“Otobüste karşılaşip kampa gitmek” üzerine
kurulmuş bir site

Pandül



52

Üniversite bitirme ödevi hazırlamak için arkadaşımınla çadırdaki kalmaya karar verdiğimiz zamanları hatırlıyorum. İnternet diye bir şey yok... Bilgi edinmek için soracağımız kimse yok... Bir çadır edinmiştik...

The Birdman

Patrick De Gayardon
23 Ocak 1960 – 13 Nisan 1998



56

Sadece paraşütçülük yapmak istemediğim, paraşütümle hayallerimin peşinden koşmak için gökyüzüne adanmış gün, şu cümlelerle tanıştım: “Bütün iyi paraşütçüler, gökyüzünün bir gün kendilerini taşımayacağı günü bekler...” Bu sözün sahibi O'Ydu.

İnönü mağaralarında off-road



60

Kış bitti sonunda. Sert geçen bu mevsimin ardından elbette farklı engellerle karşılaşacağımız bahar mevsimini ipe çekiyorduk. Ama kış ile henüz işimiz bitmedi...

Gözünüz aydın, yeni bir off-road kulübünüz oldu,

TAROSK



64

Teoride Motosiklet



72

Honda CBR 125 Cup, 25 motosikletle start alıyor



74

Reklam İndeksi	Sayfa No
Isuzu	Ön kapak içi
A-Z Spor	1
KDE Marine	5
Titus Sports	11
Bimtes	13
Grand Oto 4x4	63
Honda	73-74
Honda	Arka kapak

Editör

Ayşin Uysal

Dış güzellik mi ruh güzelliği mi?

Siz de, ben önce ruh güzelliğine ve karaktere bakarım, dış görünüş önemli değil diyenlerden misiniz?

Yalan söylüyorsunuz!

Şimdi itiraz edeceksiniz, canım her şey de güzelliğe göre seçilmez ki zaten, mesela bir tornavidayı bal gibi işlevselliğine göre seçerim, güzelliğine göre değil diyeceksiniz.

Yine yalan. Yalan değilse de kendini kandırmanın sevimli bir yolu.

Bir tornavida da güzeldir işte. Oranları kusursuz, malzemesi doğru, ele düzgün oturan bir tornavidanın dayanılmaz bir çekiciliği vardır; o nedenle işin erbabı bir ikisini dener sonra gidip birini seçer. Nedeninin güzellik olduğunu itiraf etmiyorsa utandığındandır, başka bir şey değil.

Şimdi tornavida da nereden çıktı mı diyorsunuz? Güzellik denince sadece 90-60-90 ebatlar, hokka burun, kiraz dudaklar anlaşılmaz ki? Bilgisayarın da güzeli olur, dansın da, masanın da ve tabii arabanın da.

Arabanın güzelliği bambaşka bir konudur ve de çok önemlidir. İstatistikler insanın prestijini belirleyen ve toplumsal konumunu açığa vuran şeylerin başında kullanılan arabayı sayıyorlar. İkinci sırada güzel bir eş (nedense bu tip genellemeler hep erkekler baz alınarak yapıldığı için yakışıklı bir eşten bahis yok) üçüncü sırada saat varmış. Şimdi gelin de, güzel ve sizi toplum gözünde de istediğiniz yere taşıyacak arabayı almayın. Hem, araba eş kadar kaprisli de değil. Başka bir arabaya aşık olduğunuzda ve

ayrılmak istediğinizde ne kıskançlık kavgaları çıkartıyor, ne nafaka, ne de mal paylaşımı istiyor. Tamamen sizinle aynı zevkleri paylaşır görünüyor, nereye istesenez gidiyor; yağını, yakıtını koyar, bakımını yaptırırsanız başkaca bir sorun da çıkartmıyor. Hem güzellik salonlarının, kuaförlerin ve liposaction'un, estetik ameliyatların maliyetine bakarsak, arabanın bakımı bayağı da ucuza geliyor.

Gelelim seçimde rol oynayan kriterlere. Hala karakter diyor musunuz? Sözüünüzü kanıtlamak için iri yarı, büyük, hantal, hatta çirkin görünümlü arazi araçlarınızı mı gösteriyorsunuz? Arabam özeldir, hem dış görünüşü hiç önemli değil, önemli olan torku, arazi şanzımanı kutusu, geometrisi, karın açısı, lastik ebatları, yüksekliği ve sivri kayaların derin suların içinde performansı mı diyorsunuz. Peki, öyle olsun.

İsterseniz kibarca size yanıldığınız noktayı açıklayayım:

İsterseniz şöyle açıklayayım: İki türlü güzel araba vardır. Güzel, zarif hatları, yumuşak konforlu koltukları, parıldayan gümüş renkli aksesuarları, her cins hayatı kolaylaştırıcı detayı ile sarışın ve güzel arabalar;

Ve sade çizgilere sahip, gereksiz ayrıntılardan arınmış, kaportalarında geçirdikleri mücadelelerin izlerini, vuruklarını gururla taşıyan güçlü, yetenekli amazonlar.

Sakın bana karakter demeyin, hadi itiraf edin artık,

Siz hangi güzellerden hoşlanıyorsunuz?

Sınıfında Dünyanın En Çok Satan Teknesi

MACGREGOR 26



www.macgregor26.com



KDE MARINE
Türkiye Müessili

YENİ ÇAMLIÇA MH. YEDPA TİC. MERK. C CADDESİ NO:RK-1 34779 ÜMRANIYE-İSTANBUL
TEL: 0216 471 0831pbx FAX:0216 471 0835
EMAIL : sburnaz@kde.2y.net - bcanga@kde.2y.net

Hem şehirli hem değil

Jeep Cherokee Limited

Test Sürüşü Mehmet Becce



Jeep geleneği farklı arazi araçlarında sürüyor, ama Chrysler'in ürettiği bazı araçlar daha çok "Jeep" gibi duruyorlar. Cherokee Limited de bu araçlardan biri.



Dış görünüş: Hem yeni hem klasik

Jeep Cherokee Limited'in çizgileri benim hoşuma giden bir tarzda: Hem yeni ve modern bir görüntüsü var, hem de eski seri, "hakiki arazi aracı" dediğimiz jeep'lerin klasik çizgilerini hatırlatıyor. Yuvarlak hatları, özellikle ön panjurun görünümü, farları, yapılaş mantığındaki sadelik, teferruattan uzaklık, anlaşılabilirlik o klasik jeep mantığının bir uzantısı gibi geliyor. Aerodinamik kaygılarla açısı azaltılıp iyice geriye doğru yatırılan ön cam yerine yine klasik jeep'lerde gördüğümüz cam yatıklığı bu klasik görünümü perçinliyor. Boyutları çok büyük değil, daha derli toplu bir görünümü var. Klasik görünümünün yanında çok kullanışlı detayları ile dikkat çekiyor. Özellikle arka bagaj kapağının açılışındaki pratiklik ve estetik çok güzel. Standart olarak sunulan tavandaki port bagaj ve sunroof, aracın amacına uygun kullanımlarını destekler görünüşte.

İç tasarım: Spor ve konforlu ama lüks değil

İç tasarımda genelde harekete hazır ve dinamik bir görüntü sağlanmış. Koltuklarda ve direksiyonda kullanılan deri malzeme ile kapılarda ve torpidoda kullanılan sert plastik malzeme iyi bir uyum yakalamış. Ortaya çıkan sonuç fazla boğucu lüks öğelerinden uzak, sade, anlaşılır ve sportif bir yapı. Göstergeler mavi ışıklandırması ile hem rahatça her türlü ışıkta görülüyor hem de yalın görünümü destekliyor. Arka camlarda kullanılan renkli filmler, rahat ayarlanabilen elektrik donanımlı koltuklar, elektrik donanımlı cruise control sistemi, direksiyondan ulaşılabilen müzik sistemi, yol bilgisayarı, ısıtmalı ön koltuklar gibi detaylar lüks değil konforu arttırıcı öğeler olarak araçta yer alıyor ama sportif görünümü köstekleyebilecek aşırı konfor öğelerine yer verilmemiş. Güvenlikten taviz verilmemiş. Dört teker disk ABS fren sistemi ve uniframe çelik gövde yapısı yanısıra, sürücü ve ön yolcu tarafında olduğu kadar yan taraflarda

da hava yastıkları yer alıyor. Dış tarafta da koruyucu çelik barlar ekstra bir güvenlik unsuru olarak hem de dış görünüşe olumlu katkısı ile dikkat çekiyor. Orta konsoldaki cam açıp kapama kumandalarına ise bir türlü adapte olamadım, elim hep kapıdaki eski yerlerine gitti.

Yüksek ön koltuklar ve geniş cam sayesinde görüş, hem yol üstünde hem yol dışı fazladan dikkat gerektiren yerlerde güzel. Arka koltukta oturanlar da rahat bacak uzatma değerlerinin keyfini çıkarabilir. Katlanabilir arka koltuklar bagaj kapağı yana açılırken yukarı doğru kalkan arka cam rahat yüklemeye olanağı sağlayacak şekilde.

Şanzıman Select Trac sistemi

Cherokee Limited 2.8 litre CRD'de Select Trac dört tekerden çekiş sistemi kullanılmış. Kısaca açıklamak gerekirse Cherokee'de iki tip arazi şanzıman sistemi kullanılıyor. Cherokee 2.4 Sport modelinde kullanılan



Command Trac ve 2.8 ile 3.7 motorlu tüm Cherokee'lerde kullanılan Select Trac sistemi. Command Trac sistemi part time bir sistem, bu sistemin sadece kaygan zeminlerde dört çeker olarak kullanılması uygun ve kuru asfalt gibi sürtünmenin fazla olduğu zeminlerde araç kasılacağından dört çeker konumunda kullanılması tavsiye edilmez. Kasılma yaşanmasının sebebi Command Trac sistemi içinde ön ve arka tekerlekler arasında dönüş farkına izin verecek bir ara diferansiyel sisteminin bulunmaması. Select Trac sistemi ise full-time diye tabir edilen, aracın her koşulda dört çeker kullanılabilesine olanak sağlayan bir sistem. Bu sistemde transfer

kutusunda kilitlenebilen bir diferansiyel bulunduğundan araç kuru zeminde de rahatlıkla kullanılabilir. Select Trac sisteminde 2H konumu, aracın arkadan çekişli iki çeker konumunda olduğunu gösteriyor. N / nötr ya da boş konum araç çekilirken alınması gereken konum. Part Time, sadece çamurlu, karlı zeminler gibi kaygan zeminlerde kullanılıyor. Bu konumda orta diferansiyel kilitlenmiyor. Full Time ise kuru zeminlerde ve yağmurlu günlerde de kullanılabilen dört çeker konumu. Command Trac sistemindeki 4H konumu ile Select Trac sistemindeki Part time konumu birbirine benzer, iki sistemin de arazideki performansları benzerdir. Select





Trac sistemi ilave olarak kuru zeminde de dört çeker kullanım olanağı sunuyor.

Cherokee'de arazi şanzımanının kontrolü manuel ve kolay bir sistem. Zaten arazi araçlarında ilk baktığım şey de bu gibi sistemlerin off-road kullanımına uygun pratiklikte olup olmadığı. Bu sistemle yaklaşık 80 km süratte giderken rahatlıkla 2H'dan part time ya da full time 4x4'e almak mümkün. Low'a almak içinse aracı durdurmak gerekiyor.

Motor

Cherokee'nin 2,8 litre Common Rail Dizel Power Tech motoru, gücü bire bir hissetmenizi sağlıyor. 3.800/d de 163 hp maksimum güç ve 1800 d/d de 360 Nm maksimum tork sağlayan motor uyumlu şanzıman sistemi ile hem yolda

hem de arazide güçlü bir yardımcı. Jeep Cherokee'deki IS43 süspansiyon sistemi de esnek ön bağımsız süspansiyon ile arka yekpare aksı birleştiren ve yolda olduğu kadar arazide de performans ve dengesini sevdiğim bir sistem.

Motorda en çok dikkatimi çeken yönü sesi. Yol dışında kulağa güzel gelen homurtu yolda özellikle yüksek devirlerde rahatsız edici bir uğultu halini alabiliyor. Hatta müzik sesini bile bastırabiliyor.

Yol dışı sürüş, Oranlar ve açılar

Jeep Cherokee 38 derece yaklaşma açısı, 32,4 derece kaçış açısı ile farklı arazi şartlarındaki engebeleri rahatlıkla aşacak oranlara sahip. Ancak yolda daha konforlu sürüş sağlamak kaygısı ile alçaltılan araçta, karın açısı kötüleşmiş. 24,3 derece



ile karın açısı özellikle tepe geçişlerinde sorun yaşatmaya aday. Ancak aynı yükseklikteki bir şehir aracına kıyasla karın açısı yine de iyi.

Araç altı koruyucu plakalar ve yan koruyucu barlar arazide rahat bir sürüş yapmanıza yardım ediyor. Tüm bunlara ilave olarak Jeep Cherokee'lerin arka diferansiyelinde bulunan limited slip diferansiyel kilidi aracın arazi ve yol çekiş performansına büyük katkıda bulunuyor. Standart Trac-Lok limited slip arka diferansiyel kilidi, mevcut tork kuvvetini %100'e varan oranlarla en fazla sürtünmeye sahip arka tekerleğe veriyor. Bu sayede aracın arazide takılma şansı oldukça az.

Yolda seri ve hızlı bir araç

Arazide dezavantaj olan alçaklık yolda tamamen avantaja dönüşüyor. Yol tutuşu ve performansı spor bir araba kadar. Turbo gecikmesini hesaba katmazsanız araç hemen toparlanıp yolu kavriyor. Zaten bu tarz araçlar yol dışından çok yol konforu ön plana çıkarılarak tasarlanıyor.

Sonuç

Cherokee Limited kullanımı rahat, kuvvetli, spor tasarımlı ama eski klasik bağlarından kopmamış bir "Jeep"

Daha büyük araçlar yerine bu ebatlarda Jeep alan kişilerin içlerinde daha sportif ve araziye çıkmaya daha hevesli bir ruh olduğunu varsayıyorum. Cherokee Limited de delikanlı görünümü ile bu işe uygun bir araç.

Şanzıman sistemi, motorunun gücü, gövde yapısı ve yaklaşma, kaçış açıları ile yan eğim açısı off-road'cu bir geleneğe sahip. Ama yeni nesil araçların hemen tümü gibi yol dışı seçeneği vermekle birlikte daha çok yol kullanımı hedeflenerek tasarlanmış. Bu tasarım aracı yolda rahat ve akıcı kılıyor. Yolda tek sıkıntısı fan motorunun özellikle yüksek devirlerde gürültüsü. Yol dışında tek eksiği ise alçaklığı ve karın açısı.

Şimdi oyun sırası büyüklerde... Oyuncaklar Titus'ta!

Doğayla içiçe bir ortamda gerçekleştirebileceğiniz alternatif sporların hepsini Titus Doğa Sporları Merkezi'nde ve bu sporlar için ihtiyacınız olan her türlü malzeme ve aksesuarı dünyanın en iyi markalarıyla Titus Sports'ta bulabilirsiniz. Burada, İZDOFF Derneği'ne de üye olabilir, Feronia Doğa Sporları Kulübü ile bağlantılı olarak hafta sonu aktiviteleri ve yarışmalar için detaylı bilgilere ulaşabilirsiniz.



 **Feronia**
Doğa Sporları Kulübü

- Outdoor • Trekking • Kampçılık • ATV safari • Off road • Paintball • Tırmanma duvarı
- Bungee jumping • Orientiring • Su sporları • Windsurf - Kite • Dalış - Yüzme
- Kayak - Snowboard • Okçuluk • Bisiklet • Farklı takım çalışmaları • Eğitim ve seminerler...





Sonuç olarak Jeep Cherokee Limited 2.8 CRD hem şehirli hem de araziye uygun bir araç.

Jeep Cherokee Limited 2.8 lt CRD

MOTOR	
Tip	I - 4 -- CRD
Silindir Hacmi (cc)	2.776 cc / 16 sübap
Silindir Çapı x Strok (mm)	94.0 x 100
Sıkıştırma Oranı	17.5:1
Maximum Güç	163 Hp @ 3.800 d/d
Maximum Tork	400 Nm @ 2.000 d/d
Yakıt Tüketimi (S.İçi, S. Dışı, Ortalama)	12.7 - 8.2 - 9.9
0 -100 km/h Hızlanma	12.2 sn
Max. Hiz	174 km/h
Emisyon CO - g/km	262
Şanzıman	Elektronik kontrollü 5 ileri
Arazi Şanzımanı	Select Trac
Yakıt Sistemi	Common Rail Diesel (CRD)
Enjeksiyon kontrol sistemi	Katalitik konvertör
Çekiş Sistemi	4x4
Diferansiyel	Kilitli diferansiyel
Tahvil oranı	4,10
Frenler (Ön/Arka)	Havalandırılmalı Ön Sabit Arka
Lastikler	235/70 R16

DIŞ EBATLAR	
Yaklaşma Açısı	38.1
Uzaklaşma Açısı	32.4
Kırılma Açısı	24.3
Yerden Yükseklik (Boş Halde) (cm)	24
YerdenYükseklik (Tavan Rayları Hariç) (mm)	1783
YerdenYükseklik (Tavan Rayları Dahil) (mm)	1816
Uzunluk (mm)	4496
Genişlik (mm)	1819
İki tekerlek arası iz genişliği (ön) mm	1524
İki tekerlek arası iz genişliği (arka) mm	1518
Dingil Mesafesi (mm)	2649

İÇ EBATLAR	
Kargo Kapasitesi lt	1954
Baş Mesafesi - ön (cm)	103
Baş Mesafesi - arka (cm)	107
Ayak Mesafesi - ön (cm)	104
Ayak Mesafesi - arka (cm)	94
Oturma Alanı (lt)	2936
Koltuk Sayısı	5
Omuz Mesafesi - ön (cm)	144
Omuz Mesafesi - arka (cm)	144
Kargo alanı, Yerden Yükseklik cm	76

AĞIRLIKLAR	
Araç Ağırlığı (kg)	1876
Yakıt Deposu (lt)	77.6
Çekme Kapasitesi (kg)	2268
Ağırlık Dağılımı (Ön) %	47
Ağırlık Dağılımı (Arka) %	53

BİLGİ BİZDE KURTARILIR



Bir MPV'yi
yoldan nasıl çıkardık..?

Mitsubishi Grandis DI-D

Levent Uysal



Otomobil dergilerinin bir çoğunda arazi araçlarının testleri yapılırken, 0-100 hızlanması, klimanın performansı, koltukların ısıtması ya da aracın viraj kabiliyeti üzerinde görüş bildirilir sadece. Belki ortalama kullanıcının bu yöndeki beklentisi, yol dışı araçlarının sadece yol performanslarının işlenmesine yol açıyor. Ancak arazi aracının karakteristiklerini belirleyen ana özellikler bunlar olmadığı için her zaman yanlış bulmuşumdur bu yaklaşımı. Bir arazi aracını tanıtmak için hücum ve kaçış açılarından, tekerleğin dikey hareket mesafesinden, transfer kutusunun oranlarından, karın yüksekliğinden filan bahsetmek gerekir. Diğerleri ikinci planda gelen özelliklerdir, eğer saf kan bir arazi aracı ise test edilen.

Fakat bu sefer tam tersi bir durumla karşılaştım. Saf kan bir YOL TAŞITINI test ettim. Test etmekle kalmadım, bu normal yol aracını da yol dışı formatında bir teste tabi tuttum. Testin bir kısmı TEM üzerinde olurken geri kalan kısmı, “arazi” olmasa bile toprak üzerinde gerçekleşti. İntikam mı aldım ne?...

‘80’lerde moda haline gelen MPV –Multi Purpose Vehicles, yıllar geçtikçe imaj tazeledi. Station Wagon aile arabası ile Sedan karışımı bu araçlar giderek daha

genç ve dinamik çizgilere ve daha “geniş” amaçlara sahip oldular. Eskiden sadece aile ziyaretlerinde kullanılan orta yaşlı anne-baba arabası olarak dudak bükülen bu araçların yeni nesilleri, daha genç ve maceracı ailelerin ya da kalabalık toplulukların her türlü gezi ve eğlence ağırlıklı ufak tefek maceralarına ve kaçışlarına izin veren yardımcıları halini aldılar. Olayın bu yönünü denememiz için elimize harika bir fırsat geçince hayır diyemedik ve Mitsubishi Grandis’i alıp dere tepe düz giderek bu aracın macera dayanıklılık katsayısını belirlemeye çalıştık. Outdoor yaşamına meraklı “Anne Baba”lar olarak Grandis’in dinamik yapısına uygun bir performansı olup olmadığını test ettik. Grandis de bize uyum gösterdi. Belki de motorun sesi, bu sportif hissi artırmak için bilinçli olarak biraz yüksek tutulmuştu.

Araca ilk bindiğimde geceydi ve Grandis ile ilgili tek ön bilgim daha önce bir Avrupa seyahatinde görerek çizgilerinden hoşlandığım idi. Grandis’in motoru sıcaktı ve hemen gazlamama olanak verecek bir ortamdıydım. Sesini duymasam ve 4000 rpm’le sınırlı devir saatini görmesem, performansına bakarak benzinli versiyona bindiğimi düşünebilirdim. Gecenin karanlığında TEM asfaltına dalan MPV

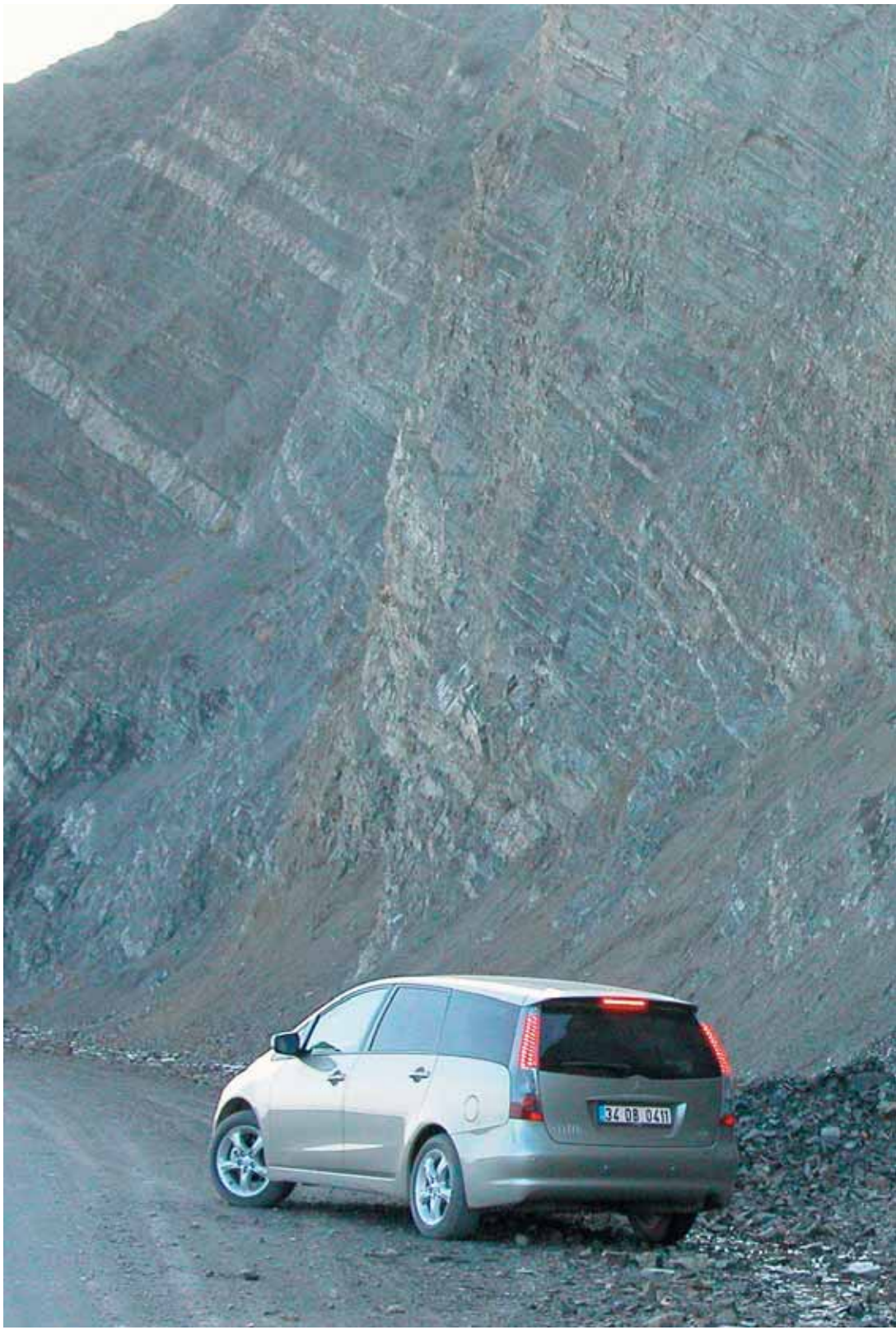
bir taraftan yüksek oturuş pozisyonuyla ancak bir SUV’un sağlayabileceği görüş hakimiyetini verirken uzun dingil aralığının sunduğu oturaklılığın da yardımıyla motorun tüm gücünü emrime verdi. Birbirlerine yakın seçilmiş 4, 5 ve 6. vites oranları da bir taraftan araca olan hakimiyeti artırırken diğer taraftan vites küçültmeler sırasında motorun ani olarak çok yüksek devirlere çıkmasını engelliyor ve sürücüyü tatmin ederken yolcunun da rahatsız olmamasını hatta sürati hissetmemesini sağlıyor.

Dış Görünüş, dengeli ve dinamik

Ertesi gün, gündüz gözüyle aracı inceleme fırsatım oldu. Yepyeni bir araç olan Grandis, normal büyüklükte bir MPV’nin esnekliğini station’ların tarz ve görünümüne eklemiş. Uzun (4765 mm) ama daha alçak (1655 mm) bir tasarıma sahip. Rakiplerinden yaklaşık 10 cm daha alçak olan Grandis’in, ayağını yere sağlam basan duruşu ve iyi seçilmiş şanzıman oranları, uzun dingil mesafesi (2830 mm), geniş tekerlek açıklıkları (1550/1555 mm) hem görünüşüne hem de dengeli sürüşüne etki eden faktörler.

Yandan bakıldığında değişken çizgileri aracın çok düz hatlı olarak algılanmasına engel





oluyor. 4 ampüllü farların çarpıcı biçimi, LED'lerin kullanımı, ön taraftaki ızgara, önden açılan motor kapağı, iki yuvarlak sis lambası tarafından yandan sarılmış geniş bir hava giriş aralığı, entegre arka tavan spoileri, 16" tekerlekler otomobilin karakteristik çizgilerini belirliyor.

İç tasarım, fonksiyonel ve rahat

Grandis'in iç tasarımında kullanışlılık ve rahatlık hakim. Direksiyon ve göstergeler kullanım kolaylığı açısından rahat. Yüksek oturma pozisyonu görüş üzerinde çok olumlu

etki yapıyor. Ayrıca üç aşamalı aydınlatmanın etkisi de çarpıcı: Konağı çevirmek – mavi renkte ve sırasıyla – sayaç halkalarını, ibreleri ve nihayet kadrantları aydınlatıyor.

Tüm MPV'lerde olduğu gibi Grandis'de de ön cam ile torpido üstünde geniş bir hacim var. Bu hacim, yukarıda, ortada yer alan ek bir torpido gözü ile hayli etkin bir şekilde değerlendirilmiş.

Hide & Seat üçüncü koltuk sırası MPV oyununa bir parça da şıklık katıyor. Bu sistemle ağır koltukları katlamaya,

çıkarmaya, taşımaya ve depolamaya gerek kalmadan koltuklar kolayca döşeme altına katlanabiliyor. Grandis, yedi kişilik koltuklardan ikinci ve üçüncü sıraların birleştirilmesiyle elde edilen iki kişilik yatağa kadar, E-segmenti station'lar ile karşılaştırıldığında pek çok imkân sunuyor. Gerçekte, bu özellik, Grandis'i anında, 4/5 kişilik (seçilen konfigürasyona bağlı olarak) veya 6/7 kişilik bir otomobile dönüştürüyor. İkinci ve üçüncü sıralar katlandığında, bagaj golf çantaları ve bisikletler gibi uzunlamasına hacimli eşyaları da alacak kadar uzun hale geliyor.



İkinci sıra yolcuları için açılır kapanır okuma masaları, şişe tutuculu ön kapı cepleri. Çifte torpido gözü, gösterge panosu üzerinde kapalı saklama bölmesi, üçüncü sıra altında ayrılabilir saklama bölmesi, bardak tutucuları, güneş gözlüğü kabı, bagaj ağı gibi keyifli kolaylıklar araç içinde daha ferah ve kullanışlı bir ortam yaratıyor:

Grandis yolcusuna özen göstermiş. Araçta, sigara dumanı ve kötü kokuları emen ve bunları ayrıştıran malzemeler kullanılmış. Bu malzemeler çevre dostu ve temiz bir iç mekân yaratmış. Koku giderme özelliğine sahip, polen ve tozu temizleyen bir hava filtresi

de standart olarak mevcut. Ayrıca Grandis, yolcuları UV ve termal radyasyondan koruyan standart güneş kontrollü cam tabakasıyla donatılmış.

Pompalı püskürtme

Grandis'de MMC, kendi tasarımını kullanmak yerine uygun bir dizel motoru dışarıdan tedarik etmeyi seçmiş. Kaynak Volkswagen. 2003'de duyurulan bu anlaşma, 2005'ten başlayarak 2.0 lt.lik bu motorun tedarikini kapsıyor. Volkswagen'in bu motoru yüksek çalışma basınçlarında işliyor. Bir avantaj olarak da daha yüksek güç ve tork

değerleri daha düşük yakıt tüketimiyle elde edilebiliyor ve düşük emisyon seviyelerinde "temiz" bir yanma gerçekleşiyor. Grandis bu şekilde donatılan ilk Mitsubishi Motors otomobili. DI-D, 1968 cc, turbo şarjlı hava/içten soğutmalı, DOHC, 16 valf, EU-4 uyumlu bir motor. Pompa püskürtmeli enjeksiyon sistemiyle donatılmış olan bu motor bloğu 4000 devir/dakikada 100kW / 136 ps ve 1750 devir/dakikada 310 Nm ürettiyor. Motor ayrıca dizel versiyona özel 6 ileri vitesli bir manuel vites kutusuyla da eşleştirilmiş. Bu transmisyon, daha uzun debriyaj ömrü için otomatik ayarlanan bir debriyajın yanı sıra vites değiştirme titreşimi ve gürültüsünü

de bastıran, yeni geliştirilmiş bir Çift Kütleli Volanı (Dual Mass Flywheel) ön plana çıkarıyor.

Euro-4 uyumlu bu motor 1710 kg.lık Grandis DI-D'ye, 195 km/s maksimum hız, 10.8 saniyede 0'dan 100 km/s. ye çıkış, 100 km.de 6.6 ile düşük yakıt tüketimi ve 176,2 g/km CO2 ölçümüyle sınıfının en iyi performansını sağlıyor. Bizim yaptığımız ölçümlerde de bu fabrika verilerini doğrulayan değerlere ulaştık. Kullandığım Grandis 2.0 lt. 136 ps pompa püskürtmeli dizel motoru, direksiyon / süspansiyon / frenleri ve tam bir sedan kadar iyiydi. Tek şikayetimiz bu performanslı motorun biraz sesli olması idi. Dışarıda yüksek denebilecek olan bu motor sesi, hayli başarılı olan izolasyona rağmen içeriden de az da olsa, duyuluyordu. Diğer taraftan sportif kullanım konusunda da tatminkar verilere sahip araçta, bir hırıltı şekline bürünen bu ses söz konusu tatmin duygusunu da biraz arttırmıyor değil.

Aslında Mitsubishi, motor bölümüyle iç mekân arasındaki tüm açıklıklar için tam

ses yalıtımı, dolgu ve diğer ses emici malzemelerin kapsamlı kullanımı, aracın tümü etrafında çifte kapı hava bandı, yol gürültüsünün yanı sıra gövde gürültüsü ve titreşimini de azaltmak için sferik kesitli kapı panelleri gibi önlemlerle yüksek seviyede iç sessizlik için gerekli çalışmaları yapmış ve başarılı olmuş.

Yolda

Aracın özelliklerini öğrendikten ve kendisini biraz inceledikten sonra uzun yol kullanımını görmek için sabah tekrar yola çıktık. Gene TEM ve bu sefer biraz daha uzun ve kalabalık bir ortam. Kamyon, otomobil, otobüs ile dolu yol bize aracı her yönüyle test etme imkanını verdi.

Kısa tutulmuş 4-5-6. vitesler aralığı seri bir şekilde vites değiştirme olanağı verirken motor devrinin gereksiz yere fazla yükselmesini de engelliyor ve kaput altındaki gücün orada kalmayıp tamamının yola aktarılmasını sağlıyor. Tabii sürekli en uygun devirde kullanmak, yakıt ekonomisini de

beraberinde getiriyor. Büyük ve yüksek bu aracın hayli geniş bir yan yüzeyi bulunmasına rağmen, başarılı aerodinamiği sayesinde yan rüzgarlardan etkilenmediğini fark ettik.

TEM'deki tatminkar sürüşten sonra, kalitesi çok tartışmalı –o nedenle bizim testimiz için çok uygun olan- olan bir Double Yol'a, Tekirdağ yönüne döndük. Düzgün olmayan bir zemin, yer yer tümsekler, çukurlar, inşaatlar ile onların yol ortasındaki artıkları ve trafik; minibüsler, traktörler bisikletler...

Bu keşmekeş içinde Grandis, yeterli gücü, bu gücü zemine ulaştırmadaki başarısı, frenleri ve yol tutuşu ile iyi bir imtihan verdi. Kısa aralıklarla atılan sprint'lerden sonra şerit değiştirmeler, bazen frenler ve tümsek arkası çukurlar aracın yürür aksamı kadar süspansiyonunun da iyi olduğunu gösterdi bize. Bunun üzerine, ilk planımızda olmamasına rağmen, aracın içindeki 4 kişi ve bir cocker'in off-road'cu ruhlarının da itisiyle, Grandis'i yoldan çıkarmaya karar verdik.

Bu yoldan çıkarma, ya da baştan çıkarma





diyelim, sizi yanıltmasın. Bir off-road testine girişmedik. (Bkz. Yazının ilk paragrafı). Ama ortalama bir MPV kullanıcısının kolay kolay girmeyeceği yerlere de girdik.

Biraz yol dışı

Tekirdağ'dan Şarköy'e ulaşmak için sıra dışı bir yol olan Uçmakdere yolunu bilenler bilir sadece. Son derece bozuk bir yol eşliğinde muhteşem bir manzara vardır. Pek az kişinin girmeye cesaret ettiği bu yolda Grandis, içinde 4 kişiyle son derece rahat bir yolculuk sağladı bizlere. Uzun şasisine rağmen başlarda çok dikkatle girip çıktığımız çukur ve tümseklere gittikçe daha rahat yaklaşır olduk. Bunun da verdiği cesaretle daha da tali yollara, tarlaların arasına, hatta dere geçişlerine sürdük altımızdaki aracı. Freelif e okuyucularının bekleyecek ve tahmin edecekleri gibi.

Tamam, bir arazi taşıtı değil altımızdaki. Zaten öyle bir iddiası da yok. Ama sınırlı olanakları içinde bizi tatmin etti Grandis. Erişilmesi güç “Gergedan Çiftliklerinden (!)”, “kutsal (!) ağaçlara” kadar bir çok noktaya erişebildik o gün. Çayır çimen üstünde de asfalt yollardaki kadar rahat ettiğini gösterdi bize. Bozuk yollara, taşlarla kaplı tarla arası geçitlere, ufak derelerle devamlı bölünen Milli Park orman içi yollara bana mısın demeden rahatlıkla ilerledi. Kesinlikle nanemolla bir şehir içi arabasından farklı olduğunu ispat etti bence.

Dört kişi ve bir cocker ile dönüşe geçtiğimizde ise boş ama çok virajlı bir yolda test etme imkanını yakaladık bu sefer. Koca gövdesi ama uzun dingil aralığı ile MPV virajlı yolda da başarılı bir sürüş sağladı. Her ne kadar kendi türü için alçak olsa da, gene de yüksek bir araç olan Grandis, virajlı ve hızlı bir yol için dezavantaj olan bu özelliğini

çok fazla hissettirmed i bize. Peş peşe ve hızlı girilen sert virajlarda biraz yan yatsa da fazla rahatsız edici bir durum sergilemedi. Aracın içindeki yolculardan ikisinin lehte, üçüncüsünün aleyhte tezahüratı içinde geçiverdik 30 km'yi. (Cocker herhangi bir yorumda bulunmadı).

Özetle Grandis çekici dizaynı, teknolojik özellikleri, başarılı performansı ve göreceli düşük tüketimi ile hem türü içinde hem de genel klasmanda başa g üreşebilecek bir görüntü sergiliyor. Bunlar aracın artıları. Biraz gürültülü çalışan motor ile yol bilgisayarının, yakıtın bitmesine yakın sapıtması, (yakıt alınca düzeldi) eksi yönlerini oluşturmakta.

Sonuç olarak Grandis, macera beklentisi ile yola çıkan bir topluluğu her çeşit yolda, güvenle ve keyifle götürmeye hazır bir araç. Öyle yol dışına çıkınca bacakları da titremiyor.

Sınırların ötesinde macera



“Sınırların ötesi” off-road için çok uygun bir tanım. Sınırlarını aşmak, hem kendini hem aracını dayanabildiği yere kadar zorlamak, dayanamadığı yeri bulunca, belki az daha vardır diye biraz daha ileri gitmek off-road yapmayı sevenlerin ortak özellikleri.

Bu kez off-road’cular her anlamda sınırların ötesine geçtiler.

Üç gün boyunca sabahın köründen gece yarısına ve tekrar sabaha dek doğa içinde mücadele ettiler, yürüyerek inemeyecekleri kayalıklardan araçları ile aşağı atladılar, araçları ile yüzdüler, tırmandılar, bazen araçları onları götürdü, çoğu zaman onlar araçlarını neredeyse sırtlarında taşıdılar.

Ve tüm bunları Türkiye sınırlarının ötesinde Yunanistan’da yaptılar.

Yunanistan’da organize edilen uluslar arası Evros Adventure Trophy’ye Türkiye’den 11 araç ve 22 yarışçı katıldı.

Türkiye’de düzenlenen çeşitli organizasyonlarda “komşu” off-road’cular ile birlikte maceraya atılmak için yüzlerce kilometre yol aşarak ülkemize gelen Yunanlı ekipler, bu kez ülkelerinde düzenlenen uluslar arası bir trophy organizasyonunda Türk off-road’cuları konuk ettiler.

24-26 Mart 2006 tarihleri arasında Yunanistan’ın Orestiada şehri yakınlarında yapılan Evros Adventure Trophy’ye başta Yunanistan olmak üzere Bulgaristan, Romanya, Sırbistan, Slovenya, Bosna-Hersek, İtalya ve Belçika’dan olduğu kadar Türkiye’den de büyük ilgi vardı. 10 ülkeden toplam 41 takım ve 82 araç

bu çetin organizasyonda 4x4 araçları ve takımları ile Dadia Milli Parkının muhteşem doğal güzellikleri arasında yüksek zorluk derecesine sahip off-road etaplarını aşmaya çalıştılar. Yaklaşık 1500 seyirci etapların çeşitli yerlerinde yarışçıları cesaretlendirmek için hazır bekliyordu.

Evros bizim Meriç nehrinin Yunanca’sı

Balkanların en zorlu ve dayanıklılığı en çok sınanan organizasyonlarından biri olan Evros Adventure Trophy’de ekipler 3 gün boyunca “zor”, “çok zor” ve “olanaksız” parkurlarda araç sürdüler. 2 araç ve 4 kişiden oluşan takımlar trophy boyunca neredeyse

hiç uyumayıp sabah erken saatlerden gece yarısına kadar süren etaplarda yardımlaşarak yol almaya çalıştılar.

Türkiye’den kayıt yaptıran 6 ekip, 12 araç ve 24 yarışçı Yunanistan’a gidene kadar da bir çok problemi çözmek zorunda kaldılar. Çeşitli sağlık ve araç sorunları ardından sadece 5.5 ekip Yunanistan’a varabildi. Türklerin çok olduğu Orestiada bölgesinde düzenlenen yarışta etraflarında Türkçe konuşan kişilerin çokluğu bizim yarışçıların kendilerini ülkelerinde hissetmelerine neden oldu.

Geçtiğimiz yıllarda Türkiye’de yapılan Trophy organizasyonlarına katılan ve



karşılıklı sıcak bir ilişki kurulan Yunan Organizatör 4x4 Evros Kulübü, Türkiye'den gelen takımları özel bir ilgi ile karşıladı. Bu ilginin en belirgin göstergesi Türk yarışçıların start sıralamasında en ön sıralara yerleştirilmesiydi. Mehmet Becce ve Zafer İşeri'nin pilotluk yaptığı Suzuki takımına 1 ve 2 kapı numaralarını veren organizasyon, Türk 4x4 ekiplerine karşılaştıkları her zorlukta destek oldu ve sorunlarının çözülmesi için uğraştı.

Takım arkadaşı gelemeyen Hakkı Ağaoğlu-Abdullah Ağaoğlu ekibi Evros'ta Slovenyalı bir ekiple, Zoran Bilan ve Bajic Miroslav ile eşleşerek start alma şansı buldu.

Başarılı bir Trophy'nin vazgeçilmez unsurları: Nehir geçişleri, uçurum inişleri, tehlikeli yan eğim geçişleri, yön bulma ve baskı altında araç sürebilme

3 senedir uluslararası katılıma açık trophy düzenleyen Evros Off-Road Kulübü giderek

Türk ekipler 11 araçla ve sadece 5.5 takımla katıldılar.

Suzuki Off-Road Team Turkey	Mehmet Becce-Hakan Budak	Suzuki G.Vitara
	Zafer İşeri-Taner Eraslan	Suzuki Jimny
2 Fast 2 Furious	Ahmet Tinkır-Arda Altuntaş	Jeep CJ8
	Hüseyin Özkara-Koray Özkara	Suzuki G.Vitara
Vefa Titus	Sadık Vefa-Murat Menilik	Jeep CJ7
	Mahmut Akülke-Necmi İnan	Mitsubishi Pajero
TomMartin Team	Ali Doğaner-Murat Yolbulan	Suzuki G.Vitara
	Ertan Eşim-Ümit Ural	Suzuki G.Vitara
Tarzan Team	Güneş Top-İbrahim Bükücü	Mitsubishi Pajero
	İlyas Sönmez-Hüseyin Afsar	Mitsubishi Pajero
	Hakkı Ağaoğlu-Abdullah A.oğlu	Suzuki Jimny

daha komplike ve daha zor yarışlarla ilgiyi arttırmayı hedeflediğini gösterdi. Trophy, zor parkurları kadar sorunsuz organizasyonu, görevlilerin desteği ve katılan araçların farklı özellikleri ile de dikkat çekti. Güvenliği ön planda tutan organizasyon, etapların uzaması pahasına geçiş kurallarını en risksiz şekilde uyguladı. Türkiye'den gelen yarışçılar sadece güvenlik kaygıları bu derece yüksek olan bir organizasyonda, tüm yarışan araçlarda roll-cage bulunmamasına şaşırıldı. Çok dik eğimlerin, tehlikeli yan geçişlerin ve zor kaya etaplarının olduğu bu tarz bir

yarışmada, takla atan 4x4 sayısının fazlalığı da bu güvenlik önleminin önemini bir kez daha gözler önüne serdi.

İpsala'ya 35 km mesafede yer alan Dadia Milli Parkında gerçekleştirilen yarış 3 gün 3 farklı parkurda yapıldı. Son derece güzel doğal görüntülerle çevrelenen yarışçılar, ilerde daha stressiz bir zamanda yine aynı yerlere gelip kamp kurma kararı aldılar. İlk gün 70 kilometre uzunluğunda büyük kayalar ve çok dik inişlerle dolu bir parkurda mücadele eden yarışçılar, ikinci gün yine kayalarla dolu bir dere yatağında ve orman içi parkurlarda yarıştılar. Üçüncü gün navigasyon ağırlıklı nispeten hafif bir parkuru tamamlayan ekipler günü özel seyirci spesisyalinde bitirdiler.

Türkiye'de koşulan off-road yarışlarında pilot ve co-pilotan oluşan ekipler belirli bir parkuru tamamlamak ve sınırlı bir zamanda finişe gelmek durumundalar. Bu arada ceza zamanları üzerine eklendikten sonra en iyi



zamanı yapan ekip başarılı oluyor. Etaplarda yarışılan süre de genelde uzun olmuyor ve dakikalarla ölçülebiliyor.

Trophy tarzı yarışlarda ise yarışın sadece tahmini bir süresi var. Bu süre de 8-9 saatten başlıyor. Start aldığı andan başlayarak etap finişine kadar geçen süre yarışçının ceza puanını belirliyor. En az ceza puanı alan ekip ilk sıraya yerleşiyor. Start alan yarışçılar hem navigasyon becerilerini, hem sürüş yeteneklerini, hem off-road ekipmanlarını kullanmadaki becerilerini hem de parkur içinde ilerlenecek en doğru yeri bulmak için off-road deneyimlerini kullanmak durumundalar. Tüm bunlara ilaveten fiziksel ve psikolojik olarak, saatler sürecektir yoğun fiziksel uğraşa dayanabilecek kadar güçlü olmak zorundalar. Trophy tam bir dayanıklılık yarışı. En hızlı olan değil, kendini, aracını ve takımını en iyi bilen, en dayanıklı ekip finiş görebiliyor.

Yarışa katılan Türk ekipleri özel hazırlanmış Suzuki, Mitsubishi ve Jeep marka araçlarla yarıştılar. Yükseltme kitleri ve özel

süspansiyon sistemleri ile donatılmış 4x4 araçlar vinçler ve kum paletleri ile takviye edilmişti. Her ekipte yönünü tayin etmek için gereken GPS'ler, pusulalar ve tripmaster'lar bulunuyordu. Ayrıca zorunlu ekipmanlar arasında yer alan halat, U kilit ve makaralar yarış sırasında ekiplerin işlerini bir hayli kolaylaştırdı.

Zor engelleri aşabilmek ve aracını hasara uğratmak arasındaki ince çizgiyi koruyabilen yarışçılar Evros Trophy'nin başarılı isimleri oldular

İlk kez takım olarak yurt dışı bir organizasyona katılan Suzuki Off-Road Turkey ekibinden Taner Eraslan, ilk günü lastik sorunu ile hatırlıyor. Daha ilk kilometrelerde lastikleri patlayan ekip, sonraki kayalık dere etabına yine iki lastiği patlak girmek zorunda kaldı. Özellikle kar yağışı altında koşulan ilk gün tüm ekiplerin dayanıklılık limitlerini sınadıklarını söyleyen Eraslan, yine de bu kırıkcı etapları araçlarının performansı ile sorunsuz atlattıklarını söyledi. İkinci günün sonuna doğru etabın

bitmesine çok az mesafe kala ortaya çıkan mekanik sorunlar, ekibi parkur dışından yolunu bulmaya zorladı. Gece karanlığında bilinmeyen orman yollarında navigasyon problemiyle baş başa kalan ekip GPS aletleri ve outdoor tecrübeleri sayesinde yollarını bulmayı başardılar.

Engelli etaplarda bazı tehlikeli geçiş noktalarında her ekibin birer birer geçmesini şart koşan organizasyon, uzun metrajlı vinçleme yapılan bu geçişlerde gergin vinç halatının tehlike yaratmaması için bir ekip geçişi tamamlamadan, diğerinin ilerlemesine izin vermedi. Bu karar ile güvenli bir yarışı garantilemiş oldu ama etap start noktalarında saatlerce süren yığılmalara yol açtı. Gece karanlığında hala etap startı için bekleyen ekipler 6 saat geçtikten sonra hava şartları ve karanlık yüzünden etabın ertelenmesi nedeni ile moral bozukluğu yaşadılar. Ancak sabah erkenden tekrar start alan ekiplerin hepsi etabı gündüz gözü ile tamamlamayı tercih edeceklerini fark ettiler.



Eraslan, “Soğuk bir yana, yorgunluk bir yana, bir de bekleyiş çok moralimizi bozdu. Ancak sabahdan akşama kadar tabiat içerisinde doğal engellerle mücadele etmek ve böylesi büyük bir organizasyonda başarı için çabalamak tüm ekip için her türlü yorgunluğu ve aksaklığı unutturan faktörlerdi.”

Gece geç vakit etabı en son bitiren takımın ertesi sabah erken ilk başlayacak olması trophy'nin en zorlu kurallarından biriydi

Yarıшта büyük sorunlarla boğuşan bir diğer ekip Sadık Vefa ve Nemci İnan'ın pilotluklarını yaptıkları Vefa Titus ekibiydi. 2. gün Pajero'larında şanzımanında sorun yaşayan ekip, günün sonunda yarışı bırakma tehlikesi ile karşılaştı. Ekibin imdadına Evros Off-road Kulübü'nden Dimos yetişti. Gece 2'de birkaç telefonla takıma gerekli servise ulaşan Dimos, hala nasıl olduğunu anlayamadıkları yollarla 80 km ilerden Pajero'nun arazi ve şanzımanını getirtti. Sabaha kadar 4 saat uğraşan ve kendi araçlarına tam uymayan şanzımanla kendi araçlarından çıkan şanzımanın uygun

parçalarını birleştirip araçlarına takan Nemci İnan, sabah 8.30'da tekrar start almaya hazırды. O gün de hiç uykusuz gece yarlarına kadar yarışan İnan gerçekten insanüstü bir çaba harcadı. Dimos olmasa yarışa devam edemeyeceklerini söyleyen Sadık Vefa “Burada Türklere karşı gerçekten farklı ilgileri var, start anında birkaç kelime söylemem için mikrofonu bana verdiklerinde, Türk olduğumu ve Türkiye'den selam getirdiğimi söylediğimde inanılmaz bir tezahüratla karşılaştım. Dimos da gerek teknik olsun gerekse farklı konularda olsun bize her türlü desteği anında verdi. Tüm yarış benim için inanılmaz bir tecrübeydi.” dedi.

Trophy'de geçen 3 gün tamamen farklı bir ruh halinde olduklarını anlatan Vefa, “Son etapta, Seyirci etabında, takım arkadaşım Nemci İnan balçık geçişinde kaldı. Co-pilotu Mahmut arabadan fırlayıp, aracını arkadan itmemi istedi. Onun aracı Pajero, benimki Jeep. Arkadan araba ile dayanırsam hasar verebilirim diyecek oldum. ‘Araba benim değil mi vur!’ dedi. O an engeli aşmaktan, finiş noktasına ulaşmaktan başka şey

düşünemiyor insan. Aracı parçalansa bile, gücünün sonuna gelse bile ilerlemek için her şeyi yapmaya hazır oluyor.”

Hava koşulları bir trophy için son derece uygundu: Yoğun yağmur ve kar

Birinci gün araçlarını halatlarla bağlayarak dimdik uçurumlardan aşağı salan, paletleri ve stepnelerini kullanarak sivri kayaların üzerinde ilerlemeye çalışan ekipler, ikinci gün uzun dere etabında resmen araçları ile yüzdüler. Orman içinde hiç iz olmayan noktalarda ne yöne gideceklerini bulmaya çalışan ekipler pusulanın gösterdiği geçit vermeyen noktalarda ilerleyince, gerçekten iki kırmızı bayrak ile işaretlenmiş geçit noktasını buluyorlardı. Hesaplamayı yanlış yapan takımlarsa sarmaşıklar ve sık çalılıklar arasında kayboluyorlardı. Dik yan eğimlerin olduğu geçişlerde lastiklerin basacağı noktayı milimi milimine doğru hesaplamak çok önemliydi. Aksi durumda takla atarak vadinin eteklerine kadar inmeleri kaçınılmaz oluyordu. Bir çok noktada tüm ekip araçlarını ite ite hareket ettirmek zorunda kaldı. Dimdik



yamaçlara defalarca tırmanıp strep bağlayan, vinç çözen co-pilotların bazen arabada yorgunluktan uyuysakaldıkları oldu.

Bu üç gün sonunda Yunanlı Kalaitzis Athanasios – Kalaitzis Ioanis (Suzuki Jimny) / Papadopoulos Dimitris – Tahmatzidis Georgios (Suzuki Samurai) yarışı 1221 ceza puanı ile tamamlayarak birinci oldular. 1388 ceza puanı alan Yunan ekip Zlatkos Athanasios – Mpampaitis Ioanis (Jeep Cherokee) / Stamatios Mihalis – Siogas Kostantinos (Jeep Cherokee) ikinci olurken 1477 ceza puanı ile Batis Chistos – Panagiotoudis Dimitrios (Mitsubishi Pajero)

/ Papatriantafiley Dimitrios – Laspidis Pashalis (Mitsubishi Pajero) yarışı üçüncü tamamladılar. Yabancı ekiplerde birinci Romanya'dan Yonut Makri - Virgil Marin ekibi oldu. Türk ekiplerinden üçü finiş gelmeyi başardı. 2 Fast 2 Furious Takımı 4920 puanla 13., TomMartin Takımı 5695 puanla 14. ve Vefa Titus Takımı 9113 puanla 24. sırada trophy'yi tamamladılar. Puan sıralamasında Suzuki Off-Road Turkey 24.809 puanla 24. sırada yer alırken, Slovenyalı takım arkadaşları ile Ağaoğlu kardeşler 38. sırada, ilk gün yarışı bırakmak zorunda kalan Tarzan ekibi 39. sırada yer aldı.

Türk ekipler katılım sertifikalarını ve mitolojik bir kahramanı tasvir eden eski bir heykelden esinlenerek yapılan kanatlı ve kafası olmayan kupaları görünce gülmeye başladılar. Bu heykel gerçek bir off-road'cu dediler. Öncelikle uçuyor. Ayrıca çok belli ki, kafası olan kimse bu işi gönüllü yapmaz.

Dergiye verdikleri destek için Spyros Kasimalis ve Evros Kulübünden Dimos'a teşekkür ederiz.

www.evrossoffroad.gr
www.off-road.gr



Evros Adventure Trophy Programı

24 Mart Cuma

08.00-10.00 arası Prolog.

10.30'da Dadia'dan start.

Etap uzunluğu 70 km ve tahmini etap süresi 6.30 saat.

3 yüksek zorlukta off-road etabı ve etap içi zorlu geçiş bölgeleri.

25 Mart Cumartesi

09.00 start

Start sırası sondan başa doğru (Bir gün önce etabı son sırada tamamlayan ekip ilk sırada start aldı)

Etap uzunluğu 60 km ve tahmini etap süresi 6.30 saat.

3 yüksek zorlukta off-road etabı ve etap içi zorlu geçiş bölgeleri

26 Mart Pazar

09.30 start.

Start sırası sondan başa doğru.

2 düşük zorlukta off-road etabı ve yarışın sona erdiği Handra yakınlarında çok zor bir off-road parkuru.

MALZEME LİSTESİ

Vinç	Telsiz
Strep (kısa-orta-uzun)	Pusula
İp (8-10mm-15-40mt)	El lambası-Kafa lambası
Kürek	El vinci
Balta	Vinc battaniyesi
Palet-Köprü	200 km lik benzin
El testeresi	Alet takımları
Makara	GPS
Hi-jack	Eldiven
(U) kilit	Kask
Trip-master	İlk yardım çantası

Turgutreis Belediyesi'nden Motosiklet camiasına rüya gibi destek

Ömer Ölçer

Fotoğraflar : Ahmet Yeşiltepe - Ferruh Yontar - Gökhan Gönenç - Ömer Ölçer - Yaşar Anter - Yiğit Uygur



Türkiye Motosiklet Federasyonunun 2006 yılı resmi yarış takvimi içerisinde yer alan 1. Ayak Turgutreis Enduro Yarışı Bodrum Motosiklet Kulübü'nün organizasyonu ve Turgutreis Belediyesinin ev sahipliğinde 8 - 9 Nisan tarihlerinde gerçekleştirildi.

2005 yılı başlarında Bodrum Motosiklet Kulübü'nün çabaları ile başlayan ve tamamen yarış organizasyonlarına ve motosiklet sürüş eğitimlerine hizmet etmesi amaçlanarak yapımı gerçekleştirilen Turgutreis Mandıra Köyü Enduro Parkuru 2006 yılında yapılan içerisine yapılan Motokros pisti ile Enduro Yarışlarını vitrine taşıdı...

Seyirci azlığı nedeni ile Sponsorluk kapılarının da kapalı olduğu Enduro Branşı Turgutreis Belediyesinin verdiği desteklerle motosiklet camiasının 5 - 10 Nisan tarihlerinde Turgutreis'e akın etmesine neden oldu. Bodrum Motosiklet Kulübünün ve Turgutreis Belediyesinin ortaya koyduğu olağanüstü çabalar 2006 yılı Türkiye Enduro Şampiyonası 1. Ayak Enduro Yarışına katılımı etkiledi ve 2005 yılındaki katılım sayısı ikiye katlandı. Bodrum Motosiklet Kulübü'nün çalışmaları 2006 yılı Enduro Şampiyonasını takip etmek isteyen yeni marka ve takımların ortaya çıkmasını da sağladı...

2006 yılı motosiklet sporları takviminin de startı olan Turgutreis Enduro Yarışı bu zamana kadar izlenen en başarılı organizasyonlardan birisi idi. Bodrum Motosiklet Kulübü Yönetimi yarıştan haftalar evvel başlattığı hazırlık ve duyuru çalışmalarının karşılığını, yarış günü Mandıra tepelerindeki kalabalık izleyici kitlesi ile almış oldu.

Bu şimdiye kadar gençlerin ve hatta kendini genç hissedenlerin izlediği Bodrum Yarımadasındaki en kalabalık Enduro yarışı idi.

8 Nisan 2006 Cumartesi

Türkiye Motosiklet Federasyonu 2006 Enduro Kuralları kapsamında uygulanmaya başlayacak olan Enduro Bayanlar Kupasında yarışmak üzere gelen sporcular yeterli psikolojik destek bulamadıkları için yarışa katılmayacaklarını açıkladılar...

Ayrıca yarış tarihinden çok önce komşu ülke Yunanistan'ın komşu adası Kos' tan

gelmesi beklenen sporcular karşılaştıkları formaliteleri aşmaya yetecek zaman bulamadıkları için katılamadılar.

Tüm bunlara rağmen Antrenmanlara katılan sporcular Mandıra Köyü parkurunun start alanında keyifli görüntüler ortaya koyuyorlardı.

Yapılan Resmi Antrenmanlarda Türkiye'nin dört bir yanından gelen sporcular 2005 yılından hatırladıkları parkura girdiklerinde yapılan çalışmaların boyutlarını da fark ettiler. Çünkü parkurda Ulusal Standartlar göz önüne alınarak düzenlemeler yapılmıştı. Programda belirtilen Antrenman süresine müteakip İdari ve Teknik Kontrol için Turgutreis Atatürk Meydanına gelindi. Bu sırada Atatürk Meydanı, sporcular ve organizasyon görevlileri dışında toplanan meraklı kalabalıkla bir anda hareketlendi. Yarış tarihinden çok önce başlayan duyuru çalışmalarına rağmen meydana toplanan Turgutreisliler ortalıkta dolaşan garip kıyafetli sporcuları sempati ve hayranlık



taşıyan bakışlarla izliyorlardı. İdari ve Teknik Kontrol sonrası yarışçı, görevli ve hakemlerin katıldığı Yarış Brifingi Hotel Mandalinci'de yapılarak sporcuların 2006 Ulusal Enduro Kuralları ile yarışacakları hatırlatıldı. Brifing sonrası serbest kalan sporcular dinlenmeye çekildiler...

9 Nisan 2006 Pazar

Bodrum Motosiklet Kulübü klasiği olan Magazin Startı, sabah 09.00'da Turgutreis Belediyesi önünde Türkiye Motosiklet Federasyonu Genel Sekreteri Sayın İsa Gençtürk, Turgutreis Belediye Başkanı Sayın Ali Server Yazgan ve Bodrum Motosiklet Kulübü Yönetiminin katılımı ve komutları ile başladı.

... Ve Start,

Türkiye Enduro Şampiyonası 1. Ayak Turgutreis Yarışı Mandıra Köyü Enduro Parkurunda saat 10.00 da Şakir Şenkalaycı'nın start alması ile başlarken, Mandıra tepelerini dolduran herkeste nefesler tutulmuştu. Bunun nedeni ise Şakir'in, 2005 yılı Turgutreis yarışında Genel Klasmanı kaptırmasıydı. Ve bunu Mandıra tepelerini doldurmuş olan seyircinin çoğu biliyordu. Herkes yaşanacak çekişmeyi ve havadaki adrenalini hissedebiliyordu...

1. Etap sonuçları açıklandığında yine sürpriz vardı. 12 numaralı Kawasaki ile yarışan Paul Lebbink 1. Etapta en hızlı zamanı yapmış Kunter Kuşçu 43 numaralı KTM ile 2., Şakir ise 3. olarak etabı tamamlamıştı.

1. Etap sonuçları böyle idi ancak, herkes biliyordu ki yarış henüz bitmemişti. Ve Genel Klasman her an değişebilir veya başka sürprizler olabildi. Yarışçılar arasında bu kıyasıya mücadele sürerken, start alanında kurulan yeme içme standları seyircilere her türlü konforu sunuyor ve kurulan ses sisteminden yayılan müzik seyircilerin

keyiflenmesini sağlıyordu...

2. Etap başladığında Mandıra Köyü tepelerinde yaklaşık 5000 seyirci toplanmıştı. Ve sporcuların doğaya, zamana, mekanik zorluklara karşı giriştikleri mücadeleye 2. Etapta seyirci de dahil olmuştu. Tüm yarışçılar seyirci önündeki motokros rampalarında yaptıkları atlayışlarla seyircinin yüreğini hoplatıyor ve müthiş tezahüratlarla etabın içlerine doğru gidiyorlardı.

Etabı tamamlayıp tekrar start alanına dönen yarışçılar başlangıçta aldıkları tezahüratların devamını burada duyduklarında, etabın yorgunluğunu unutup bir sonraki etap için motosikletlerin eksiklerini tamamlamaya başladılar.

Etap zamanlarının açıklanması ile yine Paul ve arkadaşlarının servis alanından sevinç çığlıkları yükseldi. Bunun sebebini anlamak tabii ki çok zor değildi. Ölüdeniz'den yarışa katılan BMK Sporucusu Paul Lebbink 2. Etabın da en iyi zamanına imza atmış ve TMF Klasmanında yerini korumuştur. Fakat Paul kendisine uzatılan mikrofonlara gayet sportmence açıklamalar yapıyor ve yarış bitmeden sevinmenin Enduro Yarışlarının doğasına aykırı olduğunu anlatıyordu.

Turgutreis Belediyesinin destekleri ile hazırlanan Mandıra Parkuru, Enduro Yarışlarını seyirci ve medya ile buluşturarak bu sporun vitrini oldu. Bu görsellik içerisinde Enduro Yarışlarına katılan yeni markalar ve yeni yüzler görmek, Mandıra Parkuruna harcanan emeklerin boşa gitmediğinin göstergesidir. Bodrum bölgesinden yarışlara 3 sporcu ile katılan Begonvil Team, Sultan Motor Bodrum tarafından yarıştırılan Ramzey, Piramit Motor tarafından desteklenen Jinlun 2006 yılı Türkiye Enduro Şampiyonası'nı takip edecek yeni yüzler olarak dikkatimizi çekiyordu.

2. Etap sonunda sporcuların dinlenmeleri ve motosikletlerdeki eksiklerini tamamlamak amacı ile verilen ara yine farklı bir etkinliğin başlaması anlamına geliyordu. Gençlerin hayranlık duyduğu "YÜKSEK SADAKAT" Mandıra Parkurunda hazırlanan konser sahnesinde yerlerini almış ve o ana kadar sporcuların yaptıkları gösterilerle adrenalini damarlarında hissedenden seyirciler de konser sahnesi önüne toplanarak müzik dolu dakikalar geçirmeye başlamışlardı.

3. Etap Startı ile seyirci önünde yaptığı atlamalarla kendisini izleyenlerin yüreğini bir kez daha hoplatan Şakir Şenkalaycı herkesin düşündüğünden farklı bir strateji izlediğinin ip uçlarını veriyor, ve etap sonunda elde ettiği zaman ile hem 3. Etabın hem de yarışın en hızlı zamanını yaparak TMF KUPASI Birinciliğine de elde ediyordu.

Ardından Paul Lebbink ikinci, Kunter Kuşçu ise üçüncü olarak yarışı tamamlıyorlardı. Bu durum Paul Lebbink'in açıklamalarının ne denli doğru olduğunu da ispatlamaya yetiyordu. Etabı bitiren tüm sporcular birbirlerini tebrik ederek gerçek sportmenliklerini de ortaya koyuyorlardı...

Ödül töreni için Turgutreis Atatürk Meydanına gelen sporcular kendilerini bekleyen inanılmaz kalabalık izleyici karşısında şaşkınlıkları kadar müthiş keyiflenmiş ve bir o kadar da gururlanmışlardı.

Ödül Töreni öncesi Turgutreis Belediyesi Folklor Ekibinin yaptığı Yöresel Dans Gösterisi Atatürk Meydanındaki açık büfe ikramlar ve Ödül Töreni sonrası sahne alan Began & Mabolla Rock gurubu Turgutreis Enduro Yarışının yalnızca motosiklet yarışçı olarak organize edilmediğinin en açık delili idi. Ödül Töreni sonrası sahne alan Began&Mabolla Rock gurubu sporculara ve törene katılanlara keyifli dakikalar yaşattı.



İnsan durup dururken, hiç hesapta yokken Dubai'ye gider mi?

İnsanın eşi Ayşe Arman fanatığı ise, Ayşe durmadan Dubai'yi anlatırsa ve bizim evde neredeyse Ayşe'nin yap dedikleri yapıyor, yapma dedikleri yapılmıyorsa gider.

Derya Kızıltaş





Havaalanına gidiş, geziye başlamanın sevinci, uçağa binmenin değişikliği, ikramdı, yemektir derken 3,5 saatlik yolculukta tam sıkılmaya başladığımda Dubai'ye inişe geçtik.

Rehberimiz bizi havaalanında özel arabasıyla karşılayıp, gecenin birinde otelimize götürdü. Özel araba dedim ya Trail Blazer. Gezinin şahane başladığı kesin. Hemen oradaki fiyatını sordum, bizdekinin üçte biri. Mutlu mutsuz arası bir yerlerdeydim. Ülkemde aynı araba 3 katı fiyata ve ulaşmak çok zor; Dubai'de ise çok kolay olsa gerek, yollar henüz Türkiye'de görmediğim son model 4x4'lerle dolu.

Otelimize yerleştik. Otelimiz şehir merkezine yürüme mesafesinde Deira bölgesinde, şehrin içine Halic gibi giren, İstanbul Boğazı'ndan biraz daha küçük Creek denilen su kenarında. Bu birinci gece yolculuk ve uyumakla geçti. Ertesi gün yarım günlük şehir turuna katıldık. Küçük otobüsle yapılan bu turda rehberimiz bizi Emirlik, şehir, yaşam ve ekstra turlar hakkında bilgilendirdi.

Birleşik Arap Emirlikleri'nin 83.600 km²'lik toprakları, Arap Yarımadası'nın Hürmüz Boğazı'na burun yaptığı çıkıntıda yer alıyor. Hem Umman Denizi hem Basra Körfezine kıyısı olan ülkenin sınır komşuları Suudi Arabistan ve Umman. Yedi tane emirlik Abu Dhabi, Dubai, Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain, Ras Al Khaimah, Fujairah'tan oluşan Birleşik Arap Emirlikleri'nin 2 milyonluk nüfusu'nun %80'ini burada

çalışan yabancılar oluşturuyor. Asıl kalabalık Hintliler olmak üzere Pakistan, Tayland ve Filipinliler, azınlıkla İranlılar nüfusun %20'si Arapların emrinde çalışıyorlar. Hintliler o kadar baskın kalabalık ki, şehrin üzerine Hint baharatlarından yapılmış soslarının kokusu yayılıyor. Resmi dilin Arapça olduğu ülkede, çok ulusluluktan dolayı kendi aralarında birçok dil konuşurken özellikle iş hayatında ve turizmde herkesin ortak dili İngilizce yaygın olarak kullanılıyor.

Çalışan yabancıların aylık 300 dolar aldığını, para biriktirip 2000 dolara 2. el eski arabalardan alabildiklerini düşünürsek hayat pahalı değil. İstanbul trafiği aratmayacak yoğunluktaki trafiğin bir sebebi de herkesin arabası olması. Ülkenin resmi para birimi Dirhem. Dirhem dirhem harcamak tabiri buradan geliyor olsa gerek; çünkü kutu içecek otomatları 1 Dirhem'le çalışıyor. 1 Dirhem, 37 Yeni kuruş ediyor. Benzinin litresi 1 Dirhem'den biraz fazla. Benzin böyle ucuz olunca ulaşım da ucuzluyor. Hiç korkmadan her yere taksi ile gidebilirsiniz. Örneğin havaalanı-şehir merkezi 25 Dirhem tutuyor, yani 10 YTL'den az.

Bir gün petrol gelirlerinin biteceği düşüncesi ile ülkeyi alışveriş ve turizm cenneti haline getirmek için her şeyi yapıyorlar. Ülkedeki inşaatların büyüklüğünü anlatabilecek miyim bilmiyorum; ama gördüğünüz resimdeki çalışmayı bir şantiye olarak kabul edersek, bunun gibi yüzlerce şantiye var desem işin boyutlarını kavrayabilirsiniz. Peki ya

dünya üzerinde çalışan inşaat vinçlerinin %17'si Dubai'de çalışıyor desem! İyi de bu kadar inşaatı kim kullanacak diyeceksiniz. Pazarlamanın formülünü de bulmuşlar, bir daire alırsanız ülkede oturma hakkı elde ediyorsunuz.

Şantiyeleri ve projeleri, müteahhitlik mesleğimin beni itişiyile incelediğimde paranın gücü bir kere daha karşıma çıktı. Ülkenin toprakları nüfusuna göre büyük ve boş olmasına rağmen, denize adalar yaparak yerleşim merkezleri açıyorlar. Karadan denize doğru palmye ağacının gövdesi ve dalları gibi çıkıp her tarafı denizle çevrili evler, apartmanlar inşa ediyorlar. Hem de bir değil, üç ayrı palmye adası birden. Bu yetmiyor, uzaydan bakıldığında tüm kıtalarıyla ve 12-32 dönüm arası 300 parçadan oluşan ülkeleriyle gözüken dünya haritasını deniz üzerine inşa ediyorlar. Bu da yetmiyor, denizi şehrin içine sokuyorlar. Su, ülkede zenginliğin simgesi. Sular, Venedik'teki gibi evler arasında bulanık bir halde değil, gökdelenler arasında pırıl pırıl dolaşıyor. Florida'dan fotoğraflar görmüştüm, insanlar teknelerini evlerinin önüne, kendi rıhtımına bağlamıştı. Dubai'de herkes teknesini kendi gökdeleninin önüne bağlıyor.

Gitmiş, görmüş, dönmüş biri olarak şimdi size yapılması gerekenleri sıralarsam: Ülkemizden Dubai'ye yapılan turlar 3 gece 4 gün olarak sunulsa da ilk gece 01.30 civarında otele vardığınızdan ve dönüş son gün öğleden sonra olduğu için aslında 2,5



günlük bir gezi oluyor. Eğer günü ve akşamı dolu dolu kullanırsanız yetiyor; ama denize de girmek isterseniz bu geziyi ekstra 1 gün uzatmakta fayda var.

Bir akşam yemeğini, Arap botu Dhow'da Creek boyunca ay ışığı altında, canlı müzik eşliğinde açık büfeye ayırın. Bizdeki boğaz turlarını andırıyor. Ancak elektrik bedavaymışçasına aydınlanmış şehir muhteşem gözüküyor.

Ucuzluktan bahsettik ya, tabi ki alışveriş yapacağız. Neredeyse her alışveriş merkezinde aynı mağazalar olduğundan

City Center ve Emirates Hall iki yeterli adres. Markaları bu iki merkezde bulmak mümkün; ama pazar yeri gibi bir alışverişe istediğiniz, Deira bölgesinde gideceksiniz. Mahmutpaşa, Tahtakale ve Kapalıçarşı aynen burada. Kumaşların güzelliğine, elektroniklerin ucuzluğuna şapkanız düşecek. Hazır Emirates Hall'a gitmişken Dubai Ski'yi görmemek olmaz. Çöl ortasında, bina içinde kar var. Telesikiler, telesiyeler çalışıyor ve Araplar kayak yapıyor. Ey kurban olduğum petrol nelere kadersin.

Bir günü mutlaka denize ayırın. Bunun için Jumeirah Beach ideal. Buradaki otellerden

birinde kalıyorsanız kendi kumsalınızdan veya halka açık plajlardan denize girebilirsiniz. Beyaz kumsallardan başlayan içilecek temizlikteki deniz, yeşilin tonlarından devam edip mavinin laciverde dönüşmesiyle ufka uzanıyor. Kışın 25, yazın 41 derece sıcaklık ortalaması ile Dubai'de 365 gün denize girebiliyor. Denizden güneşten anlattım, bayanlar Bodrum'a değil neticede bir Arap ülkesine gittiklerini unutmasınlar. İnce askılı bluz ve mini şortlarla şehirde dolaşamayacakları kesin.

Ve sırada Safari Show, Vahada barbekü. Dikkat ederseniz Safari Tur demedim,



Safari Show dedim. Hani yapmazsanız Dubai'yi gördüm demeyin gibilerinden bir show. En iyisi baştan anlatayım. Safari turu yapan şirkete ait Toyota Landcruiser'larla, saat 15.00'de her araçta 6 kişi olarak otellerimizden alınıp, 50 km kadar şehrin dışına çıkıp, bir noktadan çöle girerek buluşma noktasında beklemeye başladık. Burada lastik havaları indirildi, sadece bizim tur 23 araçlık konvoy halinde hareket etti. O gün o saatte bizim gibi bir çok turda yüzlerce Toyota çöle girdi. Çölde rüzgarın oluşturduğu tepeler ve çukurlar arasından birbirini karınca misali takip eden Toyota'larla bir aşağı bir yukarı, bir sağa bir sola yüksek volümlü pop müzik eşliğinde hızla giderken

arabanın içindeki 6 kişiden en çok ben eğleniyordum. Bu durumdan korkanlar, midesi bulananlar da mevcuttu.

Sürücümüz Muhammed çölde 4x4 kullanmaya öyle alışmış ki arabanın dursa devrileceği açıldaki yamaçlara U şeklinde hızla girip merkez kaç kuvvetini kullanarak hızla çıkıyor. Çöl turunun tam ortasında ATV'lerin gösteri yaptığı bir yerde mola verdikten sonra tekrar devam ederek bedevi kampına geldik. Çay, kahve, nargilelerle karşılandığımız bu yerde isteyenler develerle gezdi, isteyenler ATV kiraladı, isteyenler şahinlerle fotoğraf çekti. Barbeküdeki şiş kebab, urfa, tavuk şiş ve soğuk mezelerden

oluşan sınırsız meşrubatlı açık büfe akşam yemeğimizi dans pistinin etrafında dizili yer masalarında yedikten sonra Dansöz Show ve oyunlarla devam eden Safari yine aynı Toyota'larla otelimize bırakılışımızla bitti. Tadı damağımda kalan bu Safari'ye en az bir kere daha gideceğimi şimdiden söyleyebilirim.

Son olarak Dubai'ye giderken yanınıza sadece bir kıyafet ve bir ayakkabı alın. Nasıl olsa bir sürü satın alacaksınız, orada giymeye başlarsınız. Dönüşte uçaktaki 20 kg'lık eşya hakkınızda eskilerin fazla olması ve ağırlık yapması sinir bozucu oluyor.

Bayılırım araba kurtarmaya Hele başkasının arabasında

Yazı Aysin Uysal
Fotoğraf Merve Kızıltaş - Arman Tünger



Hafta sonu hava kuru, yer ıslak, tam ehl-i keyif off-road'cu havası. Siz off-road'cu puslu havayı sever diyenlere aldırmaayın, ben yerler çamur olsa da havayı güneş sevenlerdenim. (off-road'cuların yüz karası da diyebilirsiniz kısaca) Gel gör ki hafta sonu "hadi" deyince tıpkı benim gibi yüz karası 15-20 off-road'cu daha bir araya geliverdik.

Birkaç Suzuki, birkaç Cherokee, bir Wrangler, bir Ranger hep birlikte koyulduk yola. Aramızda Picasso elinden çıkmışa benzeyen bir Lada Niva da vardı. Yani araç ana fikir olarak bir Niva'yı andırıyordu. Düz olması gereken eğimli çizgileri, bombeli olması gereken çukur yerleri, simetrik olması gereken asimetrik detayları, far yuvalarının karanlık boşluklarını, bantla tutturulmuş camları görmezden geldiğinizde bu aracın bir Niva olduğunu varsayabilirdiniz. Yine de pek emin değilim.

İlk hedef öğlen yemeği alışverişiydi. Gerçek bir off-road'cu ateş başı keyfini garantiye almadan şuradan şuraya adımını atmaz. Araçlarımız da bize uygun tasarlanmıştır neme lazım. Gerekli miktar sucuk, köy ekmegi, acı biber sosu, turşu yüklemenden hareket edemezler.



Off-road sezonu bitiyor. Hafta sonu keyfi, farklı engelleri güç bela aşmaktan ve kalanları kurtarmaktan geçer. Havalalar ısınıp, zemin iyice sertleştikten sonra olayın engel aşma kısmı ya çok kolay ya da çok kırıcı hale gelir, kurtarma faslı da tamamen biter. Çamurda batmış ya da kanaldan kaymış bir aracı cümbür cemaat kurtarmadıktan sonra ne anılarım hafta sonu off-road gezisinden.

Bu hafta işe biraz sıra dışı başladık. Araç kurtarma ile. Neresi sıra dışı dersiniz, gün içinde araçları engellerde batırıp sonra kurtarmak normal de bu kez daha off-road'a başlamadan "önce" araç kurtarmaya gidiyorduk. Geçtiğimiz hafta kendi başına ormana girip -tek araçla off-road yapılmaz, cızz!- bulduğu ilk batan balçıkta mecburi bir mola veren Cherokee'ye destek olacaktık. Gerçi tam bir haftadır ormanın içinde yattığı için aracın ne halde olduğundan hatta orada olup olmadığından bile pek emin değildik

ama yakınlarda oturan sahibi, ara ara aracını ziyarete gittiğini ve hala tek parça halinde battığı yerde yattığını temin etti.

Aracın yanına vardık ki, geçen haftadan bu yana battığı yere iyice alışmış, kök salmış; üstelik de hala çeki halatını ya da vinci takacak bir çeki kancası yok. Yani şu bir hafta boş boş oturacağına gidip kendine bir kanca yaptırmamış tembel araba. Ama off-road'da çare tükenmez. Hatta off-road fiziksel olmaktan çok zihinsel bir spordur. Kafa çalıştırmak işin temelidir, uygulamaya geçmekse sadece ayrıntı. Her off-road'cunun kafasında sorunu çözmeye yarayan bilumum muzip fikirler uçuşur, bunlardan hiç değilse bir ikisi durumu kurtarır (geri kalanları da, daha yerleşik bir batma olayı garantiler, ama bu şimdilik konu dışı.) Tekerleğin içinden geçirilerek sabitlenen kısa bir strap yardımı ile aracın kendi motor gücünden yararlanarak kendini kurtarması, hi-jack yardımı ile



yükseltilip hareket etmesi gibi farklı fikirler dolaştı ortada. Hatta muhafazakar usuller -safi insan gücü- önerileri geldi. Sonunda 2 kurtarıcı aracı batırma pahasına da olsa tutuklu araç kurtarıldı.

Aracın battığı yer dar olduğu için sadece 10 kişi ve 3 araba kurtarma operasyonuna katılabildi. Geri kalanımız sosis kızartma, güneşlenme, böğürtlen arama gibi yan off-road faaliyetleri ile uğraştık. Bu arada grubumuzun iki doğal 4 çekerı Sindy ve Jimny kurtarma olayına katılmaktansa sosis faaliyeti ile ilgilenmeyi tercih ettiler. Sindy tarçın rengi bir coker hanım, Jimny de 7 aylık dev bir kurt delikanlı. (Büyüyünce Grand Vitara olacaktı).

Hafif sersemlemiş de olsa, kurtulmanın sevinci ile yerinde duramayan Cherokee'yi de yanımıza alarak Gümüşdere sahiline doğru yola çıktık. Sahile giderken en

önde Derya aniden yolun dışına çıkıverdi, konvoy da peşinden. Yol üzerinde balçık sularda tapa gaz ilerlemeye başladık, az sonra bir çamur gölüne geldik, aynı hızla içinden geçtik, karşıya vardık (yani çoğumuz bunu başardı) Ne olacak diye beklerken, Derya yine arabasına atlayıp aynı balçık geçişi yaparak geri döndü. Bu kadarmış. Dayanamadım n'apayım, dedi Derya. Yola devam ettik. Ufak bir ayrıntı, bunu anlatmaktan utanıyorum ama gerçek gerçektir. Arabasında konuk olduğumuz Erol (bakınız bir önceki sayı, en iyi 4x4 arkadaşımın 4x4'üdür) bu kez Jeep yerine Grand Cherokee'si ile katılmıştı ve aracının deri koltuklarına gözü gibi bakıyordu. İçeri girerken ayakbağlarımız ve tırnaklarımız kontrol ediliyor, elde ıslak mendil gereken yerlere hemen müdahale ediliyordu. Ama gel gör ki çamur geçişi eğlencesinden sonra paçamızı çamura bulamadan araca binemez duruma geldik. Eh, off-road dediğin de

ne kadar arabayla ilgili gibi duruyorsa da, hallice bir kısmı aracın dışında diğer araçları, kalanları, debelenenleri seyretmekle ilgili bir aktivite. Gir çık çamurlandık haliyle. Erol da konvoydan çıktığı gibi köyde kaçamak bir su tutturdu arabaya, içi rahat etti.

Gümüşdere'ye geldiğimizde kumsalda, derenin geniş bir yay çizdiği yerde grup ateşi yakmış köftelerini kızartıyordu bile. Hemen gerekli sucuk, peynir katkılarında bulunduk, üste bir de "yandaki arabadan" gönderilen pastayı yedik ve hemen ateşi söndürüp arabalara atladık. Biz toparlanıncaya dek konvoy yola çıkmıştı bile, ama artık yediğimiz şeylerden mi bilinmez sadece bize değil arabamıza da bir ağırlık çökmüş olacak ki kumda gömülüp kaldık.

Hemen gidenlere haber saldık, biri gelip kurtarsın diye. Ne oldu dersiniz, hepsi geldi. Hevesle kumları savurarak



geldiler, arabalarından atlayıp hemen kim kurtaracak, ben, hayır ben daha önce geldim münakaşasına başladılar. Sonunda şans Jorj ile Arman'a güldü. Bizim araç biraz ağırca olduğu için, öne Jorj'un Ranger'i, onun önüne de Arman'ın Suzuki'si bağlandı. Bir iki üç deyip hep birlikte hareket edilmesi planlandı. Sahne şöyle cereyan etti: Bir, iki, üç, motor dendi ve Erol'un araba yerinde dururken diğer iki araba yavaş yavaş kuma gömülmeye başladı. Bu kez halatlar çözüldü, iki araç da vincini açtı, iki yana açılıp Cherokee'ye vinç bağladılar. Yine bir, iki, üç, motor ve yine kurtarması gereken araçlar patinaj çekip kuma gömülmeye başladı. Baktık olmayacak biraz insan gücünü devreye soktuk. Bu arada gülmekten itecek halimiz kalmamıştı ama yine de kurtulmayı başardık.

Sırada Derya'nın geçtiğimiz haftalarda keşfettiği bir göl turu vardı. Oraya varana dek sahilden kah kumlardan kah yeşil tepelere bir

tırmanıp bir inerek kah ondüle yamaçlarda zıp zıp zıplayarak ilerledik. Buralarda arazi canlı. Her gelişimizde değişmiş buluyoruz. Nitekim önümüze geçen hafta orada olmadığına yemin edeceğimiz bir çamur deresi çıktı. Tabii bir yorum da derenin hep orada olduğu bizim yolu şaşırdığımız. Neyse geri dönecek halimiz yok ya -off-road'da önüne engel çıktı diye geri dönmek küfür etmekle eşdeğer- geçtik. Aslında güzel bir geçişti. En azından biz zorlanmadık, güle oynaya, çılgınlarla geçtik. Gülmeye biz yolculardan, çılgınlardan, açık kalan sunroof'dan içeri çamur yağmurunu yiyince Erol'dan geldi. Karşıya geçtiğimizde son model içi ve dışı kahverengi puantiyeli bir aracımız olmuştu.

Bu kez tüm araçlar çamurlu çamurlu taş ocaklarının oradan minik bir göle geldik. Göl aslında tam bir oyun havuzu formatında. Çapı 20-25 metrelik bir daire, su ortada en fazla kapı hizasına geliyor. Derya gölü bir kez

geçti ve ne kadar sığ olduğunu ve rahatlıkla geçilebileceğini gösterdi. Ama herkes bu testi bir kez -en az bir kez- kendi yapmadan ikna olmadı. Sonunda dört araba karşılıklı, su balesi formasyonunda aralardan geçerek gibi fanteziler de denendi, ve gölün istendiği zaman su geçişi olarak kullanılabileceğine ikna olundu.

Dönüşte asfalttan Bahçeşehir'e gideceğimize kısa yolu seçip doğrudan ormana daldık. Gerçi bazen şehrin bir yerinden bir yerine - mesela Kemerburgaz'dan Sarıyer'e- giderken orman içinden ya da sahilden doğrudan gidip hem mesafeyi kısaltıyoruz hem de trafikten kaçabiliyoruz da, bu kez orman içine sapmakla en az birkaç km fazla yol yaptık. Alışkanlık, orman=kısa yol olarak dilimize yerleşti artık.

Sezon bitiyor artık. Tek umudumuz bahar yağmurları.

Hırçın Sularda Rafting

1996 Erzincan
AliRıza Bilal

Yıllar önce Spor akademisinde okurken bir hocam "AliRıza sen kürekçisin bu işleri bilirsin, Erzincan Valisi Recep Yazıcıoğlu Fırat nehrinde Rafting öğretecek adam arıyormuş. Ekibi kur da gidiver" dedi. Macera adamı AliRıza bunu ikiletir mi. Hemen sınıf arkadaşlarından 6 kişilik rafting takımı kurar. Ama gitmeye 2 gün kala tüm ekip terör korkusu yüzünden kaçamak yapar. "Kardeşimin düğünü var", "Hocam hastalanmışım", "Annem izin vermedi" gibi sudan sebeplerden dolayı Rafting olayına sadece iki macera düşkününü AliRıza Bilal (her zamanki gibi) ve Kaan Mumcu katılırlar. 1996 yılında, çok sevdiğim ve her zaman rahmetle andığım zeki, açık sözlü, dürüst ve spor adamı olan Erzincan Valisi Recep Yazıcıoğlu sayesinde yaşadığımız bu macerayı tekrar sizlere paylaşmak istedim.





Bir telefon açabilir miyiz? Valiyi arayacağız da..

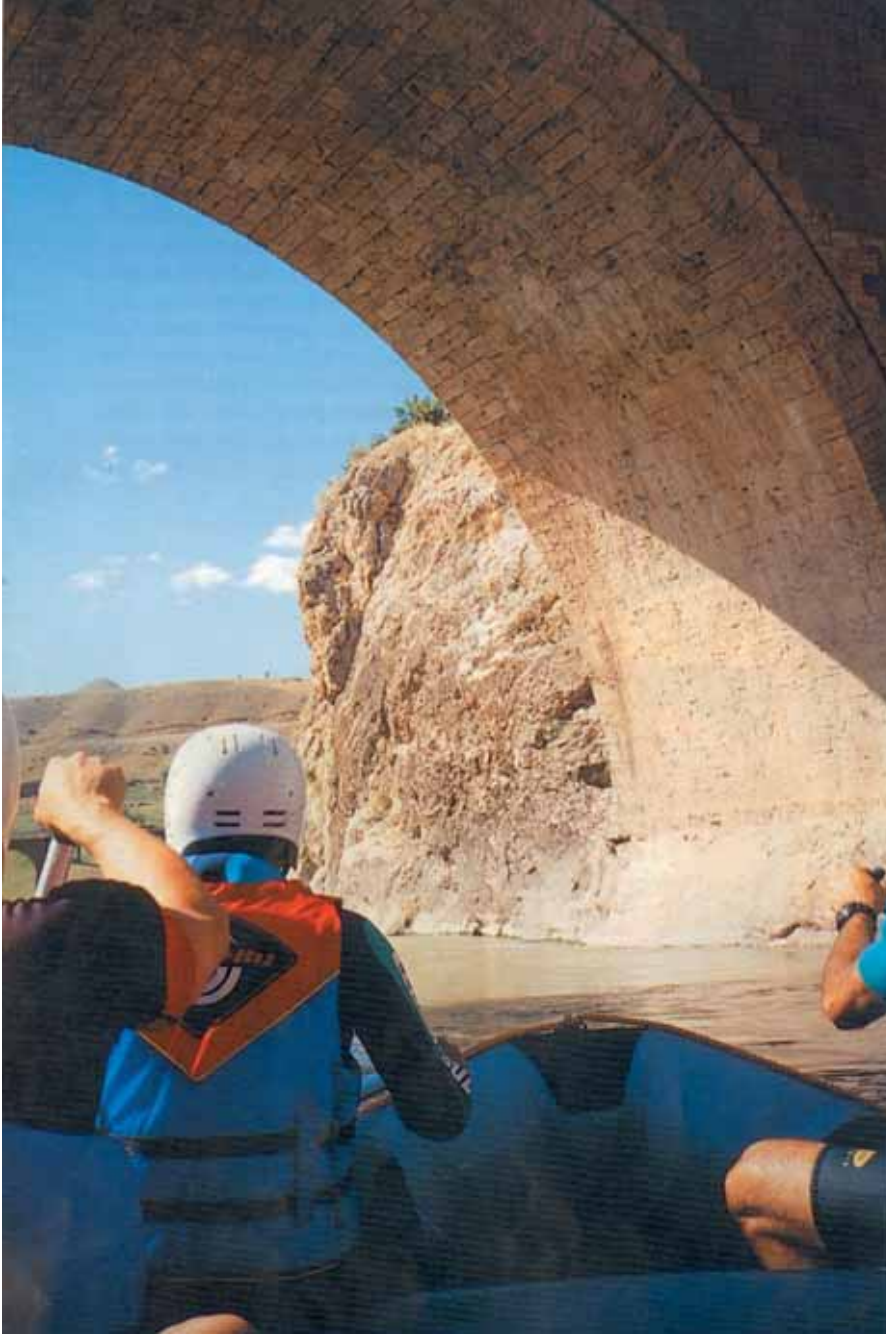
17 Haziran 1995 Pazartesi akşamı Kaan ile 2 saat Harem'de bilet aramamıza karşın Erzincan'a bilet bulamadık. En son çareyi gelgelcilerin tavsiyesine uymakta bulduk ve kendimizi Sivas Suşehri'ne giden bir otobüste bulduk. Çuvallar içindeki tıklımtıklım otobüste yolculuğumuz süresince rafting macerasını (ki o dönemde rafting henüz ülkemizde pek bilinmiyordu), terör durumunu, valinin bizi nasıl karşılayacağını düşünüp durduk. Sabah Suşehri'nde E5'te indik. Otobüs motobüs hak getire. 1,5 saat içinde 3 tane kamyon geçti topu topu. Nereye geldik, uzaya mı

derken bir İSKİ TIR'ına otostop çektik. Durdu! Üç saatlik yolculuğun ardından Erzincan'a vardık. Bir benzinciden, telefon açabilir miyiz diye sorduğumuzda pek yanaşmadılar. Valiyi arayacağız dedik. İnanmadılar. Ama valinin forslu aracı gelip bizi alınca; biz de kasıla kasıla araca binince gözleri faltaşı gibi açıldı.

Öğretmen evi lobisinde ülkenin ilk rafting rehberlerinden Ataç Besi, Camel Trophy finalistlerinde Selim Kemahlı, Cansu Akbel, Outdoor kameramanı Levent ve A Takımından 2 muhabir (birini sizler şimdi Memoli –Mehmet Ali Alabora- olarak tanıyorsunuz) vardı. Yorgunluk çaylarımızı yudumlarlarken Vali Recep bey göründü. Kısa bir sıcak karşılamadan sonra bizi *Eşkisu'da tereyağda

kızartılmış nefis alabalık yemeye davet etti. (Rafting biraz daha bekleyebilir) Yemekten sonra, artık zamanı gelmişti diyerek heyecandan kalbimiz çarpa çarpa Tunceli-Erzincan kavşağında Fırat nehri üzerinde kurulu Sansa köprüsüne doğru yola çıktık.

Suya gireceğimiz yere gelince Almanya'dan gelen wet suitler ayakkabılar, kasklar can yelekleri giyildi. Ataç botta nasıl oturulacağını, nasıl kürek çekileceğini, düşme anında neler yapılması gerektiğini anlattı. Bu arada Recep bey ve yardımcılar bir hafta önce ilk denemeyi yapmışlar alabora olup ölümden dönmüşlerdi. Bunu hatırlayarak “Sayın valim, siz botu nasıl döndürüyordunuz?” dedim. O da bana “At



gibi öndeki yuları tutup sağa sola çekiyoruz” dedi. Koyverdik kahkahayı tabii.

İlk denemeyi Ataç,Vali Yazıcıoğlu, Kemah kaymakamı Yılmaz bey, Mali (Memoli’nin asıl lakabı), Selim ve Cansu yaptı. Bot her virajı büyük bir süratle dönüp *rapidlerin üstünden deli gibi geçerken gazeteciler, askerler, polisler, protokol ve biz karadan takip ediyorduk. Bir saat sonra Selim ve Cansu indi yerlerine biz geçtik. Aniden bastıran yağmur sürpriz oldu bize. Hem soğuk, hem dalgalar, hem de yağmur ilk rafting maceramızı zorluyordu. Ne zaman bir rapide girsek Valimiz kürek çekmeyi bırakıp “Allaha Emanet” diye bağırıyordu. Gülelim mi ağlayalım mı şaşırıp kaldım.

Yarım saat bir kaynağın yanında karaya ayak bastık. 2-3 metre yukarı fışkıran 25 dereceli ve sodalı kaynak suyuna girdik. Ohhh kemiklerimiz ısındı. Ayrıca susayınca kafayı kaydığı yere daldırıp soda da içebiliyorsunuz. Hazma iyi geliyor.

Şelalenin buz gibi sularında

Kahvaltıdan sonra Erzincan’a 90 km ilerdeki Tercan gölünde su kayağı yapmaya gittik. Vali burayı küçük bir su sporları merkezine dönüştürmek istiyormuş. Kürek, kano ve kayak için bulunmaz güzellikte bir göl. 50 beygirlik motor ve fiber tekne ile ilk turu Selim attı. Peşinden Vali bey. Son olarak ben de çıktım. A takım kameramanı “Ben suya gireceğim, sen de bana doğru



kayaklarla gel seni çekeceğim” dedi. Bende de artistlik sevdası var ya, kamerayı görünce yatabildiğim kadar yatarak son sürat yaklaşmaya başladım. Yalnız ben yaklaştıkça büyüyen kameraman görüntüsü yanında, ince uzun bir şey de gittikçe büyüyordu. Son anda ipi bırakmasam bir yalı kazığında sticker olacaktım sayesinde. Çekim yapacağım diye gidip yalı kazığının yanını seçmiş !!!

Kemah’a doğru yola çıktık.Tarihi Acemoğlu köprüsünden geçip bir kaç ay önce askeri bir kamyonun düştüğü ve on dört askerimizin boğularak can verdiği kanyona geldik. Gördüklerimiz karşısında adeta dilimiz tutuldu. Daracık bir yoldan hızla akan nehrin iki yanı bir gökdelen gibi göğe uzanıyor. Hemen botu indirip nehre daldık, büyüleyici kanyonu içerden keşfetmek için. Kayaların arasından fışkıran sular, güneş ışığı sayesinde tayf yapıyor kanyona ayrı bir güzellik katıyordu. Botu kayalara yanaştırıp üzerimize yağın bu renkli sudan doya doya içtik. Biz kanyonun büyüleyici manzarası karşısında adeta kendimizden geçmiş bir haldeyken su delirmeye başladı. Botumuz hızla kayalara çarpıyor, bizi sağa sola savuruyordu. Sular yüzümüze vurdukça, bot dalgalar arasında bir aşağı bir yukarı inip çıktıkça, Fırat’ı yenmenin zevki ile “ollleeyyyy” diye bağırıyorduk. Tabii kimin kimi yendiğini sonradan anlayacaktık.

Suyun sakinleştiği bir yerde karaya çıktık. Kamyon gelip tüm teçhizatı ve bizi alıp tüm ekibi beklediği Soğuk Sular mesire yerine götürdü bizi. Manzara inanılmaz! Tepeden aşağıya güldür güldür akan buz gibi bir pınar kollara ayrılarak Fırat’a doğru yol alıyordu. Pınarın etrafında da takımın geri kalanı oturmuş ızgara et, peynir tatlısı, Erzincan petek balı ve has yoğurt yiyordu. Kurt gibi acıkmış Rafting ekibi olarak saldırdık yemeklere.

Doğal Kemah kalesini gezip görüntüledikten sonra şelaleye doğru yola çıktık. Derken vali



birden soyunup şelalenin buz gibi sularına atlayıverdi. Uzun uzun onu seyrettik Kaan ile. Bir türlü atlamaya cesaret edemedik. Tam gideceğimiz sırada Kaan'a "Yahu buralara kadar geldik, hem macera değil mi? Donsam da gireceğim. Yapar mısın? Yaparım. Yaptık bile diyerek kendimi buz gibi suya bıraktım. Kaan da peşimde. Ama girmemizle çıkmamız bir oldu. Vücudumuz pancar gibi kıpkırmızı dişlerimiz zangır zangır. O muhteşem ama buz gibi suya nasıl girdiğimize hala inanamıyorum.

Üçüncü günü sabahı çok erken kalktık. Takımın geri kalanını yolcu ettikten sonra tekrar Fırat'a dönüp en tehlikeli yer olan Sansa boğazı gerilerinden dört kişi suya indik. Hava kapalıydı, üstelik biz suya iner inmez yağmur başladı. Bardaktan boşalırcasına yağın yağmur altında rafting yapmayı hiç bilmeyen 3 kişiyle azgın Fırat'ın sularında hızla ilerliyorduk. Kendi kendime "Durum vahim, ama yine de macera maceradır. Ekibi sonuna kadar sağ salım götürmem lazım" dedim. Hele bir götürmeyeyim! Fırat nehrine paralel giden yolda, Vali korumaları, askerler, polisler, gazeteciler dolu. Bir şey olsa topa koyarlar beni.

Botta hem dümen tutup hem de kürek çekebilmek için sağda oturdum. Çaprazımda Kaan, yanımda Kemah kaymakamı Yılmaz bey, onun çaprazında da sayın Valimiz Recep bey. Hızla *rapid ve virajlara girerken botun idaresi oldukça güçleşmişti. Zaman zaman ölümlü burun buruna geldiğimizi düşündüm hep. Ne zaman kayalara çarpacak olsak "Sayın Valim kürek çek!" deyip komutu veriyorum.

Ama sayın Valim tutunup "Allah'a emanet" diyor. Bir iki defadan sonra ben artık Sayın Valim yerine "Valiii Kürek çeeeeek" demeye başladım. Hadi can korkusunu geçtim, bir şey olsa karadan bizi seyreden askerler, korumalar beni ne yaparlar bilemem. Bunun farkına varan Kaan da bir süre sonra "Vali bey Kürek çekin" derken "Çek Vali çeeeeeeekkk" demeye başladı.

Bir kaç hafta önce üçüncü Ordu Komutanının boğulma tehlikesi geçirdiği yerde vali Recep bey kürek çekmediği için bot döndü ve yana doğru kalktı. Dördümüz yarı belimize kadar suya gömülürken *yüksek taraf! diye bağırdım. Allah'a emanet sesleri içinde hepimiz yüksek tarafa yüklenerek botu dengeleyip düzelttik. Duyduğumuz mutluluğu ve sevinci anlatmam imkansız! Zorluk derecesi "*dört artı" olan bir engeli batmadan geçmeyi başarmıştık. Ama tam karaya çıkacakken büyük bir *hidroliğin içinde bulduk kendimizi. Hızla akan Fırat'ın bizi ters yöne sürüklemesi botta paniğe neden oldu. Deli gibi küreklere asılıyor ama milim gidemiyorduk. Dümeni çevirdim, gücümüz tükenmek üzereyken hidrolikten çıktık. Tam sevinecekken birden bot daha büyük bir hidrolik içinde alabora oldu. Yılmaz bey ile yüksek tarafa çullanıp botu düzelttiğimizde Vali beyi botta bulamadık. Kısa süren şaşkınlık anından sonra yarı belime kadar hidroliğin içine dalıp Vali beyi aradım. Ama yoktu! Çaresiz bota çıktım yeniden. Birden botun yanında suyun altında renkli bir şeylerin döndüğünü fark ettim. Kaan'a ayaklarımı tutturup iyice uzandım. Recep beyi can yeleğinden tutarak yukarı çektim. Recep bey'in ağzından suları fışkırtarak "Allah'a Emanet" demesi hepimizi

güldürdü. Koskoca Erzincan Valisi bana bir can borçluydu artık. Neye niyet neye kısmet. Artık anlamıştım biz sağ salım olsak da Fırat ile, doğa ile yarışılmaz. Doğa yenilmez! Ancak paralel olabilirsiniz onunla.

Yaşadıklarımız gördüklerimiz gerçekten inanılmazdı. Macera, zevk, ölüm tehlikesi ve Erzincan'ın olağan üstü güzellikleri. Fırat'da rafting yapmak anlatılamayacak kadar zevkliydi. Bir maceracı olarak macera seven herkese hararetle tavsiye ederim.

1996 yılında hissettiklerim yaşadıklarım bunlardı. Yine gitsem aynı duyguları aynı heyecanı yaşayacağımı biliyorum. Bu maceramı sizlerle paylaşmak istedim çünkü Türkiye Cumhuriyetinde az rastlanır bir insan olan sporcu, maceracı, korkusuz, hoşgörülü ve çok iyi bir devlet adamı Sayın Recep Yazıcıoğlu'nu anmak istedim.

Macera ile Kalın
arbilal@touaregturk.com
www.touaregturk.com

*Eşkisu : Erzincanlıların Eşkisu dedikleri Eşkisu beldesi
*Rapid: Raftingde kullanılan bir deyim. Hızlı anlamına geliyor
*Dört artı : Rafting yapılan nehirlerde zorluk dereceleri 1+ dan başlar 6+ ya kadar gider.
*Hidrolik: Raftingde kullanılan bir deyim. Suların bir kaya kütlesi etrafında devamlı dönmesi sonucu ortaya çıkan olay. Buraya takılırsanız olduğunuz yerde sayarsınız.

Vali Recep Yazıcıoğlu III. Geleneksel Doğa Sporları Festivali

Volkan Şekerci / ExWays
www.exways.com

Sezonun ilk doğa sporları ve havacılık festivali geçtiğimiz günlerde Erzincan'da gerçekleştirildi. 8-9 Nisan tarihlerinde 200 sporcu, profesyonel/amatör yamaç paraşütü pilotu, kanatlarını Erzincan'da havalandırdı. ExWays olarak festivale katılamadık ama her dakikasını aradaki mesafeye rağmen takip ettim.

Bizim ExWays olarak planımız yamaç paraşütü uçuşu yapacak dostlarımızla birlikte olmak, aynı zamanda tandem yamaç paraşütünden serbest paraşüt atlayışı yapmaktı. Kombine problemler sayesinde yapamadık demek doğru olur. Sezonu, Mayıs ayındaki DZ Ephesus atlayışıyla açacağız artık.

8-9 Nisan Cumartesi-Pazar günleri yapılan şenliğe hafta sonu nedeni ile de katılım yoğun oldu. Organizasyondan sorumlu Yamaç paraşüt pilotu dostum Osman'ın (Yavuz) verdiği ilgi çekici bir bilgi de tandem pilotlarının genellikle Erzincanlı olması. Sonuçta halkın birebir katılım sağladığı bir festivalde bölge halkını uçurmak asıl amaçlardan birisi.

Yamaç Paraşütü Festivali'ne hava muhalefeti..

Festival, şehre 10 Km. mesafedeki Çakırman Mevkiinde gerçekleşti. Bu seneki festival kısa süre önce yamaç paraşütü kazasında hayatını kaybeden pilot Serkan Bıyıklı anısına düzenlendi. Yerel sporcularla birlikte 300'ü aşkın sporcu çeşitli doğa sporu aktiviteleri gerçekleştirdiler. Recep Yazıcıoğlu Yamaç Paraşütü Festivali'nde, hava muhalefeti nedeniyle, festivale katılan yüzlerce sporcudan sadece 60'ı uçuş yapabildi.

8 Nisan günü ilk olarak profesyonel uçucuların, havayı kontrol maksatlı öncü uçuşları ile başlayan Festival, Yamaç Paraşütü Akrobasi dalında Dünya Şampiyonluğu unvanı bulunan profesyonel

sporcu Arif Kemal Buhara'nın başarılı gösteri uçuşu ile devam etti. Dünya akrobasi şampiyonu Arif'in acro gösterisi izleyenler arasında büyük heyecan yarattı. Ardından Yamaç paraşüt pilotları uçuşlarını gerçekleştirdi. Gün içinde ayrıca çeşitli görsel etkinlikler de sunuldu.

9 Nisan Pazar günü, havanın azizliğine uğrayan festival programının, ikinci bölümü yağış sebebi ile iptal edildi. Hava muhalefeti nedeniyle uçuşlar gerçekleştirilemeyince B planına geçilip Çağlayan bölgesi gezdirildi katılımcılara.

festival boyunca seyirciler gösterileri ilgi ile izlediler. Uçuşlar sırasında Kültür Bakanlığı Halk Dansları Topluluğu ve Erzincan Belediyesi Folklor ekibi de gösteriler yaptı.



Erzincan ve outdoor sporları

Alim Yıldırım / İkarus
www.ikarus.com.tr

Erzincan neredeyse tüm outdoor sporlarına uygun coğrafyası ve iklimi, bu sporları özellikle keyifli kılan tarihi ve kültürel güzellikleri ile çekici bir ilimiz. Erzincan outdoor sporları açısından ilgi çekici bir bölge. Kayak, yamaç paraşütü, su kayağı, kaya ve buzul tırmanışı, rafting, kampçılık ve diğer dağ sporlarının hepsinin yapılabileceği 100 km. çapında başka bir bölge dünyada yok. Ayrıca, İsviçreli uzmanların hazırladığı Ergen Dağı Fizibilite Raporu, kayağa elverişli bölgenin; yüzölçümü, her kategoriden amatör ve çok profesyonellere göre ayrı ayrı pist imkanları, kar kalitesi, çığ düşme riskinin olmaması, karlı ayların uzunluğu gibi sebeplerle dünyada dahi eşinin bulunmadığını göstermiş. Erzincan'da yamaç paraşütü ile uçuşlar 1987 yılında başlamış ve yıllar geçtikçe çeşitli etkinlikler ve yarışmalar artan bir ilgi ile karşılanmış. Erzincan şehri, doğa sporları ile ilk olarak Vali Recep Yazıcıoğlu ile tanınmış, ardından 2001 yılında yapılan PWC ön yarışması ve 2002'de yapılan PWC ile yamaç paraşütü yarışmaları ile adını duyurmuş. 2004, 2005 ve 2006 yıllarında düzenlenen festivaller Erzincan'ın outdoor sporlarındaki yerini sağlamlaştırmış.

Yamaç paraşütü, Erzincan ovasının kuzeyinde kalan ve güneye bakan eğimli yamaçları sayesinde termiklerin oluşmasına uygun bir yapıda olan Çakırman bölgesinde, 800m, 650m ve 400m yükseklikteki tepelerden yapıyor. Bu tepeler sadece yamaç paraşütü değil yelken uçuşu ve XC uçuşlarına da uygun koşullar sağlıyor. Ayrıca Üzümlü bölgesinde 2000m, Ekşisu bölgesinde de 400m yüksekliğe sahip farklı yükseltilerden ve uçuş imkanı bulunuyor. Ovanın kuzeyinde bulunan Munzur dağından da 1400m ve 2200m'lik tepelerden kalkışlar yapılabilmekte. Munzur dağı eteklerinde bulunan Yaylabası beldesinde de eğitime müsait 100m ve 150m yüksekliğinde tepeler mevcut. Kısacası Erzincan ovası dört bir yanından uçmaya müsait kalkış alanlarına sahip bir bölge. Bölgede Yaylabası Munzur ve Munzur Fırat Doğa Sporları dernekleri faaliyetlerini sürdürüyor. Konaklama merkezlerinden spor yapılacak bölgelere ulaşım, stabilize ve asfalt yollardan ortalama yarım saat süren zahmetsiz bir yolculukla gerçekleşiyor.

Vali Recep Yazıcıoğlu 3. Geleneksel Doğa Sporları Festivali

Festival Erzincan Belediyesi organizasyonu ile yapılıyor. Her yıl 8-9 Nisan tarihlerinde düzenlenen festival, bu sene şehre 10 km. mesafedeki Çakırman Mevkiinde gerçekleşti. İl dışından profesyonel ve amatör sporcuların katıldığı festivalde, katılımcılar ve seyirciler unutulmaz anılar yaşadılar. 200 kadar misafir sporcunun haricinde, Erzincan'lı sporcuların da katılımı ile sporcusu sayısı 300'ü aştı.



Festivalin maskotu tarla faresi Caner de özellikle çocukların ilgi odağı oldu. Tören alanının arka kısmında ise Paint Ball ile izleyicilere güzel anlar yaşatan sporcular, bu oyunun ilgi ile izlenmesini sağladılar. Cirit gösterilerinin de sunulduğu Festivalde, ciritçiler göz doldurdu ve sporu tanıtmaya maksatlı bir oyun sergilediler. Gösteriler akşam saatlerine kadar sürdü. Akşam saatlerinde sporcuları Rock Müzik eşliğinde bir yemek bekliyordu. Yemeğin sonunda Başkan Yardımcısı Murat Akkoyunlu tarafından festivalde emeği geçenlere birer plaket takdim edildi. Gece yağışlı havaya rağmen binlerce Erzincan'lı Dörtöyl mevkiinde toplanarak Kültür Bakanlığı sanatçılarının sunduğu gösteriyi izlediler. Toplantılarda Vali Recep Yazıcıoğlu da, Yamaç Paraşütü ve diğer Doğa Sporlarını en çok

destekleyen isimlerden biri olarak sporcular arasında en çok tanınan ve sevilen devlet görevlisi olarak anıldı.

Hatırlatmakta yarar var. Bu festival sezonun ilk organizasyonu olduğu için, birçok pilotun da sezonu resmi açışı ile aynı zamana denk geldi. İnanıyorum ki ileriki yıllarda çok daha iyilerini hep birlikte gerçekleştireceğiz. Bu arada Osman'ın üstün çabasını takdir etmek gerek. Erzincan'da 3 yıldır bu festivali organize edebilmek için her imkanı seferber ediyor. Erzincan ekibinin bu konudaki başarısının diğer illerdeki uçucu arkadaşlara örnek teşkil etmesini temenni ediyorum.

Sezonu Erzincan'da açan uçucu dostlarla, diğer festivallerde rüzgâra birlikte dokunabilmek ümidiyle...

Şehirden kaçın!

Hakan Erman



Geçen pazar akşamı ideal bir hafta sonu geçirmiş, İstanbul'a dönüyorduk. İki günde deşarj ettiğimiz tüm olumsuz hisleri neredeyse aynen geri aldık bu dönüş yolunda. Mesele insan fazlalığı, daralan alanlar, yükselen hırslar, azalan tolerans ve bunların yollara yansımaysıydı. Bazıları buna gelişme diyor. Demek ki doğal sınırlarımızı tamamen insan ve betonla kaplayınca "gelişmiş" bir şehirde yaşayacağız! Bu iste büyük bir yanlış var ama kimselerden yeterince bir şikayet duyulmuyor.

Şehirden uzakta geçen her hafta sonu, ideal hafta sonu tanımına uygundur aslında ama bu seferki özeldi doğrusu. Delmece yaylası çok gittiğimiz bir rota, ama turizme açma kaygısıyla yolunu düzelttiklerinden beri doğrusu korka korka gidiyoruz. Her an mangal ateşleri, müzik sesi ve kebab kokuları içinde bulabiliriz orayı da. Ama henüz mevsim tam dönmemişti ve günebirlikçiler için uygun değildi, gidebilirdik.

Çoğu motosikletçi için yolda karla karşılaşmak pek istenen bir durum değildir. Delmece yolunun ufak bir kısmını kapayan karla karşılaştığımızda ise sevindik.

Çünkü biraz gayretle onu aşabilir ve 4 tekerlekli araçların aşamayacağından emin olabiliydik (sözüm 4x4'çülerden dışarı). Delmece taze bahar yeşili ve yeni filizlenen, çiçeklenen doğasıyla bizi misafir

etti. Çıplak ayakla bastığımızda yerdeki nem ve tazelik, dinlediğimizde rüzgarın ve ağaçların sesi, nefes aldığımızda tertemiz hava bizi temizledi. Kaynaktan gidip su doldurmak, ısınmak için odun toplamak, çadırdaki barınmak, şehirde düşünmeden kullandığımız imkanları bize hatırlattı.

Ama her kampta yaşadığımız gibi yemeğin lezzetini, sohbetin zevkini bu kısıtlı imkanlar



sağladı bize. Kampçılar bilir, makarnanın, sucuğun ve her türlü basit yemeğin en lezzetlisi kampta yenendir

Eve dönüş mücadelesinde ise şehir manzarası şöyleydi: Şehirdeki insanlar baş döndürücü bir sele kapılmışlardı. Sokaklarda birbirlerini ezercesine piyasa yapıyorlardı. Arabalı ve motorlu sokak yarışçıları sanatlarını icra ederken kimi arabasını, kimi son aldığı gözlüğünü, telefonunu, saçını ve tüm dış görünüşünü pazarlıyordu

diğerlerine. Çözülemeyen ortak dert ise sahip olunamayanlardı, almakla bitmiyordu. Ama belki şu vitrindeki yeni plazma 24 taksitle alınabilirdi. Kartta limit var mıydı acaba? Almalıydı şu plazmayı, sonra da karşısına geçip reklam seyretmeliydi... Daha çok şeye özenmek için.

Onlara “uyanın, mutluluğun yolu bu değil” demeyi çok isterdim. Ancak bu çoğalma, çok-alma ve “gelişme” merakıyla uyumlu bir mutluluk formülü henüz bulunmuyor.

Mutluluğu yaşamak için küçük kozalarımız, evlerimiz kaldı sadece...

... tabii bir de dostlarla bir araya gelebilir, kimsenin ulaşamadığı bir yaylaya motorumuzla ulaşıp kamp yapabiliriz. Sonra yollar var uzun uzun. Sınırlara kadar uzayan, oradan ötelere geçen, bizi farklı yaşamlara ulaştıran, seçenekler sunan yollar.

Yaşasın gezginlik!
hakan.erman@emok.org

“Uyuyanlar uyanmış, dikkat gerekiyor” mevsiminde off-road

Ümit Çukurel

Sonunda beklenen bahar günleri geldi; uzun ve rutubetli kış günlerini gözyaşları içerisinde uğurlamaya hazırlanıyoruz. Çok mu şaşırdınız yağmur çamurlu kışı geride bırakıp neşeli bahar günlerinin gelmesine ve ufukta sıcak yaz günlerinin belirmesine duyduğum üzüntüye? Böyle bir yorumu zaten ancak benim gibi, kış boyunca aşağı yukarı her pazarını çamur içinde geçiren bir Land Rover hastasından duyabilirdiniz.

Scuba dalış yapmaya başladığım döneme kadar her sezon, sıcak ve kuru günlerin gelişinden mutsuz oldum ve etrafımdaki bütün normal insanlar yazı iple çekerken, ben ilk eylül yağmurlarının düşeceği ve

çamur lastiklerimi takacağım günlerin hayaliyle yaşadım. Neyse ki artık yaz günlerimin de zevkli bir eğlencesi var, artık o kadar da üzülmiyorum.

İşte bu ani mevsim değişikliklerini, “Havalar sıcak, gömlekle gezerim bir şey olmaz” şeklinde yaptığım bir iki hata da takip edince; hele hele, bunlara bir de “Tamam, tamam burunlarım açık artık dalabilirim” yorumu eklenince geçtiğimiz ayın bir kısmını sinüzit hastası şeklinde çamur yollardan uzak geçirmek zorunda kaldım. Aslına bakarsanız, pek de yakınmaya hakkım yok gibi, zorla aranmışım. Tipik bir tencere yuvarlanmış kapağını bulmuş vakası olduğu

açık ve net görülüyor. Maalesef bizim gibileri, boş vakitlerimizi alışveriş merkezlerinde veya kalabalık cafelerde geçirmek için ikna etmek çok zor; ille de bir aktivite lazım.

Gelelim sadede, LROTürkiye olarak geçen ay sizler için faydalı ne yaptık ve LROTürkiye’de neler oluyor?

“Ne yaptık” sorusuna, bol bol gezdik diye cevap verelim. Gezilerimizden birinde, modern bir Land Rover’in performansı ile klasik Land Rover’larımızı karşılaştırma fırsatı bulduk. Yine aynı gezide, dostumuz Hakan’ın verdiği muhteşem bir fikir ve getirdiği yedi adet fidan ile, girdiğimiz



parkurlara ağaç dikme kampanyasının ilk ayağını gerçekleştirdik. Geçtiğimiz hafta kısa bir planlama yaparak, en son yaklaşık yedi yıl önce uğradığımız Çiğdem Yaylası'nda kamp ve sonrasında da Sülüklü Göl'e bir merhaba pikniği düzenledik.

“LROTürkiye’de neler oluyor” dersiniz; grubumuz üye sayısında “dalya” yani 100 sayısına doğru sağlam adımlarla ilerliyor. Daha önceleri de belirttiğim gibi, tüm sayı içerisinde katılımcı üye sayısının artıyor olması gelecek zaman içerisinde gezilerin yanında, LROTürkiye olarak faydalı birçok aktivitelere de imza atabileceğimizi gösteriyor. Ağaç ekme fikri ise bunlardan

sadece biri ve bunun için Hakan’a sonsuz teşekkür ediyorum.

Geçtiğimiz hafta Çiğdem Yaylası’nda kamp yapmaya karar verdik; Çiğdem Yaylası, Dokurcun kasabası ve Hendek’ten ulaşabilen, yaklaşık 1.450 metre rakımlı bir bölge. Geniş yaylalar ve yayla evleri arasında hem rahat bir kamp ortamı yakalayabiliyorsunuz, hem de ciğerlerinize de kısa süreli bir temiz hava bayramı yaptırabiliyorsunuz.

Bu geziye, bizim Land Rover’ların yanında çeşitli misafir 4X4’ler de katıldı. Bunlar, daha önceden de tanıdığınız Özyayın ve Sinan’ın

Suzuki Vitara’ları, Taşkın’ın Mitsubishi’si ve Serdar’ın Lada Niva’sı idi. İlk defa olarak bu gezide Discovery Seri II’si ile Hüseyin Bey Bursa’dan aramıza katıldı. İstanbul ekibi olarak da Defender 110 araçlarımız ile Ben, Hakan, Reha, Hüseyin ve Portekiz’den Türkiye’ye taşınıp Seri I Discovery’sini de beraberinde getiren Afonso vardı. Yine kalabalık, ama bu sefer son derece karışık bir grup oluşturmuştuk.

Geziye başlangıç olarak Cumartesi sabahın ilk saatlerinde TEM Otoyolu Anadolu girişini seçtik. Benim eski Magellan 320 GPS’imden elde ettiğim “Çiğdem Yaylası” noktasına doğru yol alınacaktı. Akyazı’ya kadar



otobandan gidilip oradan da Dokurcun'a doğru yaklaşık 3 saatlik bir yolumuz vardı.

Dokurcun'a yaklaştığımız sırada, sıcak nedeniyle tam da yorulmaya ve sıkılmaya başlamıştık ki, karşımıza yol kenarında gürül gürül akan dere çıktı. Aslında dere tanıdık. Bugüne kadar o yoldan her geçişimde dereye girmek istemiştım, ama bir türlü denk getirememiştim. Şansa bak ki, daha gezi yeni başlıyordu ve görünüşe göre burada harcayabileceğimiz bir yarım saat bizi öldürmezdi.

Dere kenarına indiğimiz anda, derenin hızı ve belirsiz derinliği bizi biraz geri adım atmaya zorladı. Değişik birkaç giriş noktası belirleyip olası aksilikleri hesaplamakla geçirilen birkaç dakikadan sonra bir de baktık ki Afonso dayanamayıp Discovery'sinin içerisinde dereye balıklama atlıyor. Bu atlayışın başarılı bir şekilde sonuçlandığını gören bizler de, birkaç dakika içerisinde Land Rover'larımızla dereye iğne atacak boşluk bırakmadık. Gerçekten de dere yatağı İstanbul boğazı gibi olmuştı; herkes ayrı bir yana gidiyordu. Tam da aklımdan burada bir yerde birimiz batarsa

nasıl kurtarma yapabileceğimiz geçiyordu ki, Afonso şansını biraz fazla zorladığı bir yerde, kapı camına kadar, tam da akıntının ortasında battı. Neyse ki durumun farkına çabuk vardı da, geri birkaç manevra ile birkaç saniyede kurtuldu. Yola devam etme vakti gelmişti; artık Dokurcun'un sınırlarına girmiş sayılırdık; yoldan çıkmak için çok fazla zaman kalmamıştı.

Dokurcun'un içerisinde tırmanmaya başlayan yol, bildiğimizden daha düzgün geldi gözümüze, sanki birazcık genişletilmiş ve ıslah edilmişti. Yaklaşık bir saat süren tırmanma sonucunda istediğimiz yüksekliğe varmıştık. Önümüzde yemyeşil çayır ve yayla evleriyle Çiğdem Yaylası duruyordu. Yayla evlerinin önünde yaptığımız geç ögle yemeği pikniğinden sonra, tepelerden Hendek'e incek yolun -başarısızlıkla sonlanacak- arayışına başladık. Her denememizde tepelerde ağaçlık yerlerde, az güneş gören kısımlarda yer yer erimemiş derin kar birikintileri bize bir türlü geçit vermedi. Bu denemelerden birinde, Defender'im sol arka lastiğini yol kenarından aşağı düşürme tehlikesi yaşadım. Bu

durumdan kurtulmak için ise, iki vinçli bir kurtarma çalışması ve sindirime yardımcı yoğun kar küreme seansları gerekmekteydi. Artık bir şey belli olmuştu; şartlar, bize önceden programladığımız şekilde Çiğdem'den çıkıp Hendek'ten inme şansı vermiyordu. Pazar günü oyalanacak başka bir şeyler bulmamız gerekiyordu.

Mert ve Hüseyin ile kamp yeri hakkında yapılan derin tartışmalar sonucu, en sonunda kampın kurulacağı yere ve tabii daha geç olmadan da kurulmasına karar verilmişti. Akşam çökmeden ateş yakılması işlemi tamamlanmalıydı; gece hava sıcaklığının eksili rakamlara kadar düşmesini bekliyorduk. Yakacağımız ateş, uzun ömürlü ve büyük olmalıydı ki sabah -hep öyle oluyor- Mert herkesten önce uyandığı zaman ateşi canlıdırabilmeliydi. Yine anti-diyet ve ful kolesterol bir LROTürkiye akşam yemeğinden sonra gece yarısına doğru çadırlarımız bizi çağırmaya başladı. Fakat bizim çadırlara girip uyumaya niyetlenme saatimizle dolunayın yükselme saati farklı olunca problem çıktı. Dolunayın saatine göre hareket eden Hüseyin ve Afonso'nun



uyumaları ve tabii bizi uyutmaları da biraz gecikti.

Çadırlarını kurarken herkes rahatına göre hesaplarını yapıp kendi çadırını kurmuştu; ben ise hesaplarımın yanlış olduğunu çadıra girip ilk uzandığım anda, eğim nedeniyle uyku tulumumla beraber çadırın kapısından dışarı kaymaya başladığım anda fark ettim. Bu durumu düzeltmek için artık çok geçti. Sonuçta bol hareketli bir uykunun arkasından sabahın ilk saatlerinde dışarıdaki konuşma sesleri ile uyandım, pencereden dışarı baktım; ne göreyim, -dejavu- Mert ve Hakan uyanmış ve ateş yeniden canlandırılmıştı.

Kahvaltı ve bir kamp konaklamasını en çekilmez kılan toparlanma işini de geride bıraktıktan sonra konvoy aşağı doğru dönüşe geçti. Günün kalanını çok yakın olduğu için Sülüklü Göl'de geçirecektik. Sülüklü Göl'e en son 29 Ekim ISOFF Subaşı kampından sonra girmiştik. O zaman kış öncesi olduğu ve bu sefer tam kış sonrası olduğu için o güne göre hem gölde, hem de derelerde seviyeler çok yükselmişti. En basitinden, Pazar günü göl

kenarına arabalarımızla inemedik. Kısa bir öğlen atıştırmasını her zaman olduğu gibi kısa bir keşif turu takip etti, aşağıda iki tane daha göl vardı. Görünüşe göre bir sonra yapacağımız kamp için nereye gideceğimiz belli gibiydi; tek eksik yanı, bölgenin çok kolay ulaşılabilir ve hafta sonları kalabalık olmasıydı.

Kimler bu uyananlar?

Bu kadar yazıp da size yazının başlığı hakkında ipucu vermeyeceğimi sandınız ve yanıldınız. Peki bu başlık nereden çıktı? Cevap yola çıkmadan önce Cumhur'un gruba gönderdiği tavsiye e-postasında yatıyor. "İyi yolculuklar, fakat dikkat: uyuyanlar uyandı; gece açıkta yemek bırakmayın" uyarısında bulunmuştu Cumhur. Tabii ki bizler de Çiğdem Yaylası'nda çadırlarımızı kurarken huzursuz huzursuz etrafımıza bakınıp kış uygusundan uyanmış kürklü canlıları aradık. Acaba buralarda var mıdır, aniden karşımıza çıksa bir şey yapar mı acaba, veya koşsak yetişir mi falan gibi korkulara sebep olduysa da; Allah'tan Çiğdem Yaylasında ayı yoktu. Fakat Sülüklü Göl'de durum

farklıydı. Üstelik meğerse buradakiler hiç uyumayanlardandı. İnsanların dinlenmeye gittiği bir ortamda, kalabalığı ve çocukları hiç düşünmeden ateşli silahlarını rahatlıkla test eden bu uyumayan türlerin daha tehlikeli olduğuna ve asıl korkmamız gerekenlerin bu tipler olduğuna karar verdik; belirtmeden edemedim.

Böylece bir nisan ayını geride bıraktık. Havalar kuruyup çamur lastiklerini yazlıklarla değiştirmeden önce bir iki defa daha ıslanacağımızı tahmin ediyordum; Nisan yağmurlarının ne yapacağı belli olmaz. Sinüziti de tamamen atlattıktan sonra kaldığım yerden scuba dalışa da daha fazla ara vermeden devam etmek istiyordum. Grupta dalmayı sevenlerin sayısında da bir artış olması yakınlarda kombine bir macera yapma ihtimalini güçlendiriyor. Kim bilir belki Haziran sayısına. Neyse, şimdilik benden bu kadar; gelecek ay belki daha nemli bir macerada görüşmek üzere.

Ankara'da off-road'cular mahalli yarışta mücadele ettiler

Yalçın Canakay
Fotoğraf: Rifat Uğurlu



Çankaya Mühye köyü mevkiinde yapılan yarış N1 ve N2 kategorilerinde katılıma açıldı. Ancak kayıt yaptıran araçların tümünün N2 kategorisinde olduğu görüldü. 4 etap üzerinden koşulan yarışta ekipler toplam 7 tur ve 70 kilometre yarıştılar. Yarışmada start alan 6 araç finiş kapalı parkına girerek yarışmayı tamamlama başarısını gösterdiler. Yarış sonunda Mustafa Özgiray - Ali İhsan Güneş birinci olurken, Şahin Demiray - Onur Saatçi ikinci ve Adnan Ardiç -ERCÜMENT ALTUNCU üçüncü oldu.

16 Nisan 2006 günü Ankara SES TV Off-Road Şampiyonası 1.Ayak yarışları Çankaya ilçesine bağlı Mühye köyünde yapıldı. Mühye, Çankaya'nın yüksek kesimleri ile Elmadağ kuzey yamaçları arasında kalan, bir taraftan Eymir gölüne diğer taraftan Akdere ilçesine bağlanan uzun vadinin ortasında yer alan çok sevimli bir köyümüz. Adı hala köy olarak kalmış ama genel köy yapısının yanı sıra, havuzlu geniş bahçeli çok sevimli, çok şık evleriyle ve piknik alanlarıyla Ankara'lıların hafta sonlarını geçirmekten hoşlandıkları harika bir yer.

Ve bu köyün doğal yapısı, dağlık bölgesi, ormanlık alanlarıyla, mevsim bahar olduğu için küçük su birikintileri ile off-road ruhuna harika bir zemin hazırlıyor. ANDOFF ekibi de burayı çok sevmiş olacak ki Şubat ayında yapılan Ulusal Off-Road yarışlarından sonra Mahalli Yarışlarını da burada yapmaya karar vermişler.

Sabahın erken saatlerinde yola düştüm. Köy girişinde önce kuzular tarafından karşılandım. Küçükünden büyüğüne bir yığın kuzunun arasından geçerken köy

çocuklarıyla selamlaştım. Baharın dalları rengarenk çiçeklerle bezenmiş onlar da hoş geldin der gibiydiler. Havanın tam bir bahar havası olması doğrusu bir hayli keyiflendirmişti beni. Bugün harika bir off-road yarışı olacağı işte bu saatlerde belli oluyordu.

Servis alanı bir hayli kalabalıktı. Yarış araçları, servis araçları, yarışçılar, piknikçiler inanılmaz bir görüntü veriyordu. Yarışçılar hemen İdari ve Teknik kontrole alındı. ANDOFF'tan yarışan 12 araç vardı aslında,



ancak bazıları Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonasında araçlarını kırdıklarından diğerleri de tam istedikleri gibi araçlarını yetiştiremediklerinden dolayı bu yarışta 6 araç start alacaktı. Araçlar kontrollerden geçerek yarış start saatini beklemeye başladılar.

Vakit ilerledikçe kalabalık artıyor, seyirciyle piknik yapmaya gelenler birbirine karışıyor, bu durum da güvenlik için çalışan ANDOFF üyelerini bir hayli zor duruma sokuyordu. Daha önceden araçların geçiş

yolları belirlenmiş ve etap içlerine çıkan tali yollar bantlarla kapatılmış olmasına rağmen, yarım saat içinde, yapılan iki günlük çalışma boşa gitmişti. Seyirciler araçların önlerinden geçmişler mangallarını yakmaya başlamışlardı bile. Ancak ANDOFF üyelerinin hiç kimseyi üzmeden kovmadan piknikçilerine ve seyircilerine yer göstermesiyle iş tatlıya bağlandı, herkes hayatından memnundu.

Ve yarışlar...

Yarışçılarımız 76 km uzunluğundaki zemini toprak olan yolda 4 etap 7 tur üzerinden yarışacaklardı. Önce Mühye etabı veya Seyirci etabı iki tur üzerinden geçilecek, servis aldıktan sonra 2. Etap başlayacak ve 3 tur üzerinden geçilecekti. Ardından 3. Etap, Dağ etabı veya ANDOFF Etabı 1 tur üzerinden geçilecek, son olarak aynı etap yine 1 tur üzerinden geçilerek yarış sonlandırılacaktı.

0 kapı numaralı Nissan Patrol ile çıkan ekip, hiçbir problemle karşılaşmadan tüm etabı geçti. Dolayısı ile iptal edilen kapı veya etap



olmadı. Start saati olan 13:00'da, 6 aracımız da start aldı. 1. Etap sorunsuz olarak 6 araç tarafından geçildi. Jeep CJ 8 ile yarışan Bekir Başkal - Fatih Yılmaz bu etabı 1. olarak bitirdiler.

2. Etaba başlayan araçlar, seyircinin de desteği ile off-road ruhuna uygun hareketlerle yarışa başladılar. Bump'ları uçarak geçiyor, su birikintilerinden geçerken araçlar suların içinde kayboluyordu. Bu etapla birlikte sorunlar da başladı. Mitsubishi Pajero ile yarışan Mustafa Özgiray - Ali İhsan Güneş çifti çamurlu bölgede bir hayli zorlandılar. Bekir Başkal - Fatih Yılmaz 2. turda şaft kırdılar, araçları 4 çekerdan 2 çekere düştü ve yarışa böyle devam ettiler. Ümit Güvendik - Serkan Çelik ikilisi debriyaj

kilitlenmesi sonucu 3 turluk etabın sadece bir turunu tamamlayabildiler. Sonuçta etabın %50'sini geçemediklerinden dolayı bu etaptan diskalifiye oldular. Pajero ile yarışan Mustafa Özgiray - Ali İhsan Güneş çifti bu etabı birinci olarak bitirdiler.

3. Etap, dağ etabıydı. Araçlar bir süre dağa tırmandıktan sonra gözden kayboldu. Bu arada kapılı etaplar bittiğinden, tüm seyirciler start noktasına yoğunlaşmıştı, inanılmaz bir kalabalık vardı. Mustafa Özgiray - Ali İhsan Güneş ekibi burada da deneyimlerini gösterdiler ve hız bölgesinde 130 km'ye kadar çıkmışlardı. Ümit Güvendik - Serkan Çelik ise başka sorunlarla boğuşuyorlardı. Starttan Zaman Kontrol noktasına geri geri geldikleri için bu etaptan da diskalifiye

oldular. 3 Etabın birincisi yine Mustafa Özgiray - Ali İhsan Güneş ekibi oldu.

4. Etapta harika bir off-road aracı yaratan Arif Değirmenci - Salih Akpınar çifti bir zıplama sonucu güzel oyuncaklarının arka kapısını etapta bıraktılar. 2 çeker yarışan Bekir Başkal - Fatih Yılmaz ve Ümit Güvendik - Serkan Çelik ekipleri zor da olsa dağ etabını tamamlayarak finiş noktasına geldiler. Bu etabın birincisi de Mustafa Özgiray - Ali İhsan Güneş ikilisi oldu.

Puanlamalar hiç vakit kaybetmeden yapıldı. İtirazlar olmadığından Genel klasman kolayca açıklandı...

Ödül töreni sonrasında yarışçılar ve görevliler



servis alanında birer yorgunluk çayı aldılar. Yarış sonunda genel kanı, az araç katılımının organizasyonu daha kolay düzenlenir ve rahat hale getirdiği oldu. Parkur'un her yerden görünür olması seyircilere güzel

bir yarış izleme şansı verirken, rescue noktalarının doğru seçimi, güvenlikle ilgili arkadaşların özverili çalışmaları da yarışın rahat geçmesine yardım etti.

Genel Klasman Sonuçları				
Kapı No	Derece	Pilot ve Co-pilot	Araç	Kategori
4	1	Mustafa Özgiray - Ali İhsan Güneş	Mitsubishi Pajero	N2
5	2	Şahin Demiray - Onur Saatçi	Jeep CJ5	N2
3	3	Adnan Ardiç - Ercüment Altuncu	Jeep CJ5	N2
6	4	Arif Değirmenci - Salih Zeki Akpınar	Nissan Patrol	N2
1	5	Bekir Başkal - Fatih Yılmaz	Jeep CJ8	N2
2	6	Ümit Güvendik - Serkan Çelik	Jeep CJ5	N2



“Otobüste karşılaşıp kampa gitmek”
üzerine kurulmuş bir site

Pandül

Alpay Oğuş

Üniversite bitirme ödevi hazırlamak için arkadaşım ile çadırda kalmaya karar verdiğimiz zamanları hatırlıyorum. İnternet diye bir şey yok... Bilgi edinmek için soracağımız kimse yok... Bir çadır edinmiştik. Satıcının nasıl kullanacağımızı anlatmasını umutsuzca beklemiştim. Anlatmamıştı. Ağabeylerimiz ve ablalarımızdan gelen bilgiler de topu topu yaz kumsal çadırları ile sınırlı idi. Çadırı kurabilmek için şimdi çok güldüğüm umutsuz bir uğraş vermiş, yapa boza sonunda içine girebileceğimiz bir hacim elde edebilmiştik. İlk gece büyük bir sivrisinek saldırısı ile zar zor sabahı etmiştik. Belimizin tam ortasına gelen bir tümsek üzerine yattığımızdan sırtımız ağrımış, sabah güneşten kavrulmuştuk, üstelik çadırı karıncalar kaplamıştı. Sonrasında da hemen bir otel odasında bu macerayı sonlandırmıştık. Bu cesaret kırıcı ilk tecrübe, sonradan tüm sıra dışı sporların bir arada barındığı ve bilginin serbestçe paylaşıldığı dev bir sitenin doğuş anı oldu.

Daha sonraları geziler, eğitimler, kulüpler dönemi başladı. O zaman da yazılı dokümantasyon ve bilgi paylaşımı sıkıntısı yaşamaya devam ettik. Sonunda bu bilgi ve paylaşım eksikliğinin yeni başlayanların, kendini geliştirmek isteyenlerin devamlı karşılaştıkları, heveslerini kıran bir duvar gibi yükseldiğini fark ettik. Başladık karınca kararınca bildiklerimizi paylaşmaya. Ne öğreniyorsak, ya da ne çeviri yapıyorsak bunu insanlara mail atıyorduk. Onlardan da yazı gelmeye başladığında artık ilerlemeye başlamıştık. İlk başlarda bir bilgilendirme maili olarak başlayan Pandül, tamamen ihtiyaçtan bir internet portalı halini aldı.

Web altyapısı konusunda eksiklerimizi gidermek için çok çalıştık. Sürekli olarak yeni bir şeyler öğrenmek site oluşumunu hızlandırdı. İlk html tasarımlarda bir faaliyeti siteye yerleştirmek için 3 saat zaman harcadığımı bilirim. Şimdi en fazla 15 dakikada sitemize bilgi ekleyebiliyorum.

Pandül sıra dışı sporlar topluluğu, normalde karşılaşamayacağımız, hatta spor tanımı içerisine sokmakta zorlanacağımız sporları yapan insanların bir araya gelmesini, tecrübe ve bilgi paylaşmasını sağlamak amacı ile 2000 yılında Alpay Oğuş , Ayça Oğuş, Kaan Kurt, Mehmet Alpözgen, Hülya Erşah ve Çağlar Öğünç tarafından kuruldu.

Etkinlik yapmaya giderken otobüste karşılaşmak

Pandül, sık karşılaşılan bir hiyerarşi sistemi ile çalışmıyor. Aslında Pandül'de hiçbir hiyerarşik sistem yok. Pandül, “hadi gel kampa, tırmanışa, dalmaya gidiyoruz” diyen bir yapıya sahip değil. Yine de üyeleri beraber kampa, tırmanışa dalmaya gidiyorlar.

Sitenin bir araya gelme mantığı, temelde “etkinlik yapmaya giderken otobüste

karşılaşmak” dediğimiz bir buluşma şekli. Sitenin üyelerine verdiği artılar, herhangi bir yerde etkinlik yapan kişilerden haberdar olmak, bu etkinliğin sonrasında haberdar olabilmek ve bunları kaybetmeden geriye dönük bulabilmek olarak özetlenebilir.

Tüm bunların ne gibi faydası olabilir diye düşünebilirsiniz. Doğa sporları örgütlenmelerinde kemikleşmiş bir format vardır. Toplum olarak da fazla sorgulamadan buna alışırsınız. Birileri bir yönetim oluşturur, eğitim verirler. Eğitim alanlar da bir süre sonra eğitmen olurlar. Eğitim verebilmenin tek kriteri, gerekli bilgiye sahip olmakmış gibi görülür. Bu oluşumlarda denetleme ve yönetim kurulları vardır. Karar alınmadan hiçbir şey yapılamaz. Yapılan her işte, gidilen her yerde, konaklama, yeme içme, faaliyetin kuralları, bu kuralları ihlal edenler konusunda yönetim belirli bir sorumluluk taşımak zorundadır. Bu yetkidir. Doğal olarak yetkisi olan bunu





kullanır. Katılanlar bu yetkiyi kabul ederler ve kendilerini yetkiyi elinde tutanların kararlarına bırakırlar. Bu kişisel gelişim önünde bir engeldir.

Pandül bu oluşum mantığına alternatiftir. Pandül'de uyulması gereken kuralları doğa ve etkinliğin kendisi belirler. Dağa giderken kimse kimsenin sorumluluğunu almadığı için (Otobüste karşılaşmış gibi) karşılaşılan zor durumda kimin ilerleyip, kimin kalacağına kişi ya da grup kendi karar verir.

Bu hakkaniyetli ve özgür bir yöntemdir. Tabii ters durumlarda yardım etmek kaçınılmaz oluyor. Ama bu davranış şekli kişileri daha sorumlu hale getiriyor. Bu da kişisel gelişim için önemli bir katkıdır.

Pandül bireysel katılıma ve kişisel gelişime önem verir. Aldığın bilgiyi vermek, dinlediğin kadar konuşmak üzerine kuruludur. Her bireyin temel sorumluluğu kendi kişisel gelişimini takip etmektir. Zamanla oluşan arkadaş grupları kendilerinden sorumludur. Kimse ya da hiçbir grup diğerini bir yere götürmez, götürmekten sorumlu değildir. Sadece bilgisini paylaşmaktan, tecrübesini paylaşmaktan sorumludur.

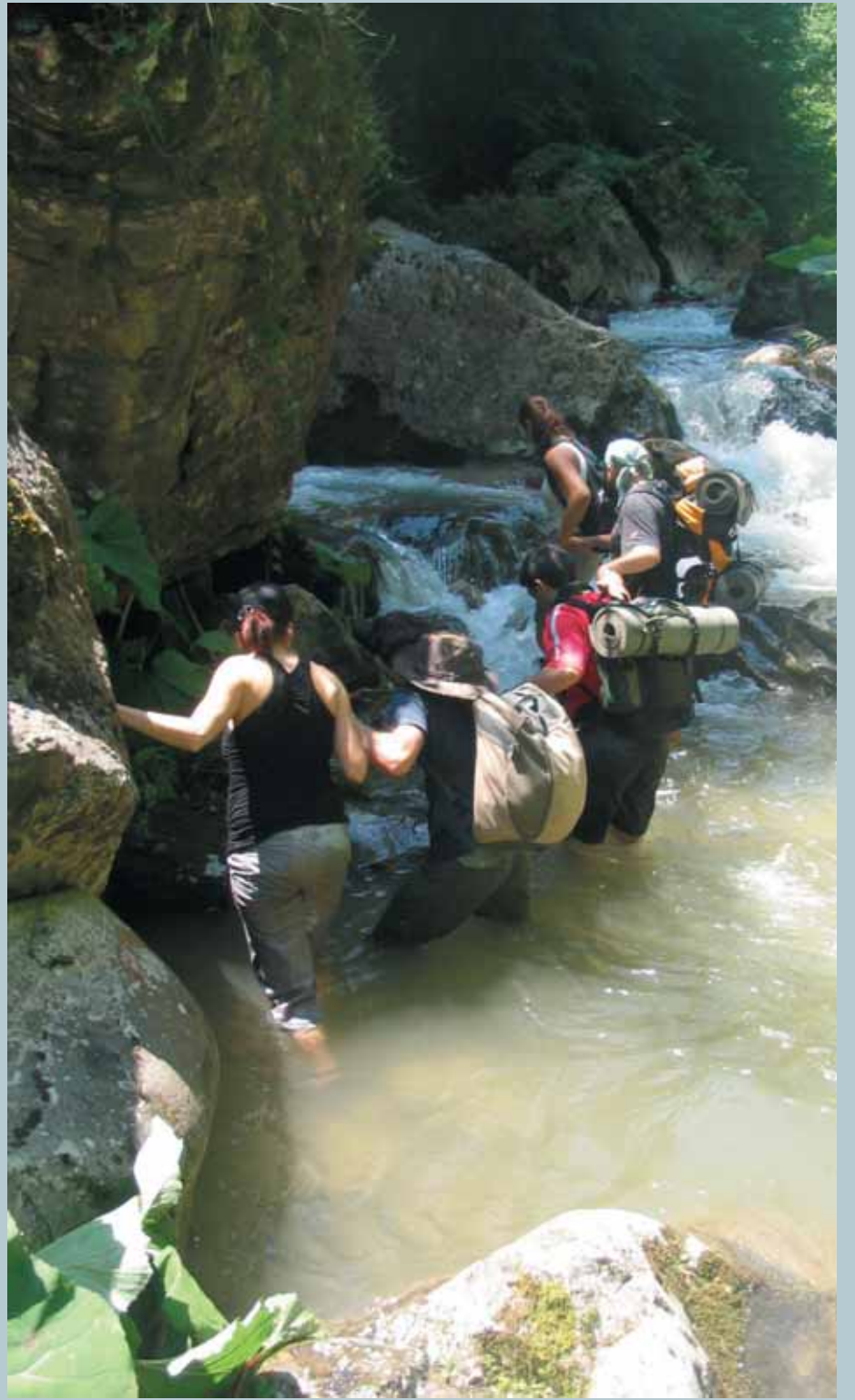
Bu aslında bizlere çok şey katan bir yöntemdir. Bireyler kendi gelişimlerini takip eder ve eksiklerini giderir. Yemek çantası hazırlamaktan, organizasyon yapmaya kadar süreçlerin neresinde çalışmak istiyorsa oralarda yetkinleşir.

Pandül'de neler var?

Pandül'de şu anda 6 ana bölüm bulunuyor. Sıra dışı sporlar olarak tanımladığımız Yamaç paraşütü, Dağcılık, Spor tırmanış, Sualtı-scuba, Dağ bisikleti, Mağaracılık. Tabii temelde bu sporlara destek amaçlı olarak yürüyüş ve kampçılık.

Yaşam çizgisi bölümümüzde, sıra dışı sporcuların yaşamlarında bir kesit sunmaya çalışıyoruz. Bu bölümde özellikle gündem dışı başarılı tüm sporcularla buluşmaya çalışıyoruz.

Yine bu spor dalları ile ilgili çok geniş bir teknik bilgi bölümümüz var. Artık sıra dışı bir spora yeni başlayanların elinin altında çok bilgi var.



Bazı sporcularımız faaliyetlerini şiir ile anlatmayı tercih ettiği için de tabii bir de “Çaymolası” bölümümüz var.

Sohbet odamız, sıra dışı tüm sporculara hizmet veren “Pandül mail”, fotogaleri, çok kullanılan bölümler arasında. Ayrıca yürüttüğümüz projelerle de bir çok ilki gerçekleştirmeye çalışıyoruz.

Sayfa hitlerimiz sürekli olarak artıyor. 1000 web sitesi üyeliğini aşmış bulunuyoruz.. Ayda ortalama 45.000 sayfa görüntülemesi yapılıyor. Toplamda 1500 sayfa içerik altyapısı ile rahatlıkla Doğa sporlarında Türkiye’nin en kapsamlı sitesi olduğumuzu söyleyebilirim.

Ne istiyoruz?

Outdoor sporları ve sıra dışı sporlar yapan insanlar, genelde klasik yönetim kalıplarının içine sokulamayacak ve idari kararlarla yönlendirmeyecek karakter yapısında insanlardır. Hayatlarına anlam katan aktiviteyi yapma şekillerini bu tür kalıplar içerisine sokmazlar.

Bu sporlarla ilgili en belirgin yönlendirici veri; bilgidir ve bilgiyi doğru aktarım ile hem yeni başlayanlarla hem de farklı deneyimleri yaşamak isteyenlerle paylaşılması gelişim sürecini daha risksiz ve daha zevkli yapar.

Sıra dışı sporcular olarak paylaşım ve

doküman yaratmaya daha çok zaman ayırmamız gerektiğini düşünüyoruz. Kalıcı olan şey, yazılı olandır. Arkadan gelenler de bu bilgileri kendilerine katarak tekrar keşfetmek yerine katma değer oluşturmakla ilgileneceği için ilerleyebileceğiz.

Kafasından sıra dışı düşünceler geçen her sporcunun Pandül’ü çok seveceğini düşünüyoruz.

The Birdman

Patrick De Gayardon

23 Ocak 1960 – 13 Nisan 1998

Volkan Şekerci

**Sadece paraşütçülük yapmak istemediğim, paraşütümle hayallerimin peşinden koşmak için gökyüzüne adadığım gün, şu cümlelerle tanıştım: “Bütün iyi paraşütçüler, gökyüzünün bir gün kendilerini taşımayacağı günü bekler...”
Bu sözün sahibi O’ydu.**

Patrick de Gayardon, içinde bulunduğu zaman dilimi içinde ve yaşadığı şartlarda -yapılması bir kenara düşünülmesi bile- cesaret isteyen projeleri yapmak için insanüstü bir çaba harcamış, başarmak için tüm benliğini ve tecrübesini buna adanmıştı. Düşlerinin peşinden giden bu adam, yapılabilişliği şüpheyle karşılanan atlayışları yaparak, yapılamama engelinin kişinin kendisinden kaynaklanan bir önyargı olduğunu da gösterdi. Gökyüzüne dokunuşlarıyla bizlere izler bıraktı ve hala onun izleri peşi sıra dokunuyoruz rüzgâra...

Serbest paraşütçülükte, gökyüzünün en büyük efsanesi Patrick; Skysurf’ü literatüre kazandıran, çıkılamaz irtifalardan atlayış yapan, günümüzde moda (!) olan bir yerden bir yere wing suit’le geçme projelerini ilk hayata geçiren ve wing suit’i günümüz formatına getirmek için gökyüzünde sonsuzluğa yol alan, “düşlerinin peşinden giden adam”dı.

Patrick atlayış yaptığı uçağa tekrar binerek yere inen bir adamdı.

Bütün bu projeler ve başarılarından da önemlisi Patrick de Gayardon’u farklı kılan hayata bakış açısıydı. Yıllardır savunduğum bir cümleyi, çok yıllar önce onun söylemiş

olduğunu fark ettiğim günden beridir yolundayım aynı rüzgârın. Çünkü o, sıradanlaşan bir sıradışılık yaşantısının anlamsızlığının bilincinde, en iyiye yol alabilmek için zorladı bütün sınırlarını. Tüm bu zaman içinde, daha da iyisini yapabilmek adına her şeyden feragat etti. Dünyasını da sadece ve sadece bu yol üzerine kurdu. Hayatındaki bütün saçmalıkları kesip attı, yolunda ilerleyebilmek ve “The Birdman” olabilmek için sadece atladı...

Wing Suit’le The Grand Canyon geçişi

Track dalış, serbest düşüşte mesafe kat etmek için kullanılan bir dalıştır. Bu dalışta, dikey hızı, yatay hıza çevirmek için paraşütçü elleri, ayakları ve göğüs boşluğundan istifade ederek bir kanat profili oluşturarak dalış yapar. Ama Patrick vücudu bir kanat profiline çevirmenin yeterli olmadığını gördüğünden kanat profiline sahip bir tulum yapmayı hayal etti. Patrick: “Her zaman track dalışı çok sevmişimdir. Track dalış sırasında kaldırıcı kuvvet yaratması için vücudunuza kanat şekli vermeniz gerekiyordu. Bir gün ansızın bir fikir geldi aklıma: Neden Ram Air kanat profili kullanıp, içinden ve üzerinden hava geçişi olan ve vücuduma oturacak bir atlayış tulumu tasarlamayayım? Ve bu fikir işe yaradı. Courchevel’de Air Alpes Porters

uçaklarının dağların üzerinde dalışlarını gösteren eski resimlere bakarken, aynısını kanatlar ile ben de yapabilirim dedim.”

Patrick tasarladığı wing suit’i Fransız Alplerinde deneme fırsatı buldu. Bu atlayışlar çok zor ve çok da tehlikeliydi, tepenin yüzeyine paralel olarak dağ sıralarını geçiyordu. Dağa paralel yapılan atlayıştan kasıt, bir kayakçı gibi tepeden aşağıya, tepeyle -yerle- arasında sadece 10 metre mesafeyi koruyarak inmek. Tek farkla: Yere temas öldürür!

Tam bu sırada şu hatırlatmayı yapayım. Normal bir serbest düşüşte dikey hızınız (yere yaklaşma hızı) 200 km dolaylarındadır. Ve track dalışla dikey hızınız en fazla 160 km’ye ve yatay hızınız da (ileri gidiş) 40 km’ye çıkabilir. Ama wing suit’le atlayan bir kişinin dikey hızı, tam anlamıyla yatay hıza çevrilmiştir. Bu atlayışlarda dikey hız 40 km, yatay hız 160 km’yi geçebilir.

En büyük projelerinden birisi The Grand Canyon’u, geliştirilen yeni nesil wing suit’le Sector sponsorluğunda “No limit” projesi için geçmek oldu. O dönem yapılan bir röportajında, atlayış ve hazırlıkları hakkında ip uçları verdi.



Grand Canyon atlayışını nasıl seçtiğinizi bize anlatır mısınız?

Patrick: Sector firması reklamları için olağanüstü bir yer istedi. Eylül ayında oraya gittik, kanyonun daraldığı yerleri inceledik ve kayalara yakın geçmeme olarak sağlayacak birkaç yer tespit ettik. Kanyon 1800 metre uzunluğunda ve 700 metre derinliğinde bir yer. Küçük bir kaya parçasından atlayıp (helgehop) yapıp uzun bir dalış gerçekleştirmeyi ve Colorado nehrinin üzerinde paraşütümü açmayı planladım

Nasıl dönüş yapabildin?

Patrick: Yükseklik gösteren herhangi bir aletten yararlanamayacak pozisyondaydım. O nedenle serbest düşüş esnasında çevredeki kayalara konuşlanıp beni çeken kameramanlar dikey noktalar olarak çok işime yaradılar. Her şey yaptığımız hazırlıklara bağlıydı. Uçuşumdan önce tüm mesafeler ve yükseklikler helikopter ile ölçüldü. Ben de, açılı ve geçeceğim yolları özel bir alet ile hesapladım. Surveyor Device ve ayrıca Barometre, hava hızı gösteren alet ve GPS kullandım.

Emniyetli olsun diye mi suyun üzerinde paraşütünüzü açıyordunuz?

Patrick: Hayır, genellikle yarıkların derin olduğu yerler su üzerine denk geliyordu. Ve iniş için gereken kum eğilimleri de bu yarıkların altında mevcut oluyordu.

Ekim ayında gerçekleştirdiğiniz Aiguille du Midi'deki atlayışınızı hatırlayalım. İnanması öyle zor ki gazetecilerin 12 metre üzerinden dalarak geçmişsiniz.

Patrick: Evet ama dijital foto kamera ile kanıtlanmış belgelerim var. Geçtiğim yerde bir apartman katı yüksekliğinde yer vardı ve bunun yanında sol tarafımda 3 apartman katı yüksekliğinde başka bir yer mevcuttu. Aşağıda bir basın konferansı veriliyordu ve içlerinden sadece bir tanesi beni çekmeye çalıştı ve maalesef yakalayamadı.

Neler hissettiniz o anda?

Patrick: İnsanlar büyük gözüküyorlardı. Geçtiğim yerler daralıyordu, çevrenin farkına varmaya başladım. Kayalar, yüksekliğim. Kesinlikle hataya yer yoktu.

Büyük bir kumar o zaman bu yaptığınızı?

Patrick: Sol tarafımda biraz daha fazla yer vardı. Yani biraz sola kayabilir ve kendime biraz daha yükseklik kazandırabilirdim ama yeterince hız olmadan kaya yığınının içerisinde kısıp kalmayı istemezsiniz. Normal hızımın 30-40 km üzerinde bir hızım vardı. Bu nedenle kolayca dikey düşüşümü yavaşlatabildim ve biraz daha yükseklik kazandım.

İlk jenerasyon wing suit'ler hakkında ne düşünüyorsunuz?

Patrick: İlk jenerasyon ekipmanlarda sert parçalar kullanıyorlardı. Bir çoklarının kanatları tek satırlı, yani tek yüzlüydü. Fakat kanat profili hem içerisinden hem de üzerinden hava geçişlerine izin veren bir profil olmalı ki paraşüt uçabilsin. Kendi tulum ve kanatlarımı bu kurala göre dizayn ettim. Gerçek kanat profili gibi kanatlar kullanılmasını düşünen ilk kişi Leo Valentin'di. Onun kullandığı kanat profili doğrudu, ancak sertti. Ve bu da maalesef onun için ölümcül oldu.

Sınırları zorlamak...

The Grand Canyon geçişi için yavaş ve sabırlı bir çalışma gerçekleştirilmişti. Elbette atlayışın bu tulumla yapılmış ilk büyük geçiş olduğu göz önüne alınırsa, bu uzun süreli araştırma ve deneme yadigarı değil. Günümüzde benzeri geçişleri yapan wing suit paraşütçüleri, sadece eğimi hesaplayarak bunu gerçekleştirebilirler. Ama Patrick'in zamanında tulum süzülüşü ve hız konusunda bilgileri yeni yeni şekilleniyordu.

Bu atlayıştaki en heyecan verici nokta, daha geliştirilme aşamasında, b.a.s.e atlayışta kullandığı wing suit'i kullanmış olması değil, böyle bir atlayışta Stiletto paraşütünü kullanmış olması. Stiletto, yüksek performans bir paraşüt. Açılma süresi, serbest düşüşte bile biraz daha uzun sürer. B.a.s.e atlayışta çok hızlı açılması için geliştirilen b.a.s.e paraşütlerine ihtiyaç duyulurken, normal bir serbest düşüşte bile yavaş açılan bir performans paraşütünü, böyle bir atlayışta kullanmak da Patrick'in paraşütçülüğü hakkında ufak da olsa bilgi veriyor olsa gerek...

Atlayış yaptığı uçakla yere inen adam

Bir başka atlayışta Patrick, wing suit'iyle Pilatus Porter'dan atladı, uçakla birlikte yere doğru daldı (yan yana) ve tekrar uçağın açık kapısından içeri girdi.

Dünya irtifa rekoru atlayışı (oksijensiz) 41.650 feet (12.700 metre) de ona ait bir başarı oldu. Ilyushin 26 uçağı Patrick'i, o güne kadar hiçbir paraşütçünün oksijensiz çıkmaya cesaret edemediği 12.000 metre sınırına çıkarttı. Bu atlayış için nefesini kontrol edebilmesi gerekiyordu ve bunun için de özel olarak aylar süren bir hazırlık geçirmişti. Nihayetinde takvimler 14 Kasım'ı gösterirken 12.700 metrede ilk defa bir insanın tenine rüzgar dokundu. 12.700 metre, hem fiziksel hem de ruhsal zorlanmaları içeren bir irtifaaydı bir insan için. Atlayış, daha önce, NASA yüksek irtifa uyum geliştirme programı çerçevesinde, yardımcı ekipmanlar kullanılarak başarılmıştı ama oksijen yardımı olmadan ilk defa yapılyordu. Ve bu yüksek irtifada değil efor sarf etmek, yaşamak bile imkansızdı. Tüm bu fiziksel ve ruhsal zorlanmalara rağmen Patrick bu atlayışı başarıyla tamamladı ve başarılabilir denileni ve hala daha iyisi yapılamayanı yaptı.

Bir de bu atlayışın Kasım ayında ve Rusya'da yapıldığını düşünerek , atlayış yapılan irtifayı da göz önüne alarak soğuşun şiddetini hayal etmeye çalışın. Peki neden Rusya? Çünkü Rus Ilyushin 26, o irtifaya çıkacak kabin basıncı olmadan kapaklarını açabilen tek uçaktı.

Skysurf

Modifiye edilmiş bir board ile gökyüzünde rüzgara dokunmak ve bu heyecanı yatay değil dikey yaşamak onun sayesinde oldu... Günümüzde ayrı bir extreme spor gibi lanse eden bilgisiz insanlar yüzünden bu skydiving branşlarını her hafta haber bültenlerinin "heyecan dolu paraşütçüler ölümden döndü" şeklinde görmemiz mümkün. Skysurf, Patrick de Gayardon'un ellerinde hayat buldu. Yaşamı boyunca çok şekillerde kullandı bu formatı. Fonda Alpler, yakın planda serbest düşüş halindeki Patrick ve ayağında kayakları (bu atlayışta ayaklarındaki board değil, kayaktı) görmek bile mümkün oldu. Hatta "Anti-Gravity"de, Wendy Smith'le Tandem (iki kişi aynı paraşüt ve board'da) Skysurf de yaptı.

Bir sonraki planları hakkında Patrick şunları söylüyordu: "Snowboard ile birkaç tane B.a.s.e atlayışı yapmıştım. Fakat bu kalkıştan ziyade daha çok bir atlayış benziyordu. Çünkü daha fazla hıza ihtiyacım vardı. Snowboard ile çıkış gerçekleştirebilmem için 160 km hıza ihtiyacım var karın üzerinde. Şu anda motosiklet tulumu tasarlayan bir firma ile sürtünmeyi azaltacak bana uygun bir tulum yapmak için çalışıyoruz. Amacımız ise karlı bir yamaçtan göbek üstü ve kanatlar ile kalkış yapmak."

Düşlediklerini ve sınırları ne kadar zorladığını görebiliyorsunuz sanırım.

Kite uçurtma mucidi...

Patric bir can sıkıntısı sırasında kite uçurtmanın da mucidi oluverdi. Stiletto paraşütünü botun arkasına bağlayarak modern kite'ların, yani uçurtmaların başlangıcını yaptı. Bu aletle takla bile atabiliridiniz.

Yamaç paraşütünün de serbest paraşütçüler tarafından, serbest paraşütlerle tepelerden havalanmayı denemeleriyle ortaya çıktığını hatırlatalım. Fransa'da yamaç paraşütünü ilk yapan kişi de yine Patrick'di.

Adrian Nicholas'ın hatıralarından Patrick

Adrian Nicholas, İngiliz bir gazeteciydi. Çalıştığı gazete ve radyo için skydiving haberlerini yaparken önce paraşüte sonra da skydiving'e merak saldı. Kuzey Kutbu atlayışında Patric de Gayardon ile tanıştı. Onun partneri ve en iyi dostu oldu. Patric'in 1998'de Hawai'de yaptığı son atlayışta yanında atladı ve uçuşunun her anını kameraya kaydetti. Ölene dek.

Bu nedenle yazını bu son kısımlarında onun ağzından, Patrick'i anlatarak tamamlayacağım. "Angels Fall dünyanın

b.a.s.e atlayış mabedidir. Ve yapısı nedeniyle ölümlere neden olabilecek bir coğrafyaya sahip olduğu için en uygun meteorolojik şartlar mevcut olmadığında asla atlayış yapılmaz. Patric Angel Falls'dan yılın en kötü zamanında atlayış gerçekleştirdi. Bir çok sefer Dünya şampiyonlukları aldı. Her hatırladığında gülmekten yerlere yattığı bir şampiyonluğu ise Bruno Passe'yi ilk 4-way yarışmasında yenmesi olmuştu. (Patrick'in çok üzerinde çalışmadığı bir branştı bu. Bruno Passe'de bu branşta en iyilerdendi.) Chamonix dağlarının yanından kayalara yakın olarak uçtu ve kayalara yakınlığı 20 metreden azdı. Patrick çok gülerdi ve güldürmeyi de çok severdi. Çok iyi yemek yapardı. El yazısı çok kötüydü ve büyük annenizi arabasında gezdirmesi için en son güveneceğiniz insandı."

The Birdman

Patrick zamanının ötesinde bir paraşütçüydü. "Yapılamaz" kelimesinden nefret eden bünyesiyle, insanlara gökyüzünde daha fazla kalmanın hayal olmadığını wing suit'le gösterdi, çıkılamaz denilen irtifalardan atladı, b.a.s.e atlayışta stiletto paraşütünü kullandı... İyi olmanın kıstasının "uzun yaşamak" olmadığını da kanıtladı. Statik hayatlarla, sıradan bir paraşütçü olmayı hep reddetti ve hep daha fazlası için çabaladı ve başardı da bunu. Yolun sonunda dönüp geçmişte yaptıklarına bakmışsa, eminim ki yapamadıkları için hayıflanmıştır. Diğerleri için "yeter" olanlar, onun için başlangıç ve belki de antrenman değerindeydi. İşte bu yüzden Patrick de Gayardon, yüz yılın birçok kişiye göre en iyisi olarak ayrıldı aramızdan.

Her şeyi, gökyüzündeki biraz rüzgarda arayan bu adam, hepimize sorulan "atlayış yaparken nasıl hissediyorsun?" sorusu karşısında, benim en sevdiğim cevabını veriyordu: **"Orada olmadan asla bilemezsin"**

13 Nisan 1998'de, geliştirilen bir "wing-man suit" prototipinin test atlayışı sırasında talihsiz bir şekilde aramızdan ayrıldı Patrick. Patrick'in gittiği rüzgardan giderken, inandığım tek söz şu hala: **"Bütün iyi paraşütçüler, gökyüzünün bir gün kendilerini taşımayacağı günü bekler..."**

Bekliyorum...

Ama o zamana kadar, yapılmamış değil yapılamayacakların peşinde dokunuyor olacağım rüzgâra. Melek için...

(Çeviri ve doküman konusunda yardım eden takım arkadaşım Meryem'e teşekkürler)

exWAYS Vertical
www.exways.com

Rüzgarı giymek - Wingsuit

Wingsuit uçuşu, skydiving'deki en son disiplinlerden biri. Wingsuit, kollarının altında ve bacakların arasında kanat benzeri özel bir kumaş dikimi barındıran bir atlayış tulumu. Wingsuit kullanmak atlayışının paraşüt açılmadan önceki dikey düşüş hızını azalırken yatay olarak daha fazla mesafe kat etme olanağı tanır.

Skyflying nedir?

Sky –gökyüzü ve flying – uçmak kelimelerinden oluşan bir terim ve anlamı gerçekten de hiçbir yanılgıya olanak tanımayacak şekilde gökte uçmak demek. Wingsuit kullanan uçucular, bu özel kumaş kanatların sağladığı kontrol sayesinde uzun süre paraşütünü açmadan havada kalıp akrobasi uçuşu yapabilir. Bir Skyflyer, havada uzun mesafeler kat edebilir, düşüş hızı saatte 70 km'nin altındadır, yanıl hızı saatte 150 kilometreyi bulabilir. Glide ratio 2:1'dir. Bu oran uçucuya paraşütünü açmadan önce bulutların üzerinde süzüleceği 3 dakika kazandırır.

Skyflying çok zor değildir. 200 serbest atlayışı geride bırakan tüm atlayıcılar skyflying eğitimi alabilirler. Düşüşün kontrolü ve hava akımları ile uçuşunu kontrol etmek normal bir serbest düşüşten çok da farklı değildir. Çok yeni bir dal ve tamamen uçuşta yeni bir seviye olarak olarak, skyflying ile ilgili her gün yeni bir şey öğrenilmektedir.

1930'lar. İlk Kanatlı İnsanlar – İlk Birdmen

Tüm keşiflerin ve icatların en başında yapılmamış ve denenmemiş yapmak için karşı konulmaz bir dürtü duyan cesur kadın ve erkekler yer alır. Serbest atlayışların ilk başlarında kimse atlayışı nasıl kontrol edebileceğini ve nasıl yönlendirebileceğini bilmiyordu. Kanatların ortaya çıkışındaki temel nokta skkdiver'in dünyaya düşüşünü kontrol etmek ve yavaşlatmaktır. Rüzgar uçuşunun ilk kaşifleri kanatlarını tahtadan, metalden ve kumaştan yaptılar. Bunlar ilk kanatlı adamlar'ın doğuşuydu. İlk Birdmen'ler. Aşağıda merakla bekleyen seyircilere gösterilerini yapabilmek için genelde yere çok yaklaşıp paraşütlerini çok geç açıyorlardı. Bu da bir çok durumda ölüme neden oluyordu.

Clem Sohn Amerikalı şov amaçlı atlayışlar yapan kişiler arasında en tanınmış olanıydı. Yarasa kanatlarını metal çubuklarla desteklediği pamuklu kumaştan yapmıştı. Ayrıca bacaklarının arasına da kumaştan bir



ek yapmıştı. Sohn 1937'de Fransa'da yaptığı bir şov atlayışında öldü.

Harry Ward, "The Yorkshire Birdman", 30'lu yılların en önemli paraşütçülerinden biriydi. 1936'dan itibaren havada düşüş yeterli gelmeyip uçmaya yöneldiğinde kendi kanatlarını yarattı. Ahşap ve ipek kumaştan kanatları ile izleyicilerin yüreklerini ağızlarına getirecek dönüşler, taklalar ve gösteriler gerçekleştiriyordu. 9 atlayış yapan Ward, atlayışlarında hayatını kaybetmeyerek Kanatlı adamlar efsanesinde özel bir yere sahip oldu. 2000 yılında 97 yaşındayken ölen Ward ölüm şekli ve yaşı ile de Birdmen hikayesindeki sıra dışı isimlerden biri oldu.

1950'ler. Leo Valentin'in zamanı

1950'lerde artık ahşap ve metal yerine kanvas ya da ipekli kumaş kullanımı ağırlıktaydı. Artık daha güvenli uçuşların devri başlamıştı.

Léo Valentin Skydiving'in bir spor olarak kabul görmesinde en önemli isimlerden biri oldu. 1938'de yaptığı ilk atlayışın ardından yüzlerce atlayış daha gerçekleştirdi ve serbest düşüşün aerodinamisi ve fiziksel özellikleri üzerine araştırma yapan, kanunlarını bulmaya çalışan ilk kişi oldu. Çalışmaları sayesinde sabit bir düşüş hızı ve şekli yakalamayı ve hareketlerini kontrol etmeyi başardı. Önce kumaş kanatlarla işe başladı, ardından katı malzemeden kanatlar imal edip rüzgar tüneline denemeler yaptı. Léo Valentin 1956'da bir atlayış sırasında öldü.

Ne yazık ki 1930 ve 1961 yılları arasında atlayış yapan 75 Birdmen'den 72'si insanın uçuş hayalini gerçekleştirmek isterken öldü.

1980'ler Patric de Gayardon

90'ların ortasında efsanevi uçucu Patric de Gayardon kendi el yapımı kanatları ile sahneye çıktı. Kanatları ayrı olarak kullanmak yerine kollarının altına ve bacaklarının arasına monte eden Patric de Gayardon bu buluşu ile hiç kimsenin başaramadığı şekilde ve mesafelerde uçuş şansına sahip oldu. Kullandığı tasarımı uçarken aynı bir kanat profiline bürünerek havada bir kuş gibi süzülmesini sağlıyordu.

90'ların sonları – Yeni çağ

1998 yılında Finli uçucu Jari Kuosma herkesin güvenle kullanabileceği hatta satın alabileceği ilk wingsuit'i imal etti. BirdMan-Suit. Gayardon'un adım izlerini takip eden uçucular giderek farklı modeller ve giysiler geliştirdiler. Loïc Jean Albert, CrossBow markasını geliştirdi. Ardından Matter Airwear ve Salomon bu tasarımı geliştirip yeni bir giysi piyasaya sundular.

Skyflying çok genç bir spor dalı ve her gün yeni şeyler öğreniliyor. Bugün ortalama dikey düşüş hızı 60 km/sn'nin altına düştü. Yatay hız da 150 km/sn'yi aşıyor. Bu durum 3:1'lik bir uçuş oranı sağlıyor.

İnönü mağaralarında off-road

Orkun Muhsinoğlu
Pangea Off-Road Kulübü

Kış bitti sonunda. Sert geçen bu mevsimin ardından elbette farklı engellerle karşılaşacağımız bahar mevsimini ipe çekiyorduk. Ama kış ile henüz işimiz bitmedi... Kendimizi test edebileceğimiz, doğanın kendisinden bir şeyler öğrenebileceğimiz ve daha bir çok seyre değer kar güzelliklerini keşfedebileceğimiz günler bizleri bekliyor. İşte böylece biz off-road sevdalıları bahar öncesi son soğuk günlerde kendimizi yollara attık. Bu kez kulübümüzün ilgi alanına giren farklı görüntüleri de zevkle izleyeceğimiz, fotoğraflayacağımız değişik bir parkur seçmiştik. Sadece off-road değil, kültür ve tarih kokan bir gezi planlamıştık.

Ülkemizde yatan sayısız zenginliklerden biri olan İnönü mağaralarını belki hiçbiriniz duymamışsınızdır. Daha Türkler Anadolu'yu bilmezken bu bölgede yerleşen medeniyet, bu mağaraları yaşam alanı olarak seçmiş. Mağaralar milattan önce 3500 yıllarına dayanan ve geçen zaman içinde bölgede hakim olan sayısız medeniyetin kullandığı ve kullanırken kendi kültüründen izler bıraktığı yerleşim alanları. İlk kayıtlara göre mağaralar önce Etiler tarafından oyulup yerleşiliyor. Sonra milattan önce 800 yılına kadar Firikler bölgeye hakim oluyorlar. Daha sonrasında bölge, merkezi İzmit olan Bitinya Krallığı topraklarına katılıyor ve 1071 Malazgirt savaşından sonra da Anadolu Selçukluları idaresine geçiyor.

Mağaraları barındıran kaya kütleleri, vadinin Kirmir çayı tarafından mükemmel düzgünlükte kesilmesiyle oluşmuş. Kirmir çayının yatağından off-road araçlarıyla ilerleyerek ulaşılabilen rakımı zeminden 85 metre yüksek, fakat vadinin tepesinden bakıldığında mağaralar üzerine bastığınız zeminin altında yer alıyor. Bizler zor yoldan, yani Kirmir çayı içinden araçlarımızla yukarı çıkarak vadinin tabanına ulaştık.

Gezinin ikinci durağı ise, Sorgun yaylasıydı. Burası tam bir off-road çılgınlığı bölgesi. 1600 metre rakımlı dağlar tarafından çevrelenen, hatta korunan alanın ortasında da Sorgun gölü yer alıyor. Burayı seçerken, kış boyu sert geçen iklim sonrasında sertleşen karların araçlara ne gibi engeller çıkaracağını görmek

ve bu konuda herkesin deneyimini arttırmak istemiştik. Yani Sorgun Yaylası gezimizin spor kısmını oluşturuyordu.

Program 5 Mart sabahı, Ankara'nın 90 kilometre uzaklıktaki şirin kasabası Gündül'de başladı. Bilmeyenler için söyleyelim; Gündül tıpkı Beypazarı, Nallıhan, Ayaş gibi tipik bir Anadolu Kasabası. Sert iklimlerin yaşandığı, yerel halkın son derece misafirperver olduğu, fakat bir o kadar da böyle gürültülü ve iri araçlara yabancı olan bir kasaba. Şehir Merkezi çok küçük fakat her şeyi bulabileceğiniz bir alan. Ortadaki büyük meydana bakan irili ufaklı dükkanlar, yaşlı amcalarımızın oturduğu kahvehaneler, çeşme önünde bu güneşli günde bisikletlerini yıkayan çocuklar, halen yok olmamış ama



yaşam mücadelesi gösteren el sanatları ustaları, hemen hemen hepsi kusursuz bir ahenk içerisinde. Bu huzur dolu kasaba geziye katılan herkesi kendine aşık etti. Öyle ki hareket saati geldiğinde bile hanımları dükkanlardan, ara sokaklarda koşturan çocukları oynadıkları oyundan toplamak imkansız görünüyordu.

Gezi başlamadan 2 gün önce yöreyi tarayan keşif kolu, çıkardığı son yol notlarını Güdül'de tüm araçlara dağıttı. Aramızda ilk kez bir arazi arabasına binen de vardı, hayatında ilk kez şehirden uzaklaşanlar da... Amatör heyecanlarıyla, yanlarındaki deneyimli off-road'culara güveniyorlardı. Güdül'den yaklaşık 4 kilometre uzaklıktaki mağaralara zorlu off-road macerası başladığında, bir çok kişi buraya ilk kez geliyordu ve nasıl bir

manzara ile karşılaşacakların bilmiyorlardı. Sonuçta sıkı bir çamur inişi ardından Kirmir çayına indik. Keşif kolu parkuru en zayıf araçlara göre hazırladığından herhangi bir problemle karşılaşmadık.

Vadiye doğru yaklaşmaya başladığımızda tüm araçlardan anonslar gelmeye başladı. Tüm fotoğraf makineleri dakikalarca bu muhteşem manzaraya hakim noktalardan çekimler yaptı. Mağaraların bu kadar güzel olduğunu tahmin bile edememiştik. Çok sarp kayalara oyulmuştu. Yerden 90 derecelik açıyla 85 metre yükselen dimdik bir duvar. Güneşin erişemediği bir cephe. Ve duvarları erimiş bir apartman gibi kat kat evlerin olduğu bir yerleşim birimi. Tam anlamıyla büyülendik. Mağaraların önünde toplanıp araçlarımızı güvenli şekilde park ettikten

sonra herkes aynı konuyu tartışmaya başladı. Niye o zamanki insanlar bu tür bir yerde yaşama ihtiyacı duymuşlardı? Zamanının savaşları ve kayıtlarımızda bulduğumuz sık el değiştirmeleri bence bu bölgede hayatta kalmanın ne kadar zor olduğunu anlamamıza yetiyordu. Vahşi hayatın o zamanki insan becerisi ve bilgisi ile ne kadar kuvvetli bir düşman olduğunu da unutmamak gerekli.

Mağaralara tırmanmak için sabırsızlanıyorduk, herkes fenerlerini eline aldı ve tırmanışa başladık. Mağaralara girdiğimizde buranın bir halkın tüm ihtiyacını karşılamak üzere tasarlanmış dev bir yerleşim birimi olduğunu gördük. Odalar, tahıl depoları, hatta en üst katta bir kilise bile vardı. Bazı belirtilerden buranın yakın bir zamana kadar kullanıldığını anlaşıyordu.



Görünen o ki yazın serin, kışın korunaklı olan mağaralar yöredeki bir çok insan için halen en uygun yerleşim yeri idi. Her şey keskin hatlara sahipti. Karanlık tüneller dardı. Gözetleme kuleleri çevreden çok iyi saklanmıştı. Duvarlardaki ilgi çekici resimleri görüntüledik. Herkes mağaraların bir taraflarında araştırmacı ruhunu ortaya koymuş harıl harıl tartışmalarla tarihi eserleri inceliyordu ki, artık off-road yapmanın vakti geldiği anonsunu duyduk.

Yaklaşık 25 km'lik bir parkurda göle ulaşabilmek için önce 1650 metre rakıma tırmandık, ardından 1380 metreye inmeye başladık. Mağaralarda sabah ölçülen sıcaklık 16 derece iken şimdi yükseldikçe sıcaklık 4 derece olmuştu. Aynı ilçe sınırlarında iki farklı iklim ve iki farklı coğrafya. Dağlarda yoğun kar küntleriyle karşılaştığımız için planladığımız zamandan daha geç göle ulaştık. Sık sık rota değiştirmek zorunda kaldık. Her şey donmuştu. Yerdeki kar da donmuştu. Araçlarımız sık sık saplanıyor

ve diğer araçlardan aldığı yardımla ilerleyebiliyorduk. Kazmalar, küreklerle devamlı kar kürüyorduk. Hemen hemen herkes kendisinin ve aracının limitlerini sırayla zorladı. Diğerleri tarafından desteklenerek neyi başarabileceklerini neyi başaramayacaklarını anladılar. Hangi arabanın hangi durumda avantajı var, hangi durumda dezavantajı var, çok iyi gördük. Hiçbir aracın bir diğerine üstünlüğü yoktur. Sadece uygun şartlarda uygun araçla başarı mümkündür.

Eğitimimizi ve deneyimimizi arttırdığımız bu off-road parkuru gezinin son kısmı olan piknik ile son buldu. Piknik alanı yazın belki insanların rahatça gelebileceği, fakat kış aylarında sadece bizlerin ulaşabileceği bir alandı. Göl kenarında ıssız, fakat ağaçların altında son derece huzur verici bir bölgede konakladık. Ateşler yakıldı, yemekler yenildi, sohbetler edildi. Herkes yorgundu ve artık araçların daha fazla sorun çıkarmasını istemiyordu. Donmuş gölün

üzerinde gezmek ne kadar hoş olurdu diye düşündük ama, bu son derece tehlikeli olması nedeniyle yönetim tarafından yasaklanmıştı. Fakat bu güzelliği fotoğrafa dökmek de bizlere unutulmayacak bir çok anı bıraktı. Buraya aylardır kimse gelmemişti. Biz bile bu araçlarla göl çevresindeki 7 km'lik parkurun sadece birkaç kilometresinde ilerleyebilmiştik. Vahşi hayatın çok acımasız olduğu bir bölgeydi. Zayıf olanın yaşayamadığı ve barınmanın imkansız olduğu bu alan bir sonraki kış mevsiminde tekrar gelinmesi kararı alındı. Burası başlı başına bir proje olmalıydı.

Artık akşam olmaya başlamıştı ve rüzgar sertleşiyordu. Buradaki dinlenmemizi daha fazla uzatamazdık. Yorgun ve mutlu topluluk araçlarına tekrar binerek her şeyin başladığı Gündül'e doğru harekete geçti. Son kontrollerin ardından herkes birbirini kutladı ve bir sonraki gezide beraber olmak dileğiyle ayrıldı.

Dört dörtlük
2. el suzukiler ve aksesuarları
GRAND OTO 4x4
güvencesiyle...



SUZUKI

GRAND OTO 4x4

Arman Tünger

Şemsettin Günaltay Cad. No:58
enesenevler - stbostancı - İSTANBUL
Tel: 0216 464 27 81 - 464 27 82
www.suzukigrandoto4x4.com

Gözünüz aydın, yeni bir off-road kulübünüz oldu, **TAROSK**

Kemal Erdoğan

90'lı yıllarda off-road sadece birkaç maceracının bildiği bir deyim olmaktan çıkıp bir "spor" haline dönüşmeye başladığı sıralarda, bu sporun belli başlı kişileri Adana yöresinden geliyordu yarışlara. O dönem bir kısmı Türk, bir kısmı Türkiye'de yaşayan Amerikalılardan oluşan kalabalık bir "Akdeniz'li" sporcu grubu; o dönem moda olduğu üzere eski CJ serisi Jeep'ler ve Land Rover'larla, pek pek de Lada Niva'lar ve de en çok bir sürü aracın bir araya getirilmesi ile tamirhanelerde yaratılmış motoru bir araçtan, kaportasının bir kısmı bir başka araçtan, yürür aksamı uydurma ucubik 4x4'lerle yarışlıyordu. Yarışlar biraz keyfe keder biraz da o an kesinleştirilen kurallarla yapılıyor, yarış içinde "idare edelim abicim" tarzı hakem yorumlarına sıkça rastlanıyor, zaman cezaları yerine zamanı geçince "bir daha olmasın haal!" tarzı uyarılar veriliyor, roll cage'ini iyi kötü yapmış, kafasına da bir kask uydurmuş herkes hurra yarışa balıklama atlıyordu. Doğrusu o dönemin nasıl kazasız belasız atlatıldığı bir sır benim için. Yine de off-road sporunun emeklemeye başladığı o yıllar, bir çok yarışçının "ah, nerdeee o eski yarışlar" diye iç çekerek anlattığı günlerdi.

Sonra yavaş yavaş kurallar oturdu, güvenlik ön plana çıktı ve hiçbir şekilde taviz verilmedi, standartlar belirmeye ve kemikleşmeye başladı. Off-Road ciddi bir yarış türü olarak gündemde de yerini aldı. Artık başkalarına anlatmaya çalışırken "haa anladım kemil trofi gibi bir şey değil mi?" cevabı ile karşılaşmadan yarışlardan ve off-road ruhundan bahsedebilmeye başladık.

Tam bu noktada Adana'lı yarışçılar ortadan kayboldu.

Kimi arabasını sattı, kimi işini değiştirdi, kimi sadece yaşlandığını ve bu işlerden el etek çektiğini beyan etti. Sonuç olarak Akdeniz'li yarışçılar kendilerini unutturdu. (Gerçi Adana'da koşulan ve her biri off-road'cular arasında efsane olan yarışlar, ateş başı sohbetlerindeki yerlerini korudular ama sporcular kendilerini unutturdu.)

Ta ki geçen ay Tarsus'da tekrar off-road'cuların bir araya toplandığını ve bir kulüp çatısı altında birleşip yeniden yarışlar düzenlemeye başladıklarını duyana dek. Kemal Erdoğan bize bu süreci ve Adana'lı off-road'cuların tekrar kulüpleşmesini anlatıyor.



İlk Adana'lı ve Tarsus'lu motor sporları kulübü - Toros

90'ların başında, Otomobil sporunun kulüpten Federasyona dönüştüğü yıllarda, Çukurova'da bir grup Adana'lı ve Tarsus'lu 4x4 sever tarafından kurulan Toros Otomobil sporları Kulübü, o yıllarda önce bölgesel ve daha sonra Federasyonun Ulusal takvimine puan veren yarışlarını organize eden bir kulüp olarak faaliyet gösterdi sonra kapandı. Kulüp kurucuları ve yarışçıları ile ilgili aklıma ilk gelen başarılar, Toros Otomobil Kulübü kurucularından Tarsus'lu Mehmet İkinci'nin 4 yıl süren yarış hayatında iki yıl Türkiye birincisi ve iki yıl da Türkiye ikincisi olması, arabasını parçalamadığı yarışlardaki birincilikleri ile Kadir Aksoy, yine kulübün kurucu





üyelerinden Bülent Özler'in Camel Trophy şampiyonluğu...

90'lı yıllarda yapılan yarışların ağırlığı İstanbul'da olur, bir yarış da Adana'da olurdu. İstanbul'dan Adana'ya gelen yarışmacılar önce söylenirlerdi, nereden koydular bu Adana yarışını takvime, ne güzel Kilyos, Belgrad ormanları, Bakırköy motokros parkuru idare ediyorduk... diye. Adana yarışına geldiklerinde, Bülent Özler ve Timur Ayas'ın hazırladığı uzun navigasyon ve

mücadele ağırlıklı parkurlarda yarıştıktan sonra, keyifle, bu sezonun en güzel parkurlarından biri bu oldu diye dönerlerdi.

Toros'un ardından TAROKS kuruluyor

Yıllar sonra Tarsus'ta kurulan TAROKS (Tarsus Otomobil Sporları Kulübü), tekrar bölgenin eski ününü kazanmak için kollarını sıvadı. TAROKS şimdiden üç bölgesel yarış organizasyonu gerçekleştirmiş durumda. TAROKS bununla yetinmeyip, önümüzdeki

yarış sezonu içinde bölgesel yarışların yanında, bir de TOSFED'in, ulusal yarış takvimine puan veren bir yarış düzenlemeyi planlıyor. Bu organizasyonu gerçekleştirmek için şimdiden planlarını yapıp sponsorlarını bulmaya çalışıyorlar.

Nisan ayının ikinci haftası yapılan Off-Road Oyunlarının ikinci ayağı Ahmet Sami Can ve Ömer Şen organizasyonunda yapıldı. Geniş katılımın sağlanabilmesi için standart arabalara yapılan bu organizasyonda farklı



2006 Tarsus Off Road Oyunları 3. Ayak Dereceleri

N1

1. Kemal Kurt - Cüneyt İlicim
2. Ali Batır - Nihat Yılmaz
3. Vehbi Kars - Recep İlhan

N2

1. Durmuş Küçükyeşil - İbrahim Özdemir
2. Bülent Koçak - Mustafa Kemal Sarpkaya
3. Mustafa Karacaaslan - İskender Çulcu

Genel Klasman

1. **N2**
Durmuş Küçükyeşil - İbrahim Özdemir
2. **N2**
Bülent Koçak - Mustafa Kemal Sarpkaya
3. **N1**
Kemal Kurt - Cüneyt İlicim

modellerde araçlar ve kalabalık bir yarışçı grubu dikkat çekti. Harika bir bahar havası, seyircilerin de hafta sonunu yarış alanında değerlendirmeye karar vermelerine yardımcı oldu.

Yarış, çoğu amatör olan yarışçıların start aldığı organizasyonun güvenliğini riske etmemek için derli toplu ve seyir zenginliği olan bir vadiye yapıldı. Tek etap üzerinden koşulan yarış parkuru için 6 kişilik bir ekip bir hafta boyunca çalıştı. 4.570 metre

uzunluğundaki etapta yarışçıların aşmak zorunda oldukları çeşitli engeller ve özellikle en sondaki tahterevalli etabı seyircinin yoğun ilgisini çekti.

Finiş çizgisinin tam önünde yer alan tahterevalli'ye giren yarışçılar yoğun tezahüratlarla karşılandılar. En çok ucanın en çok alkışı alması ise yarışçıların cesaretlerini ve risk alma oranlarını arttırdı. Zeminin kuru olması sert bir parkur ve kırıcı bir yarışı getirirken yarışçılar bir dahaki sefere

çamurlu bir zemin temennisinde bulundular. Adana'dan da iki ekibin katıldığı yarışta Off-road'cuların eski yarışlardan tanıdığı Timur Ayas, Bülent Koçak gibi tecrübeli isimlerin azlığı yarışın heyecanını etkilemezken, katılan tüm yarışçılar ve seyirciler bundan sonraki yarışlarda bir araya gelmek için sabırsızlandıklarını dile getirdiler.



Yarım asırlık antika bir 4x4

4x4 araçları, AWD araçları, SUV'leri, hepsini biliyoruz. Ama şimdi dikkatinizi 4 çeker olup da, hatta gözünüzün önünde olup da pek dikkat etmediğiniz bir taşıt grubuna çekelim: Traktörlere.

10 sene önce, off-road yarışlarının daha yeni yaygınlaştığı dönemde –yaygınlaştığı derken senede 1, maksimum 2 yarıştan bahsediyorum. Ama hiç değilse her sene en az bir yarış gerçekleşiyordu artık- daha kuralları yeni yeni oturmaya başlar hele de ben taze bir yarışçı olarak kuralları yeni yeni öğrenmeye başlarken, bir gün genel bir yönetmelik hazırlama kargaşasının içine düştüm. Başlıklar ve kısıtlamalar belirleniyordu. Kısıtlama olarak yarışa “sadece 4 çeker araçların katılabileceğinin” yazılmasına karar verildi. O noktada öğrenme aşkı ile dopdolu hemen sordum “O zaman 4x4 traktörle de girebiliriz yarışa değil mi?” Bir sessizlik oldu. O zamanki yarış parkurlarımız şimdiki gibi genelde hız ağırlıklı değil fena halde dayanıklılık gerektiren etaplardı. Sanırım herkesin zihninde, “Ya, olur mu ki acaba?” sorusu şöyle bir dolandı, “İş görür mü? Ya biri sırf espri olsun diye traktörle girip bir de derece alırsa?” Sonra

kesin bir madde kondu, “İş makinaları dışında 4x4 araçlar” diye.

4x4 traktörler zorda kalan off-road'cuların en büyük yardımcısı oluyor bazen. Geçen ay yarım asırlık antika bir traktörle ilgili bilgi geçti elime. Hemen kulaklarımı diktim tabii ki. Bakalım neler anlatıyor sahibi:

“Antika araçlara küçüklüğümden beri ilgi duymaktayım ve bu araçlarla ilgilenmek en büyük hobim olmuştur. Bundan yaklaşık iki yıl kadar önce, ülkemizde ve başka bir yerde daha önce hiç görmediğim 1951 model MAN Ackerdiesel 4X4 traktörü atıl ve bakımsız bir şekilde yıllara meydan okuduğunu gördüm.

Doğrusu hiç düşünmeden satın aldım. Bundan sonra 1 yıl süren bir bakım ve onarma dönemi başladı. MAN Ackerdiesel 4X4 Traktörün tüm orijinalliğini koruyarak bugünkü haline getirdik.

Tabii ki bu aşamalar ciddi takip, zaman ve finansmanla mümkün oldu. Ama her şeye rağmen nostaljik ve antik değeri olan bir traktörü kazanmanın mutluluğu bizlere yetti.” diyor traktörü Ankara’da viran bir şekilde bulan Hüseyin Özden.

Hüseyin bey traktöre gözü gibi bakıyor ama tarihi, kültürel ve turistik yönde kullanmak isteyen girişimcilere de açık kapı bırakıyor. huseyin.ozden@tnn.net

Nüfus kağıdı	
Model:	AS 330 A
Şanzıman	ZF Şanzıman
Boş Ağırlık:	2.050 kg
Max ağırlık taşıma kapasitesi:	2.700 kg
Şasi No:	350118/134
Üretim yılı:	1951
Motor hacmi:	2.904 cm3



BFGoodrich BAJA 350 – 2006 Dayanıklılığın yeni adı

FreelifeActive ve İSOFF'un ortak organizasyonuyla düzenlenecek BFGoodrich BAJA 350 2006, 2-3-4 Haziran tarihlerinde tüm macera tutkunlarını Adapazarı Karasu'da buluşturacak.

Motor sporları yarışlarında özel bir yeri olan ve dünya genelinde oldukça popüler olan BAJA formatında yarışlar, genelde tamamen kum ağırlıklı parkurlarda koşulan bir dayanıklılık yarışı olarak organize ediliyor. Türkiye'de de 350 km uzunluğunda zorlu bir kum parkurunda koşulacak olan yarış, BAJA formatının daha gelişmiş olarak düzenlendi ve çok daha profesyonel ve deneyimli bir kadro tarafından organize edildi.

BFGoodrich'in adını vererek sponsor olduğu organizasyona katılan 4x4 araçlar ve buggy'lerde AT/R BFGoodrich lastikleri kullanılacak. Dünya'nın önde gelen firmalarından olan BFGoodrich markası, bu tarz organizasyonlarla ürününe ne kadar güvendiğinin altını çizirken, ne kadar iddialı olduğunu da gösteriyor.

40 Motosiklet, 30 4x4 arazi aracı, 10 ATV, 5 Buggy ve 5 Kamyon katılımıyla sınırlandırılan yarışta, 4x4 sınıfında kayıtların dolduğu bildirildi.

Yurtdışından ekiplerin de katılacağı yarışın özellikle seyirciler için de görkemli bir şölen olacağına kesin gözü ile bakılıyor. Bu tarz yarış deneyimi kazanmak isteyenlerin kaçırmaması gereken BFGoodrich Baja 350, şimdiden motor sporları ile ilgilenen herkesi heyecanı içine aldı....

Geniş bilgi için www.isoff.org.tr ve www.4x4freelife.com adreslerine göz atabilirsiniz.

Schumi Rövanşı Aldı

Serkan Ketenci , serkan@4x4freelife.com



Efsane şampiyon M. Schumacher 1.5 yıl aradan sonra Ferrari'nin evinden, Imola'dan zaferle ayrıldı. Kazandığı onlarca zafere bir tanesini daha eklemesinin yanı sıra bu yarışın Schumacher için ayrı bir anlamı daha var. Geçen sene son 10 tur boyunca Alonso'nun arkasında birincilik için adeta savaşmıştı ama 10 tur boyunca bu fırsatı bulamamıştı. Bu sene ise roller tersine döndü, arkadaki isim Alonso olurken savunma yapmak zorunda kalan pilot Schumacher oldu, Schumi yaklaşık 20 tur boyunca Alonso'yu arkasında tutarken, Alonso geçmek için uygun zaman kolladı ama o da geçemeyerek 2.'liğe razı oldu. Bu durumda Schumi geçen senenin rövanşını hatta intikamını almış oldu diyebiliriz.

Bir önceki yarış olan Avustralya'da ise en çok iş güvenlik aracına düşmüştü. 15 tura yakın piste kalan ve 4 kez göreve çağırılan güvenlik aracı bütün takımların pit stratejilerini alt üst etti. Güvenlik aracı içerideyken fark açan ama güvenlik aracının içeri girmesiyle kazandığı farkı defalarca kaybeden Alonso, artık geçen seneki şampiyonluğunun tesadüf olmadığını iyice kanıtladı. Bence Alonso kişisel hırslarına

yenilmeden akılcı bir şekilde şampiyonayı takip ediyor ve gereksiz risklere girmiyor. Kimilerine göre bu durum Alonso yarışçı ruhuna sahip değil şeklinde yorumlansa da, bence o puan için yarışıyor ve doğrusunu yapıyor. Öyle ya sezon sonunda F1 şampiyonu ünvanı, en çok geçiş sergileyen ya da en çok yarış kazanan pilota değil, en çok puan alan pilota veriliyor. 4. Yarış itibarıyla şampiyonada lider durumda olan Alonso'nun arkasında, hakkında artık emekli olmalı, bitti, efsane devri kapandı diyenlere de en güzel cevabı da vererek puan sıralamasında 2. sıraya yerleşen M. Schumacher yer alıyor. Motorsporlarından neyin ne zaman olacağı bilinmez ama şu an için şampiyonluğun en büyük adayı Alonso olarak gözüküyor.

Mayıs ayında Almanya ve İspanya yarışlarının ardından takvimin en prestijli yarışı olan Monaco yarışı koşulacak. Bildiğiniz gibi Monaco'da yarış şehrin sokaklarında yapılıyor ve böyle yapılan başka bir yarış daha olmaması bu yarışın önemini çok fazla arttırıyor.

Motosiklet sektörüne %362 şiddetinde şok



Tam da motosiklet fuarı tüm hızı ve görkemi ile sürerken ve uzun zamandır ilk kez motosiklet sektöründe gerçek bir kalkınmadan ve satış hacminde en karamsarlara bile laf ettirmeyecek bir genişlemeden bahsedilirken, motosiklet vergi oranlarının %362'ye varan değerlere yükseltilmesi ile ilgili kanun tasarısı, hem üreticilerde hem de tüketicilerde şok etkisi yaptı. Şu an iki grubun da ağzını bıçak açmıyor.

Motosiklet ithalatının son yıllarda tırmanışa geçmesi, Türkiye'de motosikletin bir ulaşım biçimi kadar, bir yaşam biçimi olarak kabul görmesi için çabalayan bir çok kesimi mutlu etti. Motosikletin diğer ulaşım biçimlerinin çoğuna kıyasla ucuzluğu, düşük yakıt maliyeti, trafikte pratik ve sorunsuz hareket yeteneği olması, park rahatlığı, çevreyi daha az kirletmesi motosikletin tercih sıralamasında yukarılarda yer almasını sağlarken; kullanım keyfi başlı başına bir avantaj olarak Avrupalı tüketicilerin bu iki tekerlekli ulaşım aracını tercih etmelerine neden oluyordu. Ancak Türkiye'de sosyal faktörlerin de baskısı ile motosiklet henüz güvenilir bir ulaşım aracı olarak hak ettiği yere ulaşmamıştı. Trafikte motosiklet kullanan kişilere karşı gözlenen olumsuz tavırlar, aileler arasında motosikletin bir ulaşım aracından çok bir hobi ve macera aracı olarak görülmesi bir çok kişinin bu pratik yol aracına şüphe ile yaklaşmasına

neden olmuştu. Ancak son yıllarda çeşitli firmaların özellikle eğitim amaçlı programları ve motosikleti yaygınlaştırmaya çalışan farklı grupların çabaları, sonunda meyvelerini vermeye başladı ve motosiklet kullananların sayısı ciddi bir şekilde artmaya başladı.

Ancak bu artış her kesimi memnun etmedi.

Vergilerle ilgili yenilemeler gündeme gelir, bazı vergi oranlarında azaltılmaya gidilirken; motosiklet ithalatındaki artış, cari açık dengesi üzerinde olumsuz etkileri olacağı endişesi ile huzursuzluk yarattı ve bu artış önlemek için hemen vergi silahı çekildi. Herhalde en tehlikeli ithal kalem olarak görülen motosiklet, bu nedenle en yüksek oranlı vergi artışına değer bulundu. %8 olan Özel Tüketim Vergisi (ÖTV), TBMM Genel Kurul'unda 30 Mart 2006 Perşembe gecesi yapılan oturumda, %100'ün üzerinde rekor artışlarla yükseltildi.

Binde 17 motosikletleşme oranı ile dünyadaki en düşük oranlardan birine sahip olan Türkiye'de 2004 yılında sadece 126 bin olan motosiklet ithalatının, 2005 yılında 326 bine ulaşması, uzmanları harekete geçirdi. 2006 yılında ithalatın 500 bini aşacağını öngören uzmanlar bu durumun cari açığı olumsuz etkileyeceği gerekçesi ile karşı saldırıya geçtiler ve çareyi ÖTV'yi %326'ya varan oranlarda artmasında gördüler.

Tasarıya göre, +250 cc ve altında motor hacmine sahip olan motosikletlerde, yüzde 8 olan ÖTV oranı, yüzde 175 artışla, 22'ye yükseltildi.

+250 cc'nin üzerinde olan motosikletlerde, daha önce yüzde 8 olan ÖTV oranı, yüzde 362 artışla, 37'ye yükseltildi.

Motosikletten alınan vergiler bu kadarla da kalmayacak. ÖTV üzerinden, ayrıca KDV de

alındığı için, bu artışın fiyatlara yansımaları yaklaşık %13-27 arasında olacak.

Motosiklet sektörünün temsilcisi Motosiklet Endüstrisi Derneği MOTED yayınladığı basın duyurusunda, sektörün belli başlı yetkililerinin görüşleri alınmadan hazırlanan ve meclisten geçen vergi yasasını büyük bir üzüntüyle karşıladıklarını belirterek, “Motosiklet kullanıcıları için büyük bir darbe niteliği taşıdığını düşündüğümüz tasarımı, devletin motosikleti, ulaşımı, trafiğe ve yaşama katkısı olmayan bir araç olarak gördüğünü göstermektedir. Avrupa ve dünyanın bir çok ülkesinde iş ve ulaşım amacı ile kullanılan motosiklet, aynı zamanda çevreci kimliği, ağırlığının az olması nedeni ile yolları bozmaması ve trafik sorunu olan yerlerde trafiği rahatlatıcı etkisi sebebi ile tercih edilmekte ve teşvik edilmektedir. Bugün motosiklet Türkiye için bir gereklilik halini almıştır. Özellikle pazarın %90-95’lik kısmının kullandığı motor hacmi 250 cc ve altında olan motosikletler, dar gelirli vatandaşımızın asli ulaşım aracı ve ticarete de en büyük destekçisi olmuştur.” dedi.

Bildiride, özellikle bu kararın Cumhurbaşkanının onayına sunulma ve duyurulma gününün de şanssız bir tarih olduğunu ve Motosiklet sektörü için büyük önem taşıyan Motoshow’06 Fuarı’nın ikinci gününde tüketicilerde tedirginlik yaratarak fuarın ilk gününde yapılan alım rezervasyonlarını iptale dönüştürdüğüne dikkat çekildi..

Geçtiğimiz yıllarda tırmanışa geçen otomotiv sektöründe de engelleme niyeti ile uygulanan vergi artışı, benzer tepkileri beraberinde getirmiş ama otomotiv firmaları bu artışı sübvans ederek, artan maliyetlerin tüketiciye yansımaları ve satış hacminin daralmasını engellemişlerdi. Ancak, Türkiye’deki dünya ölçeklerinde çok küçük olan motosiklet sektörü bu tarz bir artışı sübvans etme gücü taşımadığı için bu karar hem tüketici hem de firmalar için bir darbe niteliği taşıyacağı benziyor. Avrupa ülkelerinde vergilerin ortalama %6-22 civarında olduğunu belirten yetkililer Türkiye’de ÖTV, KDV ile bu rakamların çok üstüne çıkıldığını belirtiyorlar.

Vergi artışından kaynaklanan yüksek maliyetlerin sektörde satışların ciddi oranda düşmesi ile sonuçlanacağını belirten MOTED, bu düşüşle doğru orantılı olarak sektörde istihdam azalmasının gündeme geleceğini, ve sonuçta beklenen vergi gelirinin de azalan satışlar nedeni ile eskiye oranla azalacağını öngördü.

Yasa tasarısının geri çekilmesini ve yeniden değerlendirilmesini arzu ettiklerini belirten bayiler ve tüketiciler de sektörde geniş bir araştırma yapılması halinde belirttikleri hususların zaten doğrulanacağını dile getirdiler.

Motosiklet fuarında olaylı açılış

Serkan Ketenci
serkan@4x4freelife.com



Uzun zamandır senede bir kez yapılan motosiklet fuarlarının sayısı motosiklet sektöründeki gelişmelere paralel olarak bu sene ikiye çıktı. Lütfi Kırdar’da yapılan fuara daha çok Çin malı motor üreticileri katılırken, büyük hacimli motor üreticileri 2. fuara yani CNR’da yapılan fuara katıldılar.

Bu sene motosiklet sektörü açısından çok güzel geçiyordu, Çin malı motosikletler hızla piyasaya girdiler, oldukça uygun fiyatları ve inanılmaz ödeme kolaylıklarıyla uzun zamandır motosiklet almak isteyen ama maddi nedenlerle alamayan kişilere umut oldular. Pazardaki yerini kaybetmek istemeyen Honda, BMW gibi üreticiler de fiyatlarında ciddi indirimle gidince yılın ilk 4 ayının motosiklet satışları geçen tüm senenin satış rakamını yakaladı.

Motosiklet kullanıcıları olarak uzun zamandır dertliyiz, ne trafikte diğer araç sürücüleri tarafından ne de bürokraside iktidar tarafından hiç önemsenmiyorduk. Son dönemdeki gelişmelere paralel olarak sokaklardaki motor sayısının artmasıyla, toplumda motosiklet kültürü oluşmaya başlayacağını düşünürken sevincimiz kursağımızda kaldı. Motosiklet satışlarının artmasıyla meclis bütçe açığını kapatacağı maddi kaynağı sonunda buldu. Kabak gene bize patladı dersek yerinde olur zannediyorum, bir gecede 250 cc üstü motorlara uygulanan ÖTV oranı 8%’den 37%’ye artırıldı. Bu da ortalama 15 milyarlık

bir motosiklet için 5 milyar liralık bir değer artışına denk geliyor. Kısaca, fark edilmek istiyorduk ve fark edildik :)

ÖTV darbesine rağmen güçlü motosikletlerin yanı sıra şehir kullanımına uygun düşük hacimli motosikletler de piyasada ciddi yer edinmeye başladı. İstanbul’un başlı başına problematik olan trafiğine çözüm bulamayanlar yavaş yavaş motosikletlere doğru kaymaya başladılar. Artık her kaldırımda, her yol kenarında bir scooter görebiliyorsunuz, eskiden pizzacı motoru kullanıyordun diye dalga geçen kişiler, trafikte hareketsiz kaldığı saatlerde yanından geçen motorlara gıpta ile bakıyorlar. İşin güzeli de, başlangıçta bana “motosiklet tehlikeli araba alsana” diyen kişilerin birer birer motosiklet almaya başlaması. Eğer siz de motosiklete başlamayı düşünüyorsanız öncelikle bilinçli bir motosiklet kullanıcısı olmak için uygun bir motosikletle başlamanız gerektiğini unutmayın. Ayrıca sürekli seviyenize uygun bir sürüş eğitimleri almayı ve koruyucu ekipmanlarınızı kullanmayı ihmal etmemelisiniz. Güzel ve zevkli olması kadar tehlikeleri de olan motosiklette, tehlikeyi bilinçlenerek sadece kendiniz azaltabilirsiniz.

Motosikletle ilgili internet üzerinde bir çok paylaşım ortamı mevcut, bunlardan en çok bilinenleri: www.emok.org - www.ikiteker.org
www.motordelisi.com - www.superevariders.com



Teoride Motosiklet

Reşat "DD" Erbaş

Motosiklet Teorisi # 2 TATOKU Formülü

SIPDE, motorla yolda giderken sürekli yapmanız gereken şeyin formülü... İngilizce Scan – Identify – Predict - Decide - Execute kelimelerinin baş harflerinden oluşuyor. Buna ben aklımızda kolay kalsın diye Tara – Tanımla - Öngör - Karar ver ve Uygula, TATOKU diyorum ..

Tara: Agresif olarak ileriye, geriye, sağı solu duyu organlarıyla taramak anlamına gelir. Olacak şeyleri önceden görmenin başka yolu yoktur. Önde giden kamyonun üstündeki yük iyi bağlı mı? Şu ilerde görülen kalıtlı bir çukur mu? Benzinciden çıkan arabadaki adam telefonla mı konuşuyor? Arkadan gelen siren sesi ambulans mı yoksa bir arabanın

alarmı mı? Duyduğunuz çiğ benzin kokusu sizden mi yoksa önde giden tankerden mi geliyor?...vs. vs.

Tanımla: Potansiyel problemleri ve tehlikeli karşılaşmaları tespit etmek anlamına gelir. Diğer araç ve motosikletler yolunuza çıkıp kazaya yol açabilir. Hayvanlar ve yayalar ani ve beklenmedik hareketler yapar. Hareketsiz objeler problematik olabilir... Çukurlar, demiryolu rayları, su birikintileri, eğilmiş bir trafik tabelası, kırık bir ağacın sarkmış dalı, tüm bu olası riskleri algılayıp tespit etmek gerekir.

Öngör: Hız, yön, mesafe tahminlerinde bulunarak oluşabilecek tehlikeyi gözünüzün önünde canlandırmaktır. Eğer o hızla yan yoldan gelen öbür motosiklet beni görmüyorsa nerede çarpışabiliriz?

Karar Ver: Evet açık....Yukarıdaki öngörüye göre karar ver. Gaz mı vereceksin, hız mı keseceksin, şerit mi değiştireceksin, yandaki kestirme yola mı dönececeksin... Kararınız muhtemel tehlikeyi minimuma, mümkünse sıfıra indirme yönünde olmalıdır. Strateji tespittir.

Uygula: Verdiğiniz kararı "kararlılıkla" uygulamaktır.

Motosiklet Teorisi #3 Köşeyi dönme sanatı

Bisiklet ve motosiklet denilen "şeytan icadı"nı ayakta tutan şey biliyorsunuz gyroskopik güç, santrifüj kuvvet sonucu oluşan JIROSKOP etkisidir. Yani tekerlek döndüğünde, ortaya bu dönme ekseninde

kalmak üzere inat eden bir güç çıkar. Bu güç hızla doğru orantılıdır, yani bu aletler kendi başlarına ayakta duramazlar, onları ayakta tutan şey “hız”dır. Bu bir. İkincisi, iki gyroskopla bağlı bir sistem kurup, (bisiklet ya da motosiklet) bunu bir doğru üzerinde harekete geçirdiğinizde bu alet sonsuza kadar dümdüz gitmek isteyecektir, yolların virajlı olmasını hiç mi hiç kale almadan. Motosiklet ne kadar ağırsa düz gitme arzusu da o kadar kuvvetlidir.

Motoru yatırmanın, virajı almanın yolu da “counter-steering” yani kontra viraj tekniğidir. TATOKU formülünü hatırlıyorsunuz, Virajın formülü de var. SLR, “Slow – Look – Lean – Roll” Türkçesi “Yavaşla – Bak – Yatır – Gazla”

Önce beraber bir viraja girelim ve yapmamız gerekenleri madde madde görelim. Bir SAĞ Viraja geliyoruz

1- Relax - gülümse

Omuzlar düşük, kollar-dirsekler kırık, dirsekler dışarı açık değil, dizler yanlardan tanka değişiyor ve “gayet hafifçe” tankı sıkıyor, gidonu “bir genç hanımın narın bileklerini tutuyor gibi” tutuyorsunuz.

2-yavaşla....

Virajın içini TARA...

3-Relax-sırtı

Bakiniz, 1# madde...

4-Bak...

Virajın çıkışına doğru. Bu alet nereye bakarsan oraya gider unutma... Sağdaki soldaki ayrıntılar için geniş görüş alanını kullan, gözlerini oradan oraya gezdirme. Alt çenenin ucuyla gitmek istediğin yeri göster.

5-Relax

Bakiniz, 1# madde...

6-Yatır....

Sağ virajdayız... Sağ elinle gidonu hafifçe ileri doğru it. İşte kontra viraj tekniği... Sağa dönmek için sağ elinizi, sola dönmek için sol elinizi ileri itiyorsunuz. (Dikkat, ileri itiyorsun, ağırlığı o tarafa veriyorsun demedim.)

7-Relax

Bakiniz, 1# madde...

8-Gazla...

Yavaş yavaş, yumuşacık, gittikçe arttırarak, KORKMADAN gaz ver. Gerekirse elinle elciği iterek yatış açısını arttır.

9-Relax

Bakiniz, 1# madde...

Yapılmaması gereken şey : Sakın motor yatıkken fren yapma. Virajda fren yapılmaz. Hızını önceden ayarla. Korktuysan başta gaz verme ya da çok az ver, ama fren, sakın ha!

Gaz viraj almayı kolaylaştırır ve virajda sarsıntı, gezinme, titreşim, dengesizlik gibi



bütün problemleri çözer. Gaz vermek sorun yaratmaz, sorun çözer. Anahtar sözcükler: “Yumuşacık” “Korkmadan” “Yeterince” “Yavaşça” ve “Arttırarak”

Peki neden hep RELAKS, RELAKS deyip duruyorum....?

Gidonu “sıkı” tutmanın başlıca üç mahzuru vardır...

1- Viraj alma yarıçapınız gittikçe artar.

Yani virajın içinde herhangi bir sebepten gidona sımsıkı yapışırsanız, virajın dışına doğru kaydığınızı, yatış açınızın azaldığını, hızın düştüğünü, gaz verme hassasiyetinin kaybolduğunu, yalpalama başladığını görürsünüz. Hele girişte, yani yatırmaya başlamadan evvel sıkı tutarsanız bir türlü zamanlamayı yapamazsınız.

2-Yorgunluk baş gösterir.

“Karpal tunel” problemleri, parmak eklemleri, el, dirsek ve ön kolda ağrılar, “hala yeterince hakim değilmişsiniz” hissi, gerçekten de daha az hakimiyet.

3-Beynin yanlış bilgilendirilmesi devreye girer

Deneyin. Gidonu sıkı tuttukça daha hızlı gidiyor sanırsınız kendinizi, motordan daha

çok vibrasyon, yoldan daha çok darbe alırsınız.

Kendiniz keşfedeceksiniz, “gaz vermenin hızı” var. Eğer viraj gittikçe kapanıyorsa (yarıçapı azalıyorsa) çok yavaş gaz vereceksiniz, açılıyorsa daha “hızlı” gaz vereceksiniz. Virajda gaz vermek eşittir hızlanmak değildir. Çünkü motosiklet, aynı kayak, bisiklet, paten gibi virajda yavaşlar. (Aerodinami, ve sürtünmenin artışı, yatay kuvvet vektörünün işe karışması) Sabit gazla mesela saatte 40 km ile viraja girin 35 kmh ile çıkarsınız . O nedenle virajda “Biraz” gaz vererek hızınızı korumanız gerekir.

1-Yatış açısını arttırıp daha fazla gaz verebilirsiniz,

2-Yatış açısı çok artıyorsa yavaş yavaş virajın içine doğru hat değiştirip aynı yatış açısıyla daha fazla gaz verebilirsiniz.

Dikkat

Virajda mecbur kalmadıkça şerit değiştirmeyin. SOL virajda, virajın içine AŞIRI girerseniz motor sizin şeridinizde olsa bile yatış açısı sebebiyle vücudunuzun üst kısmı karşı trafik şeridine geçer...

Ve bu maalesef nadir bir kaza türü değildir.

Honda CBR 125 Cup, 25 motosikletle start alıyor



Honda Motosiklet, sadece performans ve deneyim yönünden değil etik açıdan da güçlü yeni bir yarışçı nesli yetiştirmek için İzmir Otomobil Kulübü ile ortaklaşa yürüttüğü Honda CBR 125 Cup organizasyonu için, eğitim çalışmalarını tamamladı.

Türkiye'de ilk defa genç yeteneklere motosiklet yarışlarına katılma şansı veren bir organizasyon olarak dikkat çeken Honda CBR 125 Cup, Türkiye Pist Şampiyonası kapsamında 6 aylık bir Cup olarak organize ediliyor.

2006 başından bu yana başvuruları kabul eden ve sıkı elemeler sonunda 25 asil, 5 yedek 30 yarışmacı seçen organizasyon bu seçimde yetenekle birlikte belirli kişilik kriterlerini aradı. Amacı Türkiye'ye yetenekli ve sorumluluk sahibi yeni yarışçılar yetiştirmek olan organizasyonda; Urfa, Antalya, Kocaeli, İzmir, İstanbul, Adana, Çorlu, Manisa, Balıkesir, Ardahan, Mersin ve Aydın'dan seçmelere katılan adaylar çeşitli

yetenek testlerinin yanısıra titiz bir psikolojik testten de geçirildiler.

Yarışmaya Honda ve İzmir Otomobil Kulübü tarafından hazırlanan Honda CBR 125 cc motosikletlerle katılacak olan yarışmacılar Nisan ayını sıkı bir eğitimle geçirdiler. 1993 ve 2005 yılları arasında Japonya 125 cc şampiyonu olan ünlü Japon motosikletçi Hiroyuki Kikuchi tarafından eğitilen yarışçılar bu eğitimlerde ayrıca Barış Tok ve Ercan Dinamit gibi tecrübeli pist yarışçılarından da destek aldılar.

16-18 Nisan arası yoğun bir seminer ve uygulamalı eğitim alan yarışmacılar ilk günü Seminerlerle ikinci ve üçüncü günü ise





uygulamalı derslerle geçirdiler. Özel ölçüm aletleri kullanılan eğitim sonunda yarışçılarda %40'a varan bir performans artışı saptandı. Bu eğitimlerde yarışmak için gereken kuralları öğrenen ve performanslarını arttırmak için gerekli ip uçlarını alan yarışçılara ayrıca organizasyonun etik yönü çeşitli şekillerde altı çizilerek hatırlatıldı.

Honda CBR 125 Cup, Komiserler Kurulu yanısıra bir de Etik Kurulunun görev alacağı ve yarışma sırasında centilmenliğe aykırı davranışların, yarış ihracına kadar çeşitli şekillerde cezalandırılacağı ilk organizasyon. Amacı sadece yetenek değil centilmenlikleri ile de dikkat çekecek pilotlar yetiştirmek olan organizasyon, pilotların özel hayatlarını da mercek altına aldı. Yarış öncesi hazırlık

ve motivasyon safhalarında profesyonel psikolojik destek kurumlarından yardım görecektir. Yarışçılar özel hayatlarındaki sorunları yarış pistlerine taşımama konusunda da kuvvetli bir eğitim almış olacaklar.

Yaşları ortalama 20-22 arasında olan yarışçılar arasında çok gençler kadar 35-40 yaş grubunda motosikletçiler de yer alıyorlar. Hepsinin ortak yönü amatör ruhları ve hevesleri.

Yarışların yeri ile ilgili bilgilere www.izmiryarispisti.com adresinden ulaşabilirsiniz. Bizi bilgilendiren İzmir Otomobil Kulübü Neticeler Sorumlusu Cem Gımsal'a teşekkür ederiz.

Yarış tarihleri

Mayıs	6-7
Mayıs	27-28
Haziran	17-18
Eylül	16-17
Eylül	23-24
Ekim	14-15



Alternative Yaşamlar için Alternative Camp



2002 yılından beri sosyal dezavantajlı gruplara gönüllü ve ücretsiz hizmet üreten Alternative Camp projesi artık yeni yerinde gönüllüleri ile birlikte çalışmaya devam ediyor. 22 Nisan günü bir açılış kokteyli ve katılanları duygulandıran ve heyecanlandıran kısa bir film ile yeni yerlerine merhaba diyen AYDER-Alternatif Yaşam Derneği Başkanı Ercan Tural, engelsiz yaşam yolculuklarının ara duraklarının giderek çoğaldığını ve ülke coğrafyasına yayıldığını müjdeledi. 2005 yılı boyunca Alternative Camp gönüllülerinin öncü ve örnek model oluşturan çalışmalarına tanık olan Bodrum, İzmir ve Van illerinde "Hayata Artı" projesi kapsamında kamplar düzenleyen dernek, engelli gençleri Akdeniz'in büyüklü mavisiyle ve hayallerinde görmeyecekleri outdoor sporları ile buluşturdu. 2006 yılında ise Alternative Camp yolculuğuna Temmuz ve Ağustos aylarında kamp düzenleyecekleri 2 yeni durak eklendi: Sinop ve Artvin.

Ayder Y.K başkanı Ercan Tural, "AYDER olarak, ülke genelinde toplumsal dönüşüm ve değişimin önemli bir sivil dinamiği olma

iddiasıyla yeni stratejik ortaklıklara girdik. Uzun soluklu projelerimizde ve kurumsal işleyişimizde BM'nin Küresel İlkelerini temel aldık. Ve sizlerle birlikte tüm sosyal dezavantajlı grupları engelsiz ve eşit bir dünyaya taşıyan projelerimizi üretebilmek için derneğimize bedelsiz olarak tahsis edilen yeni bir merkeze taşındık.

Gönüllülerimiz yeni dönem için hummalı çalışmalarını yeni dernek merkezimizde sürdürmeye başladılar bile. Ortak bir çalışma platformu olmasını arzu ettiğimiz ofisimiz gönüllü çalışma enerjinize ve sosyal sorumluluk projelerinize ev sahipliği yapmaya hazır." dedi.

Herkesi bu oluşuma katılmaya çağırıyoruz.

Alternative Camp
www.alternativecamp.org
Adres: 19.Mayıs Mah.Yıldız Sok. STFA B7
Blok 17/1 KOZYATAĞI
Telefon: 0216 373 53 55

Land Rover G4 Challenge'de ilk Etap Tayland ve Laos



Türkiye'yi temsilen Tolga Şenefe'nin yarışacağı Land Rover G4 Challenge 2006 Dünya Finali 2 kıtada bulunan 4 ülkede gerçekleştirilecek. Bir aylık finalin ilk etabı

22 Nisan 2006'da Tayland'da başlıyor. 29 Nisan 2006'ya kadar sürecek ilk etabın ardından ikinci etap 29 Nisan- 5 Mayıs tarihleri arasında Laos'ta, üçüncü etap 6-13 Mayıs tarihleri arasında Brezilya ve Bolivya'da yapılacak.

18 ülkeden 18 yarışmacı, bir ay boyunca dayanıklılık ve zekalarını sınavacak. Her etapta farklı bir kişiyle takım oluşturulan final süresince ekipler, Teknik sürüş, Dağ bisikleti, Kayaking, Yol Sürüşü, Problem Çözümü, Arazi Sürüşü, Tırmanış ve Yol Açma gibi etaplardan geçecekler.

Michelin PRIMACY HP, %25 – 50 daha uzun ömürlü lastik

Günümüzde lastik ömrü tüketicilerin kafasını meşgul eden en önemli sorunlardan biri uzun ömür olduğundan, Michelin, üst sınıf sedan arabalar için, bu konuda bütün uzmanlığını yansıtan yeni bir lastiği, Primacy HP'yi piyasaya sunuyor.

Otomotiv endüstrisi için sertifikasyon testleri ve teknik araştırmalar gerçekleştiren ve teknik hizmetler sunan bağımsız Alman kuruluşu TÜV Automotive tarafından gerçekleştirilen testlerde elde edilen verilere göre Michelin Primacy HP lastikleri aynı ürün gamındaki bütün rakiplerine göre en az %25 daha uzun ömre sahip ve daha kısa lastik ömrüne sahip rakipleriyle karşılaştırıldığında, Michelin Primacy HP lastikleri kilometre olarak %54 daha fazla yol yapıyor. Yüzde olarak verilen bu değerler, sürüş zamanı bakımından en iyi rakip lastik 24 aylık ömre sahipken, Michelin Primacy HP'nin 30 aylık ömre sahip olduğu anlamına geliyor.

Özel araba sahibi sürücüler tarafından zaten önemli bulunan bu tasarruf ögesi, büyük ölçekte düşünüldüğünde, örneğin filo yöneticileri için son derece büyük önem taşıyor. Örneğin, üç yıllık bir sözleşme çerçevesinde çalıştırılan ve yılda 30.000 kilometreyi kapsayan 15.000 araçlık bir filo söz konusu olduğunda, Michelin Primacy HP takılması araçların sayısının iki katına çıkarılması en az 11.200 lastiğe eşit bir tasarruf sağlıyor.

Michelin Primacy HP, uzun ömürle birlikte kullanıcılarına ıslak yollarda güvenli sürüş bakımından da en iyi performansı sağlıyor.

Kaza istatistiklerine göre, Avrupa'daki ciddi kazaların çoğu yağmurlu havalarda meydana geliyor. Bu nedenle, Michelin Primacy HP, hizmet ömrü boyunca ıslak yol yüzeylerini üstün ölçüde kavrama yeteneğine sahip olacak şekilde tasarlanmıştır. Örneğin, 10.000 kilometre yapmış bir Michelin Primacy HP lastiğin ıslak yol yüzeyindeki fren mesafesi, ana rakip lastiklerin ortalama mesafesine göre 1.2 metre daha kısa.

Bir sürücü için güvenlik bakımından gerçek avantajın, lastiğin ömrü boyunca muhafaza edilen tutarlı ıslak yol tutma performansından kaynaklandığını düşünürseniz, gerçek çalışma koşullarını doğru şekilde yansıtan 10.000 kilometrelik testler sonucunda elde edilen bu bulgular ne derece önemli olduğu ortaya çıkar.



Jeep ailesinin yeni üyesi:

Commander

Jeep markası'nın en yeni modeli Commander, sağlam ve kaslı görüntüsüyle markanın SUV segmentinde yerini alıyor.

Geçmişin klasik Jeep araçlarını yeniden yorumlayarak oluşturulan Jeep Commander, çok yeni bir araç olmasına rağmen, klasik Jeep tasarımının kendine özgü çizgilerini taşıdığı için kullanıcılarda bir deja vu hissi uyandırıyor. Klasik bir tasarıma sahip olan Jeep Commander, 3 sıra koltuk düzeni ve 7 kişilik oturma kapasitesi sunan ilk Jeep ürünü.

Yeni Commander, 3.0 lt. V6 dizel ve 5.7 lt. V8 HEMI benzinli motor seçenekleri ile, ve standart olarak sunduğu Elektronik Devrilme Riski Azaltma Sistemi, ABS, Elektronik Denge Programı, Tüm Hızlarda Görev Yapan Çekiş Kontrol Sistemi gibi bir dizi güvenlik donanımı ile tüketicilerin karşısına çıkıyor.

Mayıs ayında İSOFF iki off-road yarışı düzenliyor

Mayıs ayında İSOFF iki ayrı off-road yarışı organize ediyor. 20 – 21 Mayıs tarihleri içinde Goodyear Wrangler Cup organizasyonunun ilk yarışı koşuluyor. 27 – 28 Mayıs tarihinde ise Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası üçüncü ayağı organize ediliyor. Yarışlar hakkında daha fazla bilgi ve ulaşım detayları için www.isooff.org.tr adresinde ulaşabilirsiniz.



Enduro Yarışlarında EMOK Farkı...

Enduro Motosiklet Kulübü, EMOK tarafından düzenlenecek olan Türkiye Enduro Şampiyonası 2. Ayak Yarışı 13-14 Mayıs 2006'da Şile sahilinde koşulacak.

Enduro yarışçıları için son 3 senedir İstanbul'daki yarışların tadı bambaşka... Zorlu olduğu kadar çok da zevkli bir parkuru enduro yarışçılarına armağan eden EMOK, geçen senelerde olduğu gibi bu sene de EMOK Enduro Yarışı'nda bir çok yeniliklerle sporcu ve izleyicilerin karşısına çıkmaya hazırlanıyor.

Herşeyden önce bu seneki yarışta mini fuar havası esecek, sektörden firmalar gelip standlarını açarak ürünlerini sergileyebileceği gibi motorlarını da test ettirebilecekler. Tam bir karnaval havasının yaratılacağı start alanındaki coşkunun yanı sıra, seyircilerin zevkle izleyebilecekleri 2 Özel Etap planlandı. Birbirinden zorlu doğal ve yapay engellerin yer alacağı Seyirci etabında, izleyiciler toplu startın keyfini yaşarken, yarışçılar bitişe erken ulaşmak için kıran kırana mücadele edecekler.

Saat 10:00'da başlayıp 15:00 civarında bitmesi planlanan yarışın Seyirci etapları herkesin en rahatlıkla izleyebileceği saatlere göre ayarlanacak. Detaylı programı öğrenmek için aşağıdaki iletişim bilgilerinden EMOK'a ulaşmak mümkün.

EMOK web sitesi adresi: <http://www.emok.org>
EMOK Danışma Hattı: +90 (533) 333 3665
EMOK Merkez telefon: +90 (212) 2864799



Off-Shore'da PO desteği

Akaryakıt ve madeni yağ sektörünün önde gelen isimlerinden Petrol Ofisi, ülkemizde 2003 yılından beri düzenlenen ve geçtiğimiz yıl uluslararası kimlik kazanan, hız ve adrenalinin denizde buluştuğu Off-Shore Türkiye Şampiyonası'na adını verdi.

Dünya Motonautique Federasyonu U.I.M tarafından, Class 3-225 adı altında uluslararası takvime konulan ve Dünya Şampiyonası sınıfı olarak bu yıl gerçekleşecek Petrol Ofisi Uluslar arası Off-Shore Türkiye Şampiyonası 20-21 Mayıs tarihleri arasında İstanbul'da başlayacak. İstanbul, Adana, Antalya, Bodrum, Marmaris, Ankara ve İstanbul'da yapılacak toplam 7 ayakta oluşan Petrol Ofisi Uluslararası Off-Shore Türkiye Şampiyonası'nda 14 tekne mücadele edecek. Tüm dünyada büyük ilgi toplayan extreme bir spor dalı olan Power Boat yarışları İstanbul Off-Shore Kulübü tarafından

3 sezondur başarı ile organize ediyor. İki pilotun uyum ve koordinasyonu ile mükemmel takım çalışması gerektiren yarışlarda, ekipler maksimum hızlarını korurken, denge ve hızlarını etkileyen dalgaları da kontrol etmek zorunda kalıyorlar.

Hız, güç, cesaret, konsantrasyon ve koordinasyonun çok önemli bir etken olduğu yarışlarda ekipler, 7 metre ile 8,5 metre arası boya sahip dıştan takma 225 HP motor gücüne sahip Kapalı Kokpit Catamaran tipi teknelerle yarışıyorlar. Her bir yarışta en az 25 en çok 30 tur atacak teknelerin max süratı 150 km'ye varıyor.

Petrol Ofisi Uluslararası Offshore Türkiye Şampiyonası Takvimi

İSTANBUL-Caddebostan	20-21 Mayıs 2006
ADANA-Seyhan Baraj Gölü	3-4 Haziran 2006
ANTALYA-Kemer	17-18 Haziran 2006
MUGLA-Bodrum	8-9 Temmuz 2006
MARMARİS	12-13 Ağustos 2006
ANKARA-Gölbaşı	02-03 Eylül 2006
İSTANBUL-Caddebostan	23-24 Eylül 2006



Der yanın say fası



Ne oldu?
Battın mı?

Yok Yok
romatizmalarıma
ıylı gellıyor



*haberler,
haberleer,
haberleer...*

— İsoff, bazı üyeleri için kumda sürüş teknikleri kursu açmaya karar verdi.

— Direksiyon başında uyuyakalan bir Jeep sürücüsü kendini denizde buldu.

— Bir avuç su bile off-roadçular için birkaç saatlik oyun alanı olmaya yetti.

Dön baba dönelim,
hacılara gidelim.

Nerden uydum
bu dellilere

Yağ satırım,
bal satırım,...



Birdir Bilir



Online abonelik;

4x4 Freelif e dergisine abone olmak için lütfen web sitemizi ziyaret edin.
www.4x4freelife.com



Fax ile abonelik;

Bu sayfayı kesip, gerekli bilgileri eksiksiz tamamladıktan sonra
(0212) 220 65 80 nolu faks numarasına gönderiniz. Aboneliğiniz başlatılacaktır.

Ad	:	
Soyad	:	
Adres	:	
Vergi Dairesi :		Vergi no:
Tel	:	
Fax	:	
e-mail	:	

☐ Kredi Kartı Hesabımdan Alınız

Kart Tipi ☐ VISA ☐ MASTER

Kart No:

Son Kul. Tarihi: / Güvenlik Kodu

☐ 1 Yıllık Abonelik 50.000.000 TL

☐ 6 Aylık Abonelik 26.000.000 TL

Kredi Kartınızın arkasındaki yetkili imza boşluğunda yer alan numaraların son üç rakamı

☐ Banka Havalesi

Banka Havalesi ile Gönderdim ilgili belge ektedir.

Aso Reklam İletişim ve Yazılım Hiz San. ve Tic. Ltd. Şti.

Garanti Bankası Perpa Şub. Hs No: 459-6299757

Halk Bankası Perpa Şub. Hs No: 17069

İsim / imza