

Temmuz 2006
Yıl: 2 Sayı: 25
Fiyatı: 5,25 YTL / 5.250.000 TL

FREE LIFE 4X4

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

Motosiklette
uzun yol hazırlıkları

Paraşütçülük
tehlikeli mi?

Enduro'cu olmak
ne demek...

Deniz – Güneş ve

Terios

Test Sürüşü

Toyota Rav 4

Kumda 350 km yarış

BFGoodrich BAJA 350



EUROWINCH 4X4'LERİN EN İYİ YOLDAŞI



Warn M 8000



Güç 3 600 daN

Warn XD 9000 i



Güç 4 100 daN

Warn 9.5 ti



Güç 4 310 daN



EuroWinch

WARN ve ARB TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ

Buttim Merkezi Yalova Yolu Cad. D-Blok Kat:5 No: 1541 16250 BURSA

Tel: (0224) 211 38 42 Fax: (0224) 211 28 87

Web: www.grupedid.com www.warn.com.tr E-mail: eurowinch@superonline.com

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...



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

Reklam Müdürü

Bahar Kokoz

Art Director

Vural Yılmaz

Grafik Tasarım

Orhan Erdem

Abone Sorumlusu

Vildan Güngör
İlker Veliçelebi

Yayın Kurulu

Ahmet Demirtaş
Ali Rıza Bilal
Bora Yurtören
Derya Kızıtaş
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. Aydınlıktepe 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, yazarlardaki
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.

Deniz – Güneş ve Terios



6

Daihatsu Terios adını dünya'dan/arz'dan/
toprak'tan/terra'dan almış ve dünya üzerinde istediği
her yere; asfaltmış, toprakmış düşünmeden
ulaşmayı isteyen keyfine düşkün dünyalılar için
tasarlanmış afacan bir 4x4.

Toyota Rav 4



12

Bu ayki test aracımız yeni nesil Rav 4'ü
gördüğümde, acaba test araçları gümüş renginde
olacakmış gibi bir kanun var da benim mi haberim
yok diye geçirdim aklımdan.

Kumda 350 km yarış

BFGoodrich BAJA 350



18

Deniz – Kum – Güneş üçlüsü nasıl çağrışimler
yapıyor sizde? Yüzünüzde dalgın bir gülümseme
belirdi, gözleriniz uzaklara, bikinili bronz siluetterin
hakim olduğu rüyalara daldı, iç geçirip tatil hayalleri
kurmaya başladınızsa hemen silkinip kendinize
gelin...

İran'a gitmeyi insan niye ister?



26

Gezgince bir düşünce yapısına sahipseniz bu
soru anlamını yitiriyor. Bir coğrafya var ise, orayı
gezmek, görmek, insanları ile tanışmak, yollarını
çiğnemek, kokularını duyup rüzgarını...

Goodyear Wrangler Cup 2'de Tüm taklalar yarış dışında atıldı



30

Off-road yarışlarının sosu taklalardır. Hemen her
yarışçının geçmişinde biraz takla vardır. Takla özel
bir kulübe giriş biletidir neredeyse yarışçılar arasında.
Roll-cage'lerle çelik bir kafes içinde korunmuş, özel
yarış koltukları...

Çölde çay



36

Akdenizin mavisi –kilometrelerce yukarıdan bile
lacivert görünüyordu- altımızdan kaybolur kaybolmaz
tarçın rengi topraklar üstünde uçmaya başladık.
Afrika, kızgın renkleri ve uçan kum rengi bulutları
ile karşıladı bizi...

İsoff çocukları büyüyor (babalar aynı yaşta kalıyor)



İSOFF'un geleneksel baba-çocuk kampı, Ba-Ço 10-11 Haziran'da her zamanki yerinde, Lopez'in çayırında yapıldı. Anne sineğin bile giremediği bu kampa babalar ve çocuklar her türlü kaş çatmadan uzak, felekten bir hafta sonu yaşadılar...

Alternatif bir "çalışma grubu" "ölümlü" sanat eserleri



Şöyle bir çocukluğunuza dönün. Tatilde diliniz dışarıda deniz kenarında kumdan şatolar, kuleler, duvarlarla çevrili deniz kabuğu bahçeleri yaptığınız dönemlere...

Motosiklette uzun yol hazırlıkları



Yaz gezileri hazırlıkları sürerken, uzun yoldaki en büyük doğal engellerden biri, rüzgarla baş etmenin yollarını anlatıyor size Reşat Erbaş...

Enduro'cu olmak ne demek...



Türkiye Motosiklet Federasyonunun 28 Mayıs 2006 tarihli İzmir- Urla yarışında yarışı seyreden herkesin kafasına bu düşünce kazındı. Enduro'cu olmak olmak nasıl bir şeydi acaba?

Çamurlu yolların izinde



Yaz geliyor, geldi, gelecek derken, sonunda Haziran ayını da geride bıraktık. Aniden bastıran sıcaklar ve araya giren yağmurlu günlerle, aslında geçmiştekilere çok da benzemeyen bir yazı girdik....

Çok amaçlı yardımcınız: Vinç



Sıradan sorunlara karşı en iyi ilaç:
Sıra dışı sorunlar

Cumaderesi- Benliyaıyla gezisi

3 sn. sonra tekrar sudasın...



Yürüyüş her zaman dağ tepe tırmanıp, ormanlardan geçip, tarlalardan sıçrayarak olmaz. Bazı yürüyüşlerin patikaları ıslak ve derindir. O patikalara da halk arasında "dere" tabir edilir...

Paraşütçülük tehlikeli mi?



Evet. En tehlikeli kısmı da otoyolu kullanarak havaalanına gitmek!



2001 yılının 29 Ekim günü üç kafadar 2 araçla yola çıkmıştık. Amacımız Beypazarı – Karaşar bölgesinde bulunan doğa harikası Eğriova isimli yaylaya alternatif bir yol bulmaktı...

Editör

Ayşin Uysal

4 mevsim 4x4

Kime sorarsanız aynı şeyi söyler, off-road kış sporudur.

Yağmur ve kar mevsimi; uğraştıracak farklı parkurlar, sadece sizin sesinizin çınladığı ıssız güzellikler arasında yol almak anlamına gelir. Yoğun yağışlarla yumuşayan toprak, sizi zorlayan, değişik teknikler uygulamanız için kışkırtan, her metreyi çözülecek problem, aşılacak engel olarak önünüze koyan bir hobi ortağıdır. Koyu yeşil nemli ağaçları ile orman, ya da zirvelerine inmiş bulut yığınları ile bomboş dağlar, ıssız patikalar, sadece tavşanların ve tilkilerin su içtiği derin volkanik göller arasında yol alırsınız. Akşam olup da kamp yerine geldiğinizde çıtırdayan ateşin kırmızılığı bile içinizi ısıtır, günlük dertlerinize aranızda sisli bir kızıl perde serer.

Kışın “yolda olma”nın kendisi zevk verici bir olaydır. Bir yere ulaşmak kesinlikle şart değildir.

Yaz ayları geldiğinde parkur seçenekleri iyice cılızlaşır. Ormana giremezsiniz. Çıplak tepelerde güneşten yanarsınız. Kumsallar yüzmeye gelen insanlarla doludur. Normal insanlar genelde sadece güneşli günlerde doğa ile yüz yüze gelmeye cesaret ettikleri için, bu günlerde eski güzel köşelerinizin çoğunu parlak renkli toprakla, pijamalarla, yoğun müzik sesiyle, televizyonunu ya da bilgisayarını isteyen mutsuz çocuk ağlamalarıyla ve çöp yığınlarıyla işgal edilmiş bulursunuz.

Güneş mevsiminde, kuru ve sert parkurlarda araç sürmek ne kullandığınız 4x4’ün ne de bedeninizin hoşuna gider. Yoğun bir toz bulutu içinde, kemikleşmiş derin kanallarda hoplayarak, ara sıra kafanız tavana vurarak,

yanınızda oturanlarla çarpışarak takır tukur seslerle ilerlersiniz. Üstelik bu takırtılarla tukurtuların ne kadarının lastiklerle zeminin acı veren ilişkisinden, ne kadarının da aracın imdat dileyen yürür aksamından geldiğini tam olarak anlayamazsınız. Siz yorulursunuz, aracınız yorulur, hatta en olmadık zamanda pes eder.

Eğer amacınız “bir yere varmak” değil sadece “yolda olmak”sa, yazın off-road yanlış bir seçimdir.

Ama off-road’cu 4 mevsim “yaşayan” bir canlı türüdür. Her mevsim yaşayacak ve doğa ile bir olmasını, doğanın sınavları ile pişmesini ve gelişerek çıkmasını sağlayacak ortamları bulur.

Peki yazın ne yapar off-road’cu?

Otomobilini ya da motosikletini bir “amaç” olarak değil “araç” olarak kullanır. Yolda olmak zevkinden vazgeçer, varmak ve yaşamak zevklerine geçiş yapar. Aracını kullanarak yamaç paraşütü yapacağı dağlara çıkar, kano yapacağı nehir kenarlarına gelir, sea-kayak yapacağı göllere ulaşır, derinliklerine dalıp keşfedeceği mağaraların ya da kanyonların başlangıç noktalarını bulur, rafting yapacağı deli akan sulara gider, kamp yapacağı ıssız noktalara, yürüyüşlerine çıkacağı parkurların kıyılarına, su altını keşfedeceği sahillerin kıyısına kadar ilerler. Aracının arkasına kamp ve spor için kullanacağı malzemeleri, yanına da kafa dengi arkadaşlarını alır, gider.

Gider. Ve yaşar. 4 mevsimde de.

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 ÜMRANİYE-İSTANBUL
TEL: 0216 471 0831pbx FAX:0216 471 0835
EMAIL : sburnaz@kde.2y.net - bcanga@kde.2y.net

Deniz – Güneş ve Terios

Ayşin Uysal



Daihatsu Terios adını dünya'dan/arz'dan/toprak'tan/terra'dan almış ve dünya üzerinde istediği her yere; asfaltmış, toprakmış düşünmeden ulaşmayı isteyen keyfine düşkün dünyalılar için tasarlanmış afacan bir 4x4.

Bu yerinde duramaz canavarı tatilde yakaladık. Çeşme'nin turkuvaz denizi ve beyaz saydam kumları üzerinde. İşin gerçeği tatile çıkmak için harika bir yol arkadaşıydı. Gel dediğim yere geldi, dur dediğim yerde durdu, uç dediğim yerde uçtu. Bir dediğimi iki etmedi. Onunla kıpır kıpır yapraklı ağaçlı yollardan kumsallara indik, sularda taş sıçratmaca oynadık, beraber kumların üzerinde güneşlendik, ara yollarda kaybolduk, ulaşmak istediğimiz yolla aramızda yeşil tepeler olduğunu görünce de hiç düşünmeden tepelere vuruverdik kendimizi, yola ulaştık.

Terios, kompakt araç geleneğini bozmamış. Dış görünüşünü daha çekici hale getirmiş, dingil mesafesini uzatmış, iç hacmini arttırmış ve farklı bir segmentin otomobili olmaya doğru yol almış. Ama yine de, tam köşelere yerleştirdiği tekerlekler, düzgün oranlar ve kullanım gereksinimlerine göre şekilden şekle giren iç donanım ile pratik ve fonksiyonel bir araç olmaktan vazgeçmemiş.

Dış Görünüm. Afacan ve Spor

Terios yuvarlak hatları ile pozitif bir etki uyandırıyor. Çizgileri eski sert ve erkeksi görünümlü 4x4 araçlardan çok farklı bir görünümde. Hem ön hem arka farların

tasarımı ve birbirlerine uzanan görünümleri özellikle hoşuma gitti. Geniş çaplı lastikleri Terios'un afacan görünümüne uyduğu gibi, dengeli sürüş özelliğine katkıda bulunuyor. Bu arada renk yelpazesinin - genelde 4x4 araçlarda ağırlıklı kullanılan kokmaz bulaşmaz, birbirine benzer- metalik gri türevlerinden başlayarak cesur sarı, kırmızı, yeşil ve mavilere uzanması, aracın özelliklerine ve karakterine yakışan, yerinde bir seçim bence. Tıpkı dış çizgileri gibi renkleri de "kalk gidelim" diyor insana.

Boyutları biraz değişmiş. Boyu 4.085 mm, genişliği 1.695 mm, yüksekliği 1.695 mm. Yerden yüksekliği 440 mm ve dingil mesafesi



2.580 mm. Dingil mesafesinin artması asfalt kullanımında stabiliteyi arttırmış tabii ki. Tekerleklerin tam dış köşelerde yer alması da hem manevra yeteneğini hem de yoldışı yeteneğini olumlu etkileyecek bir faktör. Dönüş yarıçapı da 9.8 metre gibi güzel bir değer.

İç Donanım. İçi mi daha geniş dışı mı?

Yeni Terios'da bir önceki modelin içerdekilerde aşırı samimiyet yaratan sıkışıklığı kalkmış. Gerçi biz üç kişilik bir ekip olarak Çeşme sahillerinde tur attık, ama 5 kişi

rahat rahat Terios'da yolculuk yapabilir diye düşünüyorum. Ancak uzun yol ya da kamp gibi seçenekler düşünülüyorsa ya kişi sayısını azaltıp elde edilen fazladan alanı bagaja katmakta ya da bir port bagaj edinmekte yarar var gibi görünüyor. İç hacim seçeneğini ister kişi ister bagaj yönünde kullanın, oturanlar için bir önceki modele kıyasla daha geniş diz ve omuz mesafesi ve daha geniş bir bagaj olduğunu hemen belirtiyim.

Koltuk artık olmazsa olmaz ayarlarla tamamen sürücüye özel hale getirilebiliyor. Yerden 740 mm yukarda otururken geniş

görüş açısının da keyfine varıyorum. İç tasarım genelde abartısız, sade çizgilere ve dış görünüşü dengeleyen metal aksesuarlara sahip. Bardak, gözlük, şişe, dergi, anahtar, gişe bileti vs koyacağınız bir sürü göz emrinize amade. Dijital ekranda aracın hızı olsun, yakıt tüketimi olsun, dış sıcaklık ya da rakım olsun her türlü bilgiyi görebiliyorsunuz.

Motor. Ekonomik ve kıvrak.

Terios'un, Euro 4 uyumlu 1.5 litrelik motoru hem kullanırken hem de vergi öderken ekonomik bir seçenek. 105 HP gücündeki



motor 100 km'de sadece 7.9 litre yakıt tüketiyor. Maksimum hızı 160 olarak verilmiş, ama otobanda bu sınırı biraz aştığımı itiraf edeyim hemen. Devamlı 4 çeker özelliği bulunan Terios'da merkezi diferansiyel kilidi bulunuyor. Araç içi bir düğme ile devreye sokulabilen LSD (Limited Slip Diferantial) seçeneği ile ön ya da arka tekerlekler arasında dönme sayısı farklılığı olduğu zaman –ya da kısaca araç patinaja düşerse- müdahale etme olanağı doğuyor.

Tork yüksek ve asfaltta hızlanma performansı güzel. Direksiyon hemen cevap veriyor,

aracın ebatları da atik ve kontrollü bir sürüş sağlıyor. Şanzıman sisteminde otomatik ve manuel seçenekleri var. Önde McPherson bağımsız süspansiyon, arkada helezon yaylı sistem hem asfaltta hem de arazide rahat bir sürüş sağlıyor.. EBD (Elektronik Fren Dağıtımı) ve ABS destekli fren sisteminde önlerde disk, arkalarda kampana kullanılmış.

Sürüş

Terios asfaltta rahat ve ekonomik bir sürüş sağlıyor. Toprak ağırlıklı köy yollarında rahat kontrol edilebilen, kıvrak bir araç. Ama

tahmin edeceğimiz gibi Terios'u araziye de soktum. Her ne kadar yol dışında da Terios'u şaşırtmaya çalıştımsa, başaramadığımı söyleyeyim hemen. Nereye yönünü çevirirsem gidiyor. Önce kumsala indik, kum gerçekten bir arazi aracı için zorlu bir rakiptir. Bu rakibi pek tınmadı Terios. Deniz kıyısına kadar indim, sulara gezdim, kumsalı aşım tekrar yola çıktım, keyifle eşlik etti bana. Sonra dağ tepe dolaşmaya karar verdim. Yaklaşma ve kaçış açılarının gayet dengeli olduğunu gördüm. Yaklaşma açısı 38 derece, kaçış açısı 37 derece ve karın açısı 24 derece. Bu açılar yoldan çıkmak isteyen



sürücülere cesaret verecek nitelikte. Nitekim ben de rahatlıkla yolu geride bırakıp harika manzaralı bir yeşil adacığa varan dik ve lastik değmemiş bir parkuru göze alabildim.

Low seçeneğinin olmaması arazi seçeneklerini bir miktar kısıtlıyor şüphesiz. Bir diğer kısıtlama ise lastikler. Ağabeylerinin off-road yarışlarında dereceye girdiklerini hesaba katarak araziye uygun lastiklerle

Terios'u tekrar denemek için not alıyorum kafama.

Terios bana keyifli bir hafta sonu geçirtti. Çeşme'de deniz-kumsal-balık-güneş dörtgenine de çok yakıştı. Bu sene bir çok kişinin bu kıpır kıpır otomobili hem tatil hem de şehir içi günlük yaşantı için tercih edeceğini öngörmek kahinlik olmaz sanırım. Ben aklımda fikrinde yol dışı olmayan ve

sadece fonksiyonel, kompakt, ekonomik bir araç olduğu için Terios'u tercih eden müstakbel alıcılara da buradan bir duyuru yapayım hemen. Sakın kullandığınız aracı küçümsemek gibi bir hata yapmayın. Biraz sınırlarınızı esnetin. Biraz gezdiğiniz dünyaya farklı açılardan da göz atmak için girişimlerde bulunun. Terios bu konuda size desteğini esirgemeyecektir. Merak etmeyin.

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

Toyota Rav 4

Bu ayki test aracımız yeni nesil Rav 4'ü gördüğümde, acaba test araçları gümüş renginde olacakmış gibi bir kanun var da benim mi haberim yok diye geçirdim aklımdan.

Test sürüşü: Derya Kızıltaş





Hem garajlardaki, otoparklardaki tek araçlık çizgilerin içine sığacak kadar küçük, hem de ailece bindiğinizde eşyaların dışarıda kalmayacağı kadar büyük olan orta büyüklükteki SUV Rav 4'ün özelliklerine ve kullanım detaylarına geçmeden önce bir konuyu sizlerle paylaşmak istiyorum. Gelen maillerden biri "Falanca arabadan almak istiyorum, derginizdeki testini okuduğumda iyi yanlarını öğrendim, kötü yanlarını yazmamışsınız" diyor. Bir diğeri "Testlerinizde araçların hep iyi yönlerini yazıyorsunuz, hiç mi kötü tarafları yok" diye soruyor.

İlerleyen teknolojiyle üretilen yeni nesil araçlarda, test sırasında herhangi bir kötü yanı ile karşılaşmadığımızdan yazmıyoruz. Yoksa bilin ki gözünün yaşına bakmayız. Mesela Terios'u test ettiğimizde içinin küçüklüğünü anlatırken "sol koltukta otururken sağ kapıyı rahatlıkla açıp kapatabiliyorsunuz" demiştim. Bu arabanın küçüklüğüne en iyi örnek. Ama arabanın küçüklüğüne, arabanın kötü yönü diyemeyiz. Aslında şehir içi için harika bir küçüklükte, dışarıdan da görünen kendi özelliği bu. 8 silindirli Porsche Cayenne için kötü yanı çok benzin yakıyor diyemeyiz. Yaklaşık 2,5 tonluk aracı, yaklaşık 5 saniyede 100 km'ye ulaştıran motor tabi ki çok yakacak. Ve bu, altındaki araçta güç isteyenler için iyi bir özellik. Discovery 3'le biz off-road'cuların yaptığı zorluklarda off-road yapmıyoruz. Daha doğrusu off-road sonrası karşımıza çıkabilecek kaporta hasarlarından, altının çizilmesinden kıyamıyoruz. Şimdi buna arabanın kötü yanı diyebilir miyiz? Çıkabilecek tamir masraflarına razıysanız araç en ağır off-road şartlarında bile başarı ile ilerliyor. Ve kullanıcısına lüks içinde off-road şansı veriyor. Gördüğünüz gibi araçların iyi yanları herkes için genel anlamda iyi iken, kötü yanları gibi gelen bazı özelliklerin iyi veya kötü oluşu kişiden kişiye değişebiliyor. Test ettiğimiz aracın genel anlamda kötü bir yanıyla karşılaştığımızda seve seve sizlerle paylaşacağımızdan emin olun.

İşte şimdi, önceden zemin kontrolü yapmadığım için, papatyalar arasında romantik bir fotoğraf çektirelim derken göremediğim derin balçık çamura saplanıp kalmamın dışında, yine hiçbir kötü yanına rastlamadığım Rav 4'ün testine geçelim. Bu da aslında otomobilden çok benim kötü anım anlamına geliyor tabii.

Eskiden Volkswagen'ler yuvarlak Chevrolet'ler kuyrukluymuş. Benim hoşlanmadığım bir durum var ki, yeni kasa SUV'lerin hepsi dışardan bakıldığında aynı elbiseyi giymiş, aynı kuaförden çıkmış gibiler. Markaların dış görünüş farkları kalmadı gibi bir şey. Touareg Cayenne'ne, SantaFe Touareg'e, Rav 4 SantaFe'ye biraz uzaktan bakıldığında ikiz kardeş gibi benziyor.



Aracı dışarıdan incelemeye başladığımda 4.40 m'lik boyu ve 181 cm'lik genişliği ile yeni Rav 4'ü hem biraz boyu uzamış hem de biraz kilo almış gördüm. Araç gövde rengindeki elektrik ayarlı, ısıtmalı, katlanabilir yan aynaları ile 225 / 65 lastiklerin takılı olduğu 17 inçlik alüminyum alaşımlı jantlar ve yine gövde renginde altında sis farları olan tamponlarla göz okşayıcı bir bütünlüğe sahip. Yüksekliği ayarlanabilen farlar da bu bütünlüğe uyum sağlamış. Tavan rayları, sağa doğru açılan arka kapıdaki koruyucu kapaklı stepne aracın görüntüsüne maceracı zenginlik katmış. Çeki kancaları, önde

tampon içine sağlı sollu kapakçıklar altına yerleştirilmiş. Arkada ise tek bir çeki halkası sol altta yer alıyor. Aracın elektrikli açılır tavanı sıcak günlerde ayrı bir keyif veriyor.

Şimdi aracın içine gireceğiz. Anahtarı aramıyoruz. Akıllı giriş sistemi cebimizdeki anahtarı algılıyor ve kapı kolunu tuttuğumuzda kilit açılıyor içine giriyoruz. Anahtar hala cebimizde, easy start sistemi sayesinde motor çalıştırma düğmesine basıp tek dokunuşla motoru çalıştırabiliyoruz. Yine aynı düğmeden stop ediyoruz. Yükseklik ayarlı, ısıtmalı, yumuşak, deri kaplı koltuğa

oturduğumuzda direksiyon simidinin yükseklik ve derinlik ayarları sayesinde kendimize özel bir sürüş alanı yarattığımızda ön camdan da geniş görüş açısına sahip oluyoruz. Aracın içine şöyle bir baktığımızda, araç içinin gümüş renkli hatların kabartmalı deri yüzeylerle birbirini tamamlayıp metalik ayrıntılarla süslediğini görüyoruz. Elektrik kumandalı camların tüm kontrol düğmeleri sol kapı içine yerleştirilmiş. Üç kollu deri kaplı direksiyon simidinin üst boşluğundan gözüken gösterge panelinde üç kadranlı göstergeler ve ortalama hız, dış sıcaklık, toplam km, ara km gibi bilgileri size aktaran



yol bilgisayarı yer alıyor. Cruise-control standart. Radyo, 6'lı CD değiştirici, ve MP3'ten oluşan 6 hoparlörlü müzik sistemine direksiyondan da kumanda edebiliyorsunuz. Aracın içindeki sıcaklığı otomatik klima sayesinde her yolcuya özel olarak ayarlamak mümkün olduğu gibi, her koltuğun ayrı ayrı yatırılabilir, ileri geri kaydırılabilir olması sayesinde çeşitli kombinasyonlarda iç kabin değişiklikleri yapıp yolcu-yük kapasitesi ayarlamaları da mümkün oluyor. Tek dokunuşla açılan torpido gözü aynı zamanda serinletici olarak vazife görüp, yaz günlerinde soğuk içeceklerinizin soğukluğunu koruyucu

özelliğe sahip. Sürücünün yanındaki orta konsol ise kol dayama vazifesi görürken yukarı kalkan kapağın altında ayrı küçük bir bölüm var. Kapı ceplerindeki şişelikler, ön konsol ve arka kol dayamadaki bardaklıklar, vites kutusu içerisindeki cep telefonu yuvası, ön koltuklar arkasındaki fileler çok kullanışlı detaylar. Arka koltukları yatırmak için bagaj bölgesinin iç tarafına yerleştirilmiş olan easy flat koltuk kolunu çekmek yeterli oluyor. Bagaj perdesi standart olarak sunulmuş.

Sıra geldi motoru çalıştırmaya. Döğmeye basıyoruz ve çalışıyor. 2.2 lt'lik common

rail diesel motorlu ve manuel vitesli modeli de olan aracın biz 2 lt'lik benzinli motora sahip 4 ileri otomatik şanzımanlı olanını kullandık. Düz sıralı 4 silindri motor aracı 0-100 km'ye 12 saniyede çıkarıyor. 175 km azami sürata ulaşabilen 60 lt'lik yakıt deposuna sahip aracın yakıt tüketimi ortalama 100 km'de 9 litre. Hava emisini bilgisayar teknolojisiyle kontrol eden motorla, 6000 devirde 152 HP güç, 4000 devirde 19.8 kgm tork elde edebiliyorsunuz. Arkada çift salıncaklı, önde bağımsız gergi çubuklu Mac Pherson süspansiyon sistemine sahip 1565 kg ağırlığındaki aracı önde kiler



hava kanalcıklı, EBD ile dağıtılan, EBA ile desteklenmiş ABS'ye sahip 4'lü disk fren sistemi durduruyor. Duramazsanız airbagler devreye giriyor. Yolcu tarafındakini isterseniz kapatabildiğiniz sürücü ve yan yolcu ön hava yastıkları çift kademeli açılıyor. Ayrıca sürücü ve yan yolcu için yan hava yastıkları, tüm yolcular için perde hava yastıkları ve son olarak sürücü için diz hava yastığı var. Bakın söylüyorum sakın çarpmayın. Bütün bu hava yastıklarını yenilemek zorunda kalacaksınız. Çarpışma anında hem önde hem de arkada şaside bulunan çökme bölmeleri yolcu kabini korumasını sağlıyor. İçerideki yolcular kadar dışarıdaki yayaların da güvenliğini düşünen Rav 4'ün kaput kapağı

darbeyle karşılaştığında şekil değiştirerek darbeyi emdiğinden kaza anında yayaların yaranılma derecesini en aza indiriyor.

Araç kullanırken, genellikle devreye girişlerini fark etmediğimiz Entegre Aktif Sürüş sistemine bağlı, sensörlerle harekete geçen birçok elektronik sistem devreye gire çıka sizi en güvenli şekilde yolda tutup ilerlemenizi sağlıyor. Bir çok başka modellerden de tanıdığımız bu sistemleri tek tek başlıklar altında incelersek ABS; kaygan yollarda tekerleklerin kilitlenmesini önüyor. EBA; fren pedalın yeterli basınç uygulanmadığı acil durumlarda ek fren gücü uyguluyor. EBD; ön-arka, sağ-

sol tekerlekler fren gücünü eşit veya gerektiği kadar dağıtıyor. EMPS; elektronik kontrollü direksiyon sistemi, savrulma anında direksiyonu doğru yöne çevirmeyi kolaylaştırıp, yanlış yöne çevirmeyi zorlaştırıyor. VSC; araç denge kontrol sistemi yukarıdaki sistemleri bilgisayar kontrolünde bütünleştirerek aracı yolda tutuyor.

Entegre Aktif Sürüş sistemi haricinde off-road yaparken kullandığımız elektronik sistemlere gelince, aktif tork kontrollü (ATC) 4 WD sistemi elektromanyetik bir kavrama ile sürekli önden çekiş ve 4 WD sürüş arasında ihtiyaca göre gidip geliyor. Sürekli 4 WD için ön konsoldaki 4 WD lock düğmesine basmak



yeterli oluyor. Elektronik çekiş kontrol sistemi (TRC) sayesinde savrulma veya patinajda fren gücü ve düşük tork devreye sokularak, her tekerleğe ihtiyaca göre fren veya fazla güç dağılımı yapılıyor. Eğimde kalkış destek sistemi (HAC) sayesinde dik ve ıslak yokuşlarda geri kaymadan, aracın burnunu sağa-sola kaydırmadan kolay kalkış sağlanıyor. Eğim iniş destek sistemi (DAC) sayesinde ise, düğmesine bastığınızda ayağınızı frenlerden çekip, yokuş çok dik ve çamurlu da olsa, araç kaymadan arkası yana gelmeden sabit bir hızla aşağı iniyorsunuz. Nasıl sistemler ama? Daha önce lüks 4x4'lerden tanıdığımız bu sistemler artık her SUV'da standart olarak karşımıza çıktı. Ve

artık bu araçlarla başarılı off-road yapmak sürücünün kişisel yeteneğinden ve sürüş tekniklerinden çıkıp, sürücünün araçlardaki elektronik sistemlere iyi adapte olabilmesine bağlandı. Artık kendi yeteneklerimizle off-road yapamayışımız iyi mi, kötü mü tartışılır ama ben elektronik sistemlere alışmaya başladım. Engellerde deneye deneye hangi sistemin ne zaman devreye girdiğini, elektronik devreleri nasıl avantaj hale getirebileceğimi ufak ufak çözüyorum.

Sonuç olarak yeni Toyota Rav 4 aerodinamik gövde yapısı, gelişmiş teknolojik sistemlerle donanımı, lüks sedanlarınkini aratmayacak konforu, 4 WD arabaya sahip

olmanın getirdiği avantajlar, fonksiyonel iç aksesuarlar ve değişken iç hacim pozisyonları ile kullanıcısını çok memnun edecek bir araba olmuş.

Yine de siz romantik görünümlü papatyaların oraya aracınızla gidecekseniz, durup bir kolağan edin etrafı. Bakalım altında dere akıyor mu, bataklık mı?



Kumda 350 km yarış

BFGoodrich® **BAJA 350**

Ayşin Uysal

Deniz – Kum – Güneş üçlüsü nasıl çağrışımlar yapıyor sizde? Yüzünüzde dalgın bir gülümseme belirdi, gözleriniz uzaklara, bikinili bronz silüetlerin hakim olduğu rüyalara daldı, iç geçirip tatil hayalleri kurmaya başladınızsa hemen silkinip kendinize gelin. Apayrı şeylerden bahsediyoruz.

Sizin güneş-kum-denizinizde, tatlı bir rehavet içinde kumlara uzanan, geniş hasır şapkaların altında tatlı tatlı esen meltemle serinlerken soğuk meşrubatlarını yudumlayan insanlar var. Bizim bahsettiğimiz incecik kumun üzerinde, beyaz köpüklü denizin kıyısında, kızgın güneşin altında ise, yüzlerce kilometre soluksuz yarışan 4x4 araçlar var.

Bu yarışta, batık gemi enkazları gibi sonsuz kumsalın orasına burasına saplanmış, tükenmiş yarış araçlarının ve yarışçıların yanından geçen şanslı ve akıllı ekipler, iki gün süre ile nefeslerini iyi kullanıp, kan ter içinde finişe ulaşmaya çalıştılar. Bazıları daha ilk metrelerde koptu yarıştan, bazıları da ne yazık ki son metrelerde. 1 Motosiklet ve 24 araç başladı yarışa ve sadece 5 araç tamamlayabildi. Dünyanın en zorlu off-road maceralarından birinden bahsediyoruz burada: BAJA yarışlarından. Özellikle de, 3-4 Haziran'da Karasu sahillerinde koşulan BFGoodrich Baja 350'den.

Motor sporları içinde özel bir yere sahip olan BAJA yarışları, yüksek dozda adrenalin içeren formatları ve fanatik izleyicileri ile bir çok ülkede zevkle izleniyor. BAJA yarışlarının farklılığı, seçilen parkurların karakterinden ve uzunluğundan kaynaklanıyor. 3 ve 4 Haziran tarihleri arasında Adapazarı Karasu sahillerinde FreelifelifeACTIVE ve İSOFF'un ortak organizasyonu ile düzenlenen BFGoodrich BAJA 350'de yarışçılar, BAJA geleneklerine uygun kum ağırlıklı parkurlarda yüzlerce kilometre uzunluğundaki tamamen yol dışı etaplarda yarıştılar. BFGoodrich'in adını verdiği bu dev organizasyonda katılan tüm 4x4 araçlarda BFGoodrich AT/R lastikleri kullanıldı.

Yarışa hevesle, şevkle, enerji ile aylar öncesinden hazırlanmaya başlayan yarışçılar, ilk iş olarak 4x4 araçlarının karşısına geçip düşünceli düşünceli incelediler. Ardından servis ve ustalarla, teknik ekiple bitip tükenmeyen istişareler dönemi başladı. Süspansiyonu nasıl değiştirelim? Hava

filtresini ne yapalım? Soğutma işini nasıl çözelim? Radyatörün önüne su fiskiyeleri mi takalım, daha büyük, petek sayısı fazla radyatör mü takalım? Pervanelerin kanat sayısını mı arttıralım? İlk yardım çantaları, yangın söndürücüler, çeki halatları, vinçler, çeki kancaları, benzin depoları, aküler, her şey elden geçti, yeniden tasarlandı, ısıcağa ve uzun kum off-road'una uyarlandı. Araçlar böylesi bir kampa alınıp, bir cins çöl komandası olarak yeniden doğarken, yarışçılar da de zihinlerini ve bedenlerini bu kızgın kumlardaki uzun maceraya hazırlıyorlardı.

BFGoodrich BAJA 350'de 30 4x4 araç kayıt yaptırdı. BAJA 350, Türkiye'de bir lastik firmasının şimdiye dek kendini soktuğu en zorlu sınav olmasının dışında, güvenlikte yepyeni standartlar getirmesi ile de yarış tarihine geçmeye hak kazandı. BFGoodrich'in AT/R'lerine sonsuz güvenini yansıtan yarışta, bir örneğini Dakar Rallisinde gördüğümüz uydu kontrollü takip sistemi uygulandı.



Yarışan araçların takibi, TEKNOBİL firmasının takip sistemi ile, Türkiye'de ilk kez uygulanan bir sistemle uydudan alınan bilgilerle internet üzerinden yapıldı. Sadece organizasyon değil, tüm motor sporları izleyicileri de aynı şansa sahip oldular. Karasu'ya gelemeyen bazı yarış sevdalıları Türkiye'nin -ve dünyanın- her yerinden yarışı dakikası dakikasına takip ederek her bir aracın nerede ne hızda gittiğini, finiş görüp görmediğini izleyebildiler.

3 Haziran Cumartesi sabahı 9:00'da start noktasına gelen ekipler arasında J1 kategorisindeki Suzuki'ler arasında tek

bir Daihatsu Feroza göze çarpıyordu. J2 kategorisi ise araç çeşidi açısından daha zengindi. Mitsubishi Pajero'lar ve Jeep'lerin yanında Land Rover'lar ve Nissan'lar da dayanıklılıklarını sınavdan geçirmeye hazırlanıyorlardı. Bu sene yarış severleri şaşırtarak yarışlardan birdenbire çekilen tanınmış off-road yarışçıların tümü, bu özel yarış için araçlarını hazırlamış ve start alanına gelmişlerdi. Parkura salınan "0" araç ile birlikte yarış start aldığında heyecan dozu birden bire yükseldi. "0" aracın ardından motosiklet kategorisinde güvenlik engelini aşıp start almaya muvaffak olan tek yarışçı Kemal Kantar KTM'i ile start aldı. Ardından

4x4 araçların sırası geldi. Özel olarak modifiye edilmiş 4x4 araçlar, kum paletleri ve vinçlerle her türlü engelin üstesinden gelmeye hazır bir şekilde start aldılar.

BFGoodrich BAJA 350'de, toplam 350 kilometre uzunluğunda kum ağırlıklı parkurda, 2 gün boyunca 4 Özel Etapta mücadele eden yarışçıların önlerindeki en büyük engel çok zorlu parkur yapısının yanı sıra aşırı sıcaklar oldu. Uzun soluklu bu muhteşem performans sınavında; kısa vadeli başarılar değil, ileri görüşlü akılcı stratejiler, yarışa damgasını vurdu. Araçlarının limitlerine ve kişisel performanslarına uygun





strateji geliřtiren ekipler finiši görme řansına sahip oldular.

50 km uzunluğundaki etaplarda yer alan 4 Kontrol Noktasına belirlenen yol notları ile ulaşmayı başaran yarışçılar, etabı ilk gün 2 tur, ikinci gün 4 tur olarak geçtiler. Yarışçılar BFGoodrich AT/R'lerle rahat ve sorunsuz bir yarış çıkarırken, araçlar bu mücadele için aynı ölçüde dayanıklı çıkmadı. İlk gün bir çok ekip şanzıman ve diferansiyel problemleri ve kırılan akslarla yarış dışı kaldılar. Bu uzun soluklu yarışta karşılaşılan bir diğer önemli sorun ise yakıtı. Finişe kilometreler kala yakıtları biten araçlar yarışı terk etmek ve

yarışçılıktan seyirciliğe doğru yatay geçiş yapmak zorunda kaldılar. Neler mi geldi yarışçıların başına? Gelin biraz yarışçılardan insan manzaraları izleyelim: İdaş sponsorluğunda yarışan Somer Aydaęul- Ali Hıdır Koçak en mutsuz ekip görüntüsünü verdiler ilk gün. FIV aracı ile etapta kalan bir yarışçının yanına giderken etapta rastladığımız terk edilmiş görünen CJ'nin yanında duralayıp, "Yardıma ihtiyacınız var mı?" diye seslendiğimde co-pilot koşarak gelip umut dolu bir sesle "Benzininiz var mı?" diye sordu. Finişe 4-5 km vardı ve yarış bitmişti onlar için. Tabii aracı ile uğraşırken kumda anahtarlarını kaybettiklerini ve

ancak İstanbul'dan gelen yedek anahtar ile araçlarını çalıştırabildiklerini de eklersem ekibin mutsuzluğunun nedeni daha da net anlaşılır.

Yine bir başka CJ'li ekip, Müfit Çırpanlı-Ozan Önder de çok zevkli ve rahat geçirdikleri yarışın son gününde ve son metrelerinde hem araçlarını hem de yarışı yitirdiler. Aslında Monroe sponsorluğunda yarışan ekip güne keyifli bir başlangıç yapmıştı. Başlarına gelen teknik sorunlar bile neşelerini ve performanslarını bozmamıştı. Bir ara gaz teli koptuğu için "deh deh" şeklinde elle gaz telini çekerek ilerleseler de CJ'leri kumda hiç





zorluk çıkartmamıştı onlara. Derken kader ağlarını örmeye başladı. Servisleri olmadan yarışan ve ilk gün sonunda gece aracın yağını suyunu koyup allaha emanet ertesi gün start alan ekip, finişe yaklaşırken araçtan gelen tuhaf takırtılarla sarsıldı. 100 metre kala “biten” aracın imdadına etraftaki seyirciler yetişti. Seyirciler de bittiğinde, foto finişe sadece 3.5 metre kalmıştı. Sıcaktan bujisi eriyen araç son nefesini vermişti.

Mitsubishi Pajero ile yarışan Mehmet Tekin-Munise Görgül ise, yarışın en başından başlayarak devamlı etabın içinde saplanıp kaldılar. Fakat diğer bir çok yarışçının aksine, kaldıkları noktadan çıkmayı başardılar. Marş motorunda ve şanzımanında sorun yaşayan aracı, saplandığı yerden kurtarmak için saatlerce kum küreyen, kumsalda bulunduğu farklı malzemelerle araçlarının kumla kurduğu yakın ilişkiyi engellemeye çalışan ekip, yorucu saatler yaşıyorsa da ilk iki batıktan kurtulup yarışa geri dönebildi. Ama günün sonunda deniz kıyısında, dalgaların

sahili yaladığı bir noktada çekirge üçüncü kez zıpladı ve kaldı. Yarış bitmişti.

BFGoodrich BAJA 350’de yol notu yoktu. Etap da yoktu. Teorik olarak “yol” yönlendirmeler ve bayraklarla takip ediliyordu ama pratik olarak asfalt yol dışındaki “her yer” etaptı. 4 CP’e (Check Point/Kontrol noktası) uğramaları ve karnelerini kaşeletmeleri gereken ekipler bu CP’lere istedikleri herhangi bir yerden ulaşabiliyorlardı. İsteyen ekip deniz kenarından gidip yumuşak ıslak kumda batma şansını denerken; dileyenler kumsalın içinde derin, incecik kumda aynı seçenekleri sınıyorlar ya da kumsalın ardındaki geniş kum havzasında kaybolmanın ve tümseklerin arkasına gizlenmiş derin çukurlarda araçlarını kırmanın dayanılmaz çekiciliğine yenilebiliyorlardı. CP1 ve CP2 arasındaki 2-3 kilometrelik kısa bölgede yarışçılardan biri kayboldu. CP1’e ulaşan ekip CP2’ye gelmemekte inat ediyordu. İnternet üzerinde değişik spiraller çizdiği gözlenen yarışçılara telefonla ulaşıldığında merak

edilecek bir şey olmadığı, kestirme bir yoldan geldikleri bilgisini aldık. Onlar kestirme yollarında ilerlerken arkalarından start alan 4-5 yarışçı CP2’den geçti. Sonunda uzaa ve dolambaçlı bir kestirme yol bulan ekip, ters yönden de olsa CP2’ye ulaşmayı başardı ve başı dönmüş bir şekilde CP3’ü bulmak için yoluna devam etti.

Bu arada ben FIV (Acil Müdahale Aracı) pilotu olarak doktor ve sağlık ekibi ile Mitsubishi L200’ümle CP2 noktasına konuşlandırılmışım. Sibel Sitesinin yakınındaki bu noktanın çok bereketli olduğu kısa zamanda belli oldu. Önce aracı ile geçen güler yüzlü bir köylü bize bir kasa çilek ikram etti ısrarla. Ardından bisikleti ile geçen Leyla hanım, toz duman içinde çaresiz bakışlarımızı görüp part time annemiz olmaya karar verdi. Hemen termosta çaylar, ince belli bardaklar, kurabiyeler taşındı yanımıza. Sitelere giden simit fırınının kamyonu yolundan çevrilip sıcak simitler ikram edildi. Susadık, sıcak diye düşünürken de Red Bull aracı



imdadımıza yetişti. Yarışçılara Red Bull dağıtan görevliler bizi de unutmayıp buz gibi içeceklerle enerjimizi tazelediler. Diğer CP'larda da duyduğumuza göre menemen partileri ve sucuk vardı. Hem görevliler hem de araçlarını tam CP noktasının yanında kırmayı başaran yarışçılar –mesela Hüseyin Akbulut-Necmi İnan- bu tarz ikramlarla yorgunluklarını kolayca unuttular.

Bu arada Erkan Birinci-Batuhan Altınordu'nun sinyal sisteminde bir arıza yaşandığı bilgisi geldi. Bir süre kesilen sinyali yakalayıp ekibi tekrar bulmak isteyen organizasyon, sinyal gelince rahatladı. Ama bu rahatlama kısa süreli oldu. Sinyal bilgisine inanacak olursak ekip Üsküdar'da deniz kıyısında hızla ilerliyordu. Bir süre ekibin Üsküdar'da olduğu konusunda ısrarından vazgeçmeyen sinyal, sonunda istemeyerek de olsa Grand Vitara'lı ekibin Adapazarı Karasu'da olduğunu kabullendi.

İSOFF'un ünlü "takla adam"ı Saim Tekin ise son Goodyear Wrangler Cup'da verdiği takla

atmama sözünü bu yarış bozacağını resmen açıkladı. Tüm itirazlarına rağmen yerini de belirledi: Finish noktası. Anlaşılan geçen sene, Flying Finish'i gerçekten uçarak ve takla atarak geçtiği yarıştaki rekorunu egale etmeyi hedefliyordu. Dediğini gerçekleştirdi mi diye merak ediyorsunuz? Evet. Yarıştaki tek takla onun adı ile tescillendi. Tam da finish noktasına gelirken seyircilerin önünde başarı ile taklasını atıp yarışı bitirdi Saim Tekin.

İlyas Sönmez-Metin Pelister ekibi ise CP3'ü geçer geçmez deniz kenarında kaldılar ve yardım istediler. Araçları hızla denize doğru sürükleniyordu ve co-pilot belini incitmişti. Aracın denize kavuşmak için gösterdiği arzu kurtarma ekiplerini ilgilendirirdi ama co-pilotun durumu FIV aracının ilgi alanındaydı. Helikopterden ve internet üzerinden verilen tariflerle aracın yerini kabataslak belirledik ve hevesle kumsala girip CP 3'e doğru ilerlemeye başladık. Doğrusu yarışa katılmadan etaba girme fırsatı kolay kolay ele geçmezdi. Kum üzerinde, zamanında karaya gömülmüş ama kayan zeminin ve med

cezirin etkisi ile kıyıya sürüklenmiş, bazıları tepetaklak olmuş eski sığınakların yanından geçiyorduk. Bazı yerlerde kum kademeli olarak yükselmiş, basamaklar halinde denize doğru alçalıyordu. Bu noktalarda daracık kum şeridinin üzerinde aşağı düşmemeye ve tabii ki batmamaya çalışarak hızla ilerliyorduk. Ara ara karşımdan başka yarışçılar geliyor, geniş kumsalda birbirimize ilişmeden geçiyorduk. Kumsalda bir 10-15 km ilerledikten sonra artık yeni bir tarif alma gereksinimi duydum. Yol üzerinde batık yarışçılar yok değildi tabii, fazlasıyla vardı, ama hiç biri aradığımız araç değildi. Yolda yürüyerek CP noktalarına ulaşmaya çalışan, ya da bitmiş aracının başında çay demleyip içen yarışçılar da İlyas Sönmez'in ilerde bir yerde kaldığı bilgisini doğruluyordu ama kimse tam yerini tarif edemiyordu. Sönmez'e telefon edip yerini belirleyecek bir şeyler sordum. "İlerde sığınaklar var." dedi. "Her yerde sığınaklar var. Başka?" "Bir de inekler var" dedi. Sakin gülmeyin, 20 km sonra gerçekten de inekleri görünce yaklaştığımı anladım ve buldum onları. Metin Pelister,



sert bir şekilde bir çukura düşünce belini incitmişti, kırıdayamıyordu. Gerekli iğneler yapıldıktan sonra Sönmez'i aracı ile baş başa bırakıp Pelister'i araca alarak start noktasına hareket ettim. Yarış benim için de bitmişti.

Yarıшта Motosikletleri 101 kapı numaralı KTM ile Kemal Kantar temsil ederken, ilk gün J1 kategorisinde 10, J2'de ise 14 araç start aldı. 1. Etapta, J1 Kategorisinde sadece 6 araç finiş görebildi. Kemal Kantar 1:12:11'lik bir derece ile etabı bitirirken, 205 kapı numaralı G.Vitara ile start alan Ali Doğaner-Murat Yolbulan 1:22:07 ile etabı birinci sırada tamamladılar. Onların hemen arkalarından, 204 kapı numaralı G. Vitara ile Yalçın Türkeli-Ahmet Tinkır 1:22:07 ile finişe ulaşırken, 1:23:05'lik derecesi ile Erkan Birinci-Batuhan Altınordu 202 kapı numaralı G.Vitara'ları ile üçüncü

sırayı aldı. G.Vitara ile yarışan Mehmet Becce-Hakan Budak, Ertan Eşim-Ümit Ural, Vitara ile yarışan Ekrem Karadeniz-Atilla Altay ve Daihatsu Feroza ile yarışan Ferruh Çelebi-Ali Pertev farklı mekanik sorunlarla finiş göremeyen takımlar arasında yer aldılar.

J2'de start alan 14 ekip içinde en iyi zaman 221 kapı numaralı Jeep CJ5'i ile Somer Aydagül-Ali Hıdır Koçak'ın oldu. 1:27:21'lik zaman ile finişe gelen ekibi, 1:33:15'lik zamanı ile Cemil Islıkçı-Tunç Yatlı takip etti. 214 no'lu Wrangler ile yarışan ekibi 213 kapı numaralı Mitsubishi Pajero'su ile Güneş Top-Mustafa Kemalbaş 1:49:58 zamanla takip etti. Bu etapta J2'de de yaprak dökümü yaşandı. Mitsubishi Pajero'ları ile Uğur Kızıl-Yusuf Öztürk, İlyas Sönmez-Metin Pelister, Mehmet Oktay Horasanlı-Tuna Demirkıran ve

Land Rover Defender'i ile Tarık Sağlam-Hakan Kulaberoğlu abandoné olan yarışçılar oldu.

Cumartesi günü 2. Etapta da ilk sıralar için mücadele eden isimler değişmedi. J1'de G.Vitara ile yarışan 207 nolu Ali Saim Tekin-Cengiz İlhan 2:08:49'luk derece yaparken, Erkan Birinci-Batuhan Altınordu, 2:11:00 ile hemen arkalarından ikinci sırada etabı tamamladı. Üçüncü sırada ise 2:50:02'lik derecesi ile Yalçın Türkeli-Ahmet Tinkır yer aldı. Bu etapta Metin Akyüz-İbrahim Yılmaz ve 209 numaralı Hüseyin Özkara-Selçuk Akkafa abandoné olarak finiş göremeyen yarışçılar içinde yer aldılar.

J2'de Güneş Top-Mustafa Kemalbaş 1:49:58 ile en iyi dereceyi yaparken, onu iki CJ'li ekip takip etti: 2:55:51 ile Ankara'lı Ümit Uyar-



Kazım Aral ve 3:23:54 ile Müfit Çırpanlı-Ozan Önder. Bu etapta farklı arızalar ve yakıt eksikliği nedeni ile Somer Aydagül-Ali Hıdır Koçak, Mert Özgül-Hüseyin Avcı, Orçun Koç-Ahmet Giray Hüdaioğlu ve Mehmet Tekin-Munise Görgül finiş göremediler. Cemil Isıkçı-Tunç Yatlı ekibi ise rahat ve sorunsuz götürdüğü yarışı bambaşka bir nedenle bıraktılar. Isıkçı'nın iş seyahati programından ötürü.

İlk gün sonunda Motosiklette Kermal Kantar finiş görürken, J1'de toplam etap sürelerine göre birinci Erkan Birinci-Batuhan Altınordu, ikinci Ali Saim Tekin-Cengiz İlhan, üçüncü Yalçın Türkeli-Ahmet Tınır oldu. J2'de ise Güneş Top-Mustafa Kemalbaş günü birinci bitirirken, Ümit Uyar-Kazım Aral ikinci, Müfit Çırpanlı-Ozan Önder üçüncü oldu. Ertesi gün

start almak için hazırlık yapabilen sadece 9 ekip vardı. J1'de 4 ekip ve J2'de 5 ekip

4 Haziran Pazar günü 10:00'da 3. Etap için start alan ekipler bugün artık atak değil temkinli gitmeye karar vermişlerdi. J1'de 3. etapta Birinci-Altınordu ekibi ilk sırada, Doğaner-Yolbulan ekibi ikinci sırada, Türkeli-Tınır 3. sırada bitirdiler. 4. Etapta ise ilk üç isim değişmedi ama sıralama farklı oldu. Türkeli-Tınır birinci, Birinci-Altınordu ikinci ve Doğaner-Yolbulan 3. oldu. Tekin-İlhan ekibi attıkları takla ile abandone oldular. J2'de ise Sezai Ötleş-Hakan Bedir 3. Etapın en iyi zamanını yaparken, Ümit Uyar-Kazım Aral ikinci oldu. 4. Etapta ise Uyar-Aral ekibi birinci sırayı, Ötleş-Bedir ekibi ikinci sırayı paylaştı. Hüseyin Akbulut-Necmi İnan, Güneş Top-Mustafa Kemalbaş ve Müfit Çırpanlı-Ozan

Önder puan alamadılar. Günün sonunda sadece 5 ekip finiş çizgisine ulaşabildi. 3. Etap ve 4. Etap zamanları toplandığında günün ve BFGoodrich BAJA 350'nin kazananları belli oldu: J1'de Erkan Birinci-Batuhan Altınordu ve J2'de Ümit Uyar-Kazım Aral. Gece Belediye Başkanının katılımı ile gerçekleşen Ödül Töreninde tüm bitirenler kupa aldı.

Gelecek senelerde, Türkiye'nin coğrafyasına çok uygun olan bu tarz uzun mesafe off-road dayanıklılık yarışlarının yarış gündeminde yerlerini koruyacağına ve tamamen kendine has bir araç grubu ile özellikle seyirciler için de görkemli bir şölen olacağına kesin gözle bakılıyor.

An aerial photograph of a desert landscape featuring several ancient ruins. The ruins are constructed from reddish-brown mud bricks and stone, with some structures having arched openings. The terrain is dry and sandy, with some circular patterns visible in the ground. The text 'İran'a gitmeyi insan niye ister?' is overlaid in white on the left side of the image.

İran'a gitmeyi insan niye ister?

Hakan Erman



Gezgince bir düşünce yapısına sahipseniz bu soru anlamını yitiriyor. Bir coğrafya var ise, orayı gezmek, görmek, insanları ile tanışmak, yollarını çiğnemek, kokularını duyup rüzgarını hissetmek güzeldir. Bunları yapmak insanı biraz daha tamamlar.

Peki neden şimdi İran?

Biz, çiçeği burnunda gezginler, zamanında yolumuzu şöyle belirlemiştik: Önce yaşadığımız şehir, onun çevresi, sonra daha geniş çevre, sonra Türkiye genel, köşe bucak Türkiye, sonra Türkiye çevresi ve kısmet olursa onun da ötesi. Bitmeyecek bir proje bu ama en azından başlangıç noktası belli: Bizim mahalle!

Projemizi yavaş yavaş ilerletiyoruz ancak her aşamasını tamamlamak mümkün olmuyor. Hala Marmara bölgesinde az da olsa girilmedik yol var. Türkiye geneli ise eksiklerle dolu. Yine de dört taraftan sınırlara ulaştık, her bölgeden geçtik ve bunu yavaş yavaş sindirerek yapmaya çalıştık.

Sınırlara ulaştıkça ötesini merak eder olduk. Yunanistan, Suriye ve Ürdün gezileri yaptık.

Sıranın nereye geldiğine bizden çok haritamız karar veriyor. Doğudaki komşularımız Gürcistan, Ermenistan, Azerbaycan ve İran'a tek bir gezide gitmenin yollarını aradık. Planladık, niyetlendik ancak kısmet olmadı, pasaportlardaki Gürcistan vizeleri damgasız kaldı. Bu ülkeler hakkında

okumaya devam ettik ve İran'ı böyle bir turda sadece kuzeyinden geçmenin İran'ı görmek demek olmayacağı anlaşıldı. Lonely Planet gezi rehberinde okudukça İran cazibesini arttırdı. Ziyaret edilecek şehirler, görülmesi gerekenler ve mesafeler ortaya çıktıktan sonra takvime yerleştirdik. Gerekli zaman iki haftadan fazlaydı.

“İran'a mı? Çıldırınız mı siz?”

İran yolculuğu planlamadaki en zor kısım bu tür tepkiler oluyor. Her birimiz onlarca kez benzeri tepkiler aldık. Fotoğrafçım, “abi, sonunda başınıza iş açacaksınız valla...”; eski bir arkadaşım, “amaan Hakan sen iyice sapıttın valla...” cümleleriyle; iş yaptığım yabancı firma çalışanı faltaşı gibi açılmış



gözlerle bir ölüye bakar gibi bakarak, çalışanlarım az sonra paraşütsüz 10 bin metreden atlayacak bir adama bakar gibi bakarak planımız hakkında görüşlerini bildirdiler. Anlaşıldı ki İran ile Irak'ın durumu çoğunluk tarafından aynı algılanıyordu. Bombaların Bağdat ile birlikte Tahrân'da da patladığı zannediliyordu. ABD bombaladı bombalayacaktı, bizi kaçırırlardı orada!

Yıllar önce Amerika'da bana Türkiye'nin nasıl bir yer olduğunu sormuşlardı. Örneğin evlerde mi yaşıyordu insanlar, buzdolabı falan var mıydı? Dünyayı bilmemelerine hayret etmiştim. Halbuki biz görmesek de New York'un meydanlarını bile bilirdik. Ayıplamıştım bu cahil Amerika'lıları. Şimdi yeni yeni keşfediyordum ki bizim de doğumuza bakışımız bundan çok farklı değildi.

Dikkat ederseniz İran hakkında basında yer alan haberlerin hemen hepsi olumsuzdur. Politik olumsuz haberlerin yanında deprem gibi felaket haberleri ancak yer bulur. Yani tıpkı Amerikan basınında Türkiye'nin yer

aldığı gibi. Demek ki neymiş, basını tek haber kaynağı yapan cahil kalıyor!

İtiraf edeyim güzergahımız hakkında yapılan olumsuz yorumlar bizi zaman zaman yordu. Eşlerimizle gideceğimizden daha hassastık. Bazen onları sıkıntı duyacakları veya zevk almayacakları bir yere sürüklediğimiz hissine kapıldık. En az iki kez vazgeçme durumuna geldik. İran'da bulunmuş ve gezmiş dostların anlattıkları ile okuduklarımız durumu eşitledi. Planlamada grubumuz önce 4, bir ara 6 motor gibi gözüktü. Sonlara yakın 3, bir ara 2 ve en son 3 motor, 3 çift olarak sabitlendi.

Gezimizin künyesi

Tarih: 18 Mayıs – 3 Haziran 2006

Gezginler: Deniz Erman-Hakan Erman KTM Adv.950 S, Sema Volkan-Mert Volkan Honda Varadero, Emine Külçür-Levent Fırat BMW R1200GS

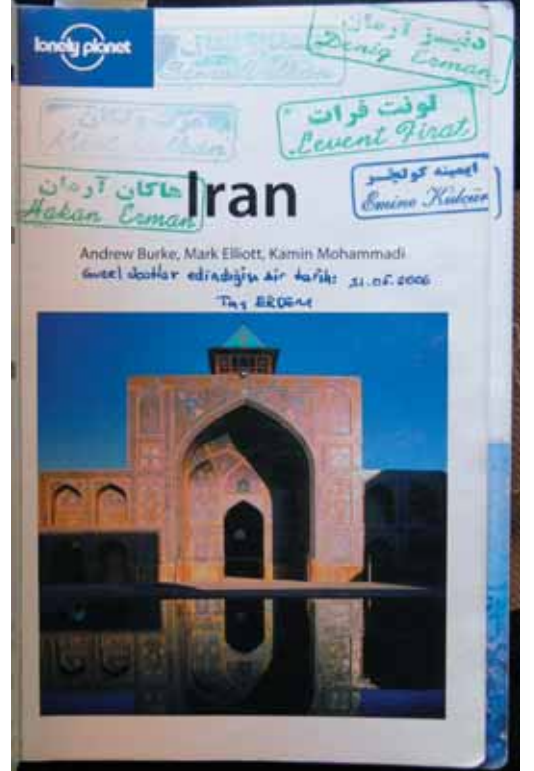
Konsept: İran'ın beş önemli şehri Tebriz, Tahrân, Yazd, Şiraz ve İsfahan'ın gezilmesi.

Ülkenin insanını ve gerçek duygusunu hissetmek, zihnimizdeki kocaman boşluğun içini doldurmak. Ayrıca bir kez daha Doğubeyazıt ve Erzurum.

Rota/Konaklama: Erzurum – Tebriz – Tahrân – Yazd – Şiraz – İsfahan – Tahrân – Tebriz – Doğubeyazıt – Erzurum Erzurum'a motor transferi için TCDD Doğu Ekspresi, Erzurum'a gidiş-dönüş uçak ile.

Program

1. Gün, 18/5, 0km, Uçak ile Erzurum, treni karşılayarak motorları indirmek. Konaklama Palan Otel
2. Gün, 19/5, 600km, Erzurum-Doğubeyazıt-Gürbulak sınır kapısı-Maku-Tebriz Konaklama Tebriz Leyla otel diye kötü bir yer
3. Gün, 20/5, 630km, Tebriz-Tahrân Konaklama Tahrân Iranshahr Otel (tavsiye edilir. www.hotel-iranshahr.com)
4. Gün, 21/5, 0km, Tahrân gezisi
5. Gün, 22/5, 680km, Tahrân-Qom-Kashan-Yazd Konaklama Malek-o Tojjar oteli (tavsiye edilir)
6. gün, 23/5, 0km, Yazd gezisi



7.Gün, 24/5, 430km, Yazd-Abarkuh-Şiraz
Konaklama Aryo Barzan Otel (tavsiye edilir.
www.aryohotel.com)
8.Gün, 25/5, 0km, Persepolis ve Şiraz gezisi
9.Gün, 26/5, 490km, Şiraz-Yasuj-Shahreza-
İsfahan Konaklama Azadi otel (tavsiye edilir)
10.Gün, 27/5, 0km, İsfahan gezisi
11.Gün, 28/5, 0km, İsfahan gezisi
12.Gün, 29/5, 440km, İsfahan-Kashan-Qom-
Tahran
13.Gün, 30/5, 630km, Tahran-Tebriz
Konaklama Tebriz International hotel (tavsiye
edilir)
14. Gün, 31/5, 0km, Tebriz ve Kandovan
gezisi
15. Gün, 01/06, 270km, Tebriz-Maku-
Gürbulak-Doğubeyazıt, meteor çukuru,
Nuhun gemisi gezisi, Konaklama Sim-Er otel
(tavsiye edilir)
16.Gün, 02/06, 330km, Doğubeyazıt-Ağrı-
Pasinler-Erzurum. Konaklama: Palan Otel
17. Gün, 03/06, 0km, Motorları trene,
kendimizi uçağa yüklemek ve eve dönüş.
Toplam motosiklet yolu: 4500km

Masraf: Herşey dahil iki kişi bir motor
üzerinde 2500 YTL

Unutulmazlar

- Bizim için o güne kadar “en doğu” olan
Gürbulak’ı batıda bırakmak.
- Tahran’dan motosiklet manzaraları
- Bir deste para bayıldığımız ama çok
beğendiğimiz Lübnan lokantası. Zaten bir
deste para nedir ki?
- “Herşeyin yasak olup her yasağın
delindiği” ülkede motosikletlere yasak olan
otoyola girmek. Bizi salan polisin ricası:
“Yakalanırsanız, benden kaçtığınızı söyleyin”.
- 4 kez kadara girip bir kez durdurulmak, o
da meraktan. Motor dahil 120km/s olan hız
sınırı.
- Yazd’daki otelimizi kapalı çarşının içinde,
hatta “dibinde” bulmak.
- Otel avlusunda sedirde galyan (nargile)
tüttürmek.
- Sıcak iklimde öğlen vakti ara verilen hayat.

- Geleneksel klimalar: Badgirler. Her esintiği
yakalayan, havayı soğuk yeraltı suyu ile
serinletip evlere veren bu dahiyane ve
estetik bacalar modern klimalardan daha da
sağlıklılar.

- Çölde gelişmiş ince bir kültürün izlerini
yansıtan avlulu büyük evler

- Labirent gibi Yazd sokaklarında çok zevkli
kaybolmalar, gizemli görüntüler.

- Kırmızı ışıktaki geçip deli gibi süren
motorlunun Mert’in şapkasını kafasından
kapıvermesi. Olay sonrası Mert’in yüzü...

- Sıcakta içilen buzlu kavun ve kara dut suyu.

- Akşam serinliğinde camide kuran
dinleyenlere karışmak.

İran’da unutulmazlar ve tatlı sürprizler ve
tatsız sürprizler ve en güzel yollar ve en güzel
anlar bu kadarla sınırlı değil. Gelecek ay İran’ı
gezme devam ediyoruz.

Goodyear Wrangler Cup 2'de Tüm taklalar yarış dışında atıldı

Ayşin Uysal
Fotograf: Saner Can



Off-road yarışlarının sosu taklalardır. Hemen her yarışçının geçmişinde biraz takla vardır. Takla özel bir kulübe giriş biletidir neredeyse yarışçılar arasında. Roll-cage'lerle çelik bir kafes içinde korunmuş, özel yarış koltukları ve emniyet kemerleri ile sıkı sıkıya yerine sabitlenmiş yarışçılar açısından bakıldığında, takla atmak lunapark eğlencelerinin bir ileri boyutu sadece. Seyirciler de taklalara bayılır. Bazı yarışçılarımızın takla konusunda düşkünlükleri bilinir, seyirciler de yarış içinde sabırsızlıkla onları takip ederler. Araçlar açısından bakarsanız, onlar alışık. Taklayı atar, düzeler, devam ederler. Goodyear Wrangler Cup'ın 2006 senesindeki bu ikinci ayağı da 3 takla ile renklendi. Tuhaflık şurada ki, taklaların hiç biri yarış "içinde" atılmadı.

18 Haziran Pazar günü –Babalar Gününde- İstanbul Riva'da start alan yarışta 32 İSOFF pilotu kıyasıya mücadele ettiler. Ama her zaman olduğu gibi bazı pilotlar bu mücadeleye zevkle ve heyecanla dalarken bir kısmı da kaderini kabullenmiş bir şekilde sessiz sakin yarıştılar. Yarışın tuhaflığı ise, 17 Haziran Cumartesi günü, daha antrenman turlarında atılan ilk takla ile başladı. CJ5 ile Ozan Önder antrenman turlarında yarış heyecanına girip takla attı ve aracına ağır hasar verdi. Daha yarış start almadan takla

atmaya başlayan pilotları görünce devamını ilgi ile izlemeye başladık.

Parkur, yaklaşık 200 metrelik bir start düzlüğü dışında yarışçıların birbirini geçmesinin çok zor olacağı keskin ve dar dönüşlerden oluşuyordu. Zaten yarış içinde genelde en iyi kalkışı yapan, yarış önde götürdü ve kalkış sıralamaları pek değişmedi. Bunun istisnaları, dar alanlarda ustalıklı geçişler de keyifle izlendi. Kum ve toprak ağırlıklı zeminde kuru havanın da etkisi ile

çok tozlu bir yarış yaşandı. Etap aralarında su tankeri ile parkur sulanarak yarışçıların biraz daha rahat hareket etmesi ve seyircilerin biraz daha fazla şey görmesi sağlanmaya çalışıldı.

Yarışın durdurulduktan sonra gelen 2. takla

Pazar günü 11:00'de A Grubu'nda ilk 4 araç start noktasına gelip, ışıkların birer birer kırmızıdan yeşile dönmesi ile hızlı bir kalkış yaptılar. Mitsubishi Pajero'su ile Kadir Topuz,





Buggy'si ile Selçuk Akkafa, Nissan ile Orçun Koç ve Grand Vitara ile Saim Tekin. İlk kalkış hatalı start ile başladı. Kırmızı bayraklar kalktı, yarışçılar tekrar start almak için geri çağırıldı. Ancak hiç biri bunun farkına varmadı. Üstelik bu, yarış içinde bile yer almayan gazlama sırasında, bir yarışçı abandone oldu diğeri takla attı. Saim Tekin 100 metre bile ilerleyemeden aracı stop edip kaldı ve tekrar hareket edemedi. Orçun Koç ise kırmızı bayrakları hiç görmeden gazlayıp ilk virajda takla atıp devrildi. İkinci yarış dışı taklanın sahibi de Koç oldu böylece. Fault Depar'ın ardından tekrar start noktasına gelebilen araçlar bu kez daha temkinli yarıştılar, Akkafa ve Koç tur atladi.

B Grubu, Buggy ile Can Tahincioğlu, Vitara ile Leon Benzesin, Grand Vitara ile Hüseyin Özkara ve Ali Doğaner'den oluşuyordu. Startın hemen ardından iki araç birbirine girdi. Buggy'nin sağ arka tekerleğine vuran

Ali Doğaner'in G.Vitara'sı Buggy'nin üstüne çıktı. Kaza sonucu hasar gören iki araç da yarışa devam edemeyince hem Doğaner hem de Tahincioğlu yarış dışı kaldılar. Kalan iki yarışçı, Özkara ve Benzesin birbirlerini zorlamadan finişe ulaştılar.

C Grubunda Wrangler ile Cemil Isıkçı, CJ5 ile Caner Akkafa, Vitara ile Mehmet Aktan ve Kubicar'ı ile Kubilay Tüfekçi start aldı. İyi bir çıkışla en önde start alan Isıkçı bu avantajını finişe kadar korurken, en arkadan start alan Akkafa yaptığı hamlelerle ikinci sıraya yerleşti ve tur atladi.

D Grubu iki fire ile start aldı. Bir gün önce takla atan Ozan Önder starta gelemeyince, Tunç Yatlı da aracındaki sorundan ötürü start alanına gelmedi. Güneş Top Pajero ile, Bayram Eyri de CJ8 ile birbirlerine hiç bulaşmadan sakın sakın finişe gelip tur atlادılar.



E Grubunda ise güzel bir mücadele izleme şansı bulduk. C17 ile Sadık Vefa, Pajero ile Volkan Gönülalan, Vitara ile Semih Ülker ve Pajero ile İlyas Sönmez hızlı bir kalkış yaptılar. Vefa ilk sırada kalkarken onu Gönülalan ve Sönmez takip etti. İlk üç sıradaki pilotlar devamlı birbirlerini geçerek güzel görüntüler verdiler. Bu arada Vefa'nın aracı arıza yapıp etapta kalınca Sönmez ve Gönülalan tur atladi.

Etapta kalan tanker yüzünden parkur değiştirildi

F Grubunda Pajero ile Kenan Çarpışantürk ve Uğur Kızıl, C18 ile Ahmet Tinkır, Grand Vitara ile Ertan Eşim start aldılar. Kızıl güzel bir kalkışla ilk sıraya yerleşti, Çarpışantürk ise 2. sıraya. Bu sıra turun sonuna kadar bozulmadı. Her iki pilot da tur atlادılar. Bu turun ardından etap içine parkurun

sulanması için traktör sokuldu. Ancak yanlış yöne giden traktör 20 tonluk tankı ile batınca yarışa ara verildi. Tüm görevli 4x4'leri gücü ve vinçleri aracı battığı yerden çıkartmaya yetmeyince, etabin o bölümü iptal edildi. Tüm araçlar yeniden formasyon turu ile etabı geçtiler ve yeni parkuru öğrendiler. Ancak batan tankerin bıraktığı izler yarışın sonrasında bazı pilotları mutsuz etti. Bu derin izlere giren bazı yarışçılar zaman kaybettiler ve kaybedilen zaman da farklı sıralamalara yol açtı.

G Grubu bir fire ile start aldı. Bir gün önceki Teknik Kontrole zamanında gelmeyen Cem Çetin yarıştan ihraç edilince sadece Land Rover ile Hüseyin Akbulut, Vitara ile Nihat Keskin ve Pajero ile Melek Şenol start aldılar. Akbulut ve Keskin zahmetsizce tur atladi. H Grubunda ise Grand Vitara ile Erkan Birinci, C15 ile Selahattin Toper, Vitara ile İbrahim

Bükücü ve Pajero ile Erdal Akdoğan kalkış yaptılar. Yarış Birinci ve Toper arasında geçti. İki pilot da tur atladi.

İkinci turda 32 pilotun 16'si elenerek yarış dışı kalmış oldu. Tur atlayan 16 pilot dörderli gruplar halinde tekrar start için hazırlanmaya başladılar. Bu turda 8 yarışçı tur atlayacak ve ilk on belirlenecekti.

Baba-oğul mücadelesi

İlk kalkışta Hüseyin Özkara, Bayram Eyri, Caner Akkafa ve Selçuk Akkafa eşleştiler. Bu turun ilginç tarafı bir baba oğul çekişmesini seyretme şansı vermesiydi. Gerçekten ilk kalkışın hemen ardından oğul Akkafa baba Akkafa'yı geçti. Baba-oğul mücadele ederken baba Akkafa, etap arasında batan sulama tankerin parkurda açtığı izlere takılıp zaman kaybetti. Oğul Akkafa ve Bayram Eyri ard arda



finiše gelip tur atlarken, yarıştan kopmayan baba Akkafa sadece 4 salise farkla 3. olarak tur atlama şansını kaybetti.

İkinci dördtlü, Cemil Isıkçı, Güneş Top, Orçun Koç, Leon Benzesin oldu. Bu kalkış oldukça problemlili geçti. Fault Depar'ın ardından Top'un aracı stop etti. Aracını çalıştırmayı başaramayan Top sıkıntılı anlar yaşadı. Son dakika start noktasına gelmeyi başaran Top, Isıkçı'nın ardından ikinci olarak bitirerek tur atlamayı başardı.

Üçüncü dördtlü, İlyas Sönmez, Kenan Çarpişantürk, Nihat Keskin ve Selahattin Toper oldu. Kalkış sırasının en fazla değiştiği, en fazla araç geçildiği tur bu oldu. Yarışçıların kıyasıya mücadelesi gerçekten zevkli bir yarış izlememizi sağladı. Son turun son dakikalarında sulama tankerinin izlerine bu kez Çarpişantürk girdi, izden çıkmaya çalışan Çarpişantürk Sönmez'e arkadan çarpınca, bu kez Sönmez yoldan çıktı. Keskin durup Sönmez'e yol verse de bundan sonra ilk iki araç değişmedi ve Çarpişantürk'le Toper tur atladi.

Start'ta karambol

Bu turun son kalkışında Hüseyin Akbulut, Erkan Birinci, Volkan Gönülalan ve Uğur Kızıl eşleşti. Start anında 4 araç birbirine girdi. Araçlar spin attılar ve birbirlerine çarptılar. Çıkan karambolde geride kalan Birinci ve Akbulut bir daha arayı kapatamayınca Kızıl ve Gönülalan tur atlادılar.

Bu turun sonunda 8 pilot tur atladi ve ilk 8'in içinde yer alıp Şampiyona için puan almayı garantiledi. 9. ve 10. luk için bir ara kalkış



daha yapıldı. Leon Benzesin 9. ve Nihat Keskin 10. oldular. Tur atlayan 8 pilotsa Yarı Finale geçecek 4 pilotun belirleneceği iki kalkış için gruplandılar. İlk grupta Caner Akkafa, Cemil Isıkçı, Selahattin Toper ve Volkan Gönülalan yer aldı. Isıkçı ilk sırada çıktığı bu kalkışta pozisyonunu hiç bozmadan finiş gördü. Ardından gelip ikinci olarak finiş gören Gönülalan onunla birlikte tur atladi.

İkinci grup ise Kenan Çarpışantürk, Uğur Kızıl, Hüseyin Özkara ve Güneş Top'tan oluştu. Bu start pilotlar farklı sorunlarla uğraştılar. Dışardan yardım aldığı yönünde bir itiraz yapılan Top, karşı itirazda bulundu. Sonunda

Komiserler Kurulu Top'un yarıya devam etmesi yönünde karar verdi. Bu yarışta Uğur Kızıl ve Kenan Çarpışantürk tur atladi.

Yarış bitirdikten sonra atılan takla

Yarı Final'e 4 isim yükseldi. Cemil Isıkçı, Uğur Kızıl, Volkan Gönülalan, Kenan Çarpışantürk. Kızıl'ın önde bitirdiği bu yarışta Isıkçı 2. gelerek Final'e çıkmaya hak kazandı. Günün 3. "yarış dışı taklası" da bu turda gerçekleşti. Gönülalan 3. sırada finiş görmeyi başardı, fakat start ve finiş bağlantı noktasında, start patinaj izlerine girip aracının dengesini kaybetti. Finiş çizgisini geçen –ve teorik

olarak yarışı sonlandıran- Gönülalan, yarışı bir son dakika taklası ile tamamladı.

Final Turunda, Uğur Kızıl öne geçip arayı açtı. Ancak sert dönüşlerin birinde spin atan Kızıl'ın aracı stop etti. Uzun bir süre aracını çalıştıramayan Kızıl yarışı 2. tamamlamış oldu. Isıkçı ise birinci olarak bu yarışın şampiyonu oldu.

Çekişmeli geçen bu yarışın sonunda ilk üçe girenler kupalarını Goodyear yetkililerinin elinden aldılar. Bu günün en keyifli de ismi şüphesiz kupasını bir babalar günü hediyesi olarak oğlu ile birlikte alan Cemil Isıkçı oldu.

	Pilot	Araç
1.	Cemil Isıkçı	Jeep Wrangler
2.	Uğur Kızıl	Mitsubishi Pajero
3.	Zeki Volkan Gönülalan	Mitsubishi Pajero
4.	Kenan Çarpışantürk	Mitsubishi Pajero
5.	Hüseyin Özkara	Suzuki Grand Vitara
6.	Caner Akkafa	Jeep CJ6
7.	Güneş Top	Mitsubishi Pajero
8.	Selahattin Toper	Jeep CJ5
9.	Leyon Benzesin	Suzuki Vitara
10.	Nihat Keskin	Suzuki Samurai
11.	Sadık Vefa	Jeep CJ7
12.	Can Tahincioğlu	Buggy
13.	Erkan Birinci	Suzuki Grand Vitara
14.	İlyas Sönmez	Mitsubishi Pajero
15.	Melek Şenol	Mitsubishi Pajero
16.	Ali Saim Tekin	Suzuki Grand Vitara
17.	Hüseyin Akbulut	Land Rover Defender
18.	Ozan Önder	Jeep CJ5
19.	Semih Ülker	Suzuki Vitara
20.	Mehmet Hüsni Aktan	Suzuki Samurai
21.	Ahmet Tinkır	Jeep CJ8
22.	Ali Doğaner	Suzuki Grand Vitara
23.	Ertan Eşim	Suzuki Grand Vitara
24.	Bayram Eyri	Jeep CJ8
25.	Kubilay Tüfekçi	Jeep CJ5
26.	Cem Çetin	Mitsubishi Pajero
27.	Orçun Koç	Nissan
28.	Erdal Akdoğan	Mitsubishi Pajero
29.	İbrahim Bükücü	Suzuki Samurai
30.	Kadir Topuz	Mitsubishi Pajero
31.	Tunç Yaltı	Mitsubishi Pajero
32.	Selçuk Akkafa	Buggy



Çölde çay

Ayşin Uysal
Fotograflar: Hürdem Yaprak
Alişan Özkan

Akdenizin mavisi –kilometrelerce yukarıdan bile lacivert görünüyordu- altımızdan kaybolur kaybolmaz tarçın rengi topraklar üstünde uçmaya başladık. Afrika, kızgın renkleri ve uçuşan kum rengi bulutları ile karşıladı bizi. Sahilden içerilere giderken tarçın rengi altın sarısına dönüştü. Altımızdaki kumlar, tek tük göller, uçuşan bulutlar hepsi altın renkliydi. Ya da erimiş güneş rengi. Kilometreler boyu hiçbir şehir tarafından kesintiye uğramadan devam eden çöl toprakları üzerinden uçtuk. Belki de şehirler vardı ama çöl onları bulmasın diye kamufle olmuşlardı. Tozeur, çölün kıyısına yaslanmış büyük bir kasaba-şehir. Bir vaha. Vaha görüntüsü

öylesine belirgin ve abartılı ki, turistler için yapay olarak canlandırılmış bir dekoru andırıyor. Ama bu çölden kurtarılmış alanda, palmiyeler arasında, insanların çiçeklerle, mavi oyalı parmaklıklarla, yolların kenarında şırıldayan sularla yarattıkları yaşam alanları fena halde gerçek. Çölün baskın sınırsızlığı ve saldırganlığı karşısında insanlar, yaşamın kıpırdayan, salınan, çağıldayan renkli şeylerine sarılma gereksinimi duymuşlar besbelli.

Tunus'un güney batısındaki bu vaha, hareketsiz ve sakin kasaba görüntüsüne karşın Jerid bölgesinin de başkenti. Şehrîn, en yükseği iki katlı kum rengi binalarının

arasında dolaşırken, tüm kapıların ve pencerelerin hatta yol tabelaları ve kaldırımların bile maviye boyalı olduğunu görüyoruz. Mavinin ne ifade ettiğini, neden ortak bir mavi rengi kullandıklarını sorduğumda omuz silkiyor insanlar. Kapadokya'da yeşile boyalı kapıların hacca gitmişlikle bağıntılı olduğunu öğrenmiştim, acaba burada da mavinin –su renginin- kutsal bir anlamı olabilir mi genetik hafızada diye düşünüyorum.

Su hayat anlamına geliyor tabii ki, kum ise yaşam kültüründe çok büyük bir yer kaplıyor ama daha çok tehlikeyi çağırıştırıyor burada. Kum kaybolmak demek, sonsuz susuzluk

demek, ağzın kupkuru seraplar görmek
demek, zehirli akrepler demek...

Akrep demişken...

Bize Tunus'un çöllerine rehberlik eden bir akrepti. Buraya bir akrebin peşi sıra geldik. Scorpion'un. Pirelli'nin yeni ATR'sinin. Bu ufka kadar uzanan kum tepeleri, derin kanallarla parçalanmış çorak topraklar, irili ufaklı kayalardan oluşma taş çölleri ve bembeyaz tuz gölleri, çöl akrepleri için ev demek. Pirelli'nin akrebi buralı değil, ama o da bu ortamda kendini evinde gibi hissediyor.

Otelimiz, çevredeki tüm yapılar gibi, yüksek duvarlarla çevrelenmiş. Burada her şey duvarla çevrili. Taş duvarlar, sıkıştırılmış kumdan duvarlar, Kapadokya'yı andırır kolay şekillendirilir bir cins tüf kayadan oyulmuş şekilli duvarlar, palmye yapraklarından örülü duvarlar... Binalar duvarların içinde, bahçeler duvarların içinde, mendil boyundaki boş alanlar duvarlarla korunmuş. Duvar, saklanmayı ve korunmayı akla getirir. Burada çölden saklanıyor, kumlardan korunuyor insanlar. En ufak bir esintide uçuşup, her şeyin üstünü kaplayan, bu ince, altın rengi örtüden korunuyorlar. Çölün yanbaşımda inşa edilmiş havaalanına inerken pistleri kumdan temizlemenin ve korumanın ne

kadar zor olacağı geliyor aklıma. Alanda iki dev uçak, tamamen kumla kaplı olarak yatıyor. Yeterli zaman orada kalsalar çölün bir parçası olacaklar besbelli. Çöl hırslı ve inatçı bir yaratık sanki. Her şeyi dönüştürüyor, kemiriyor, kendine benzetiyor. Çölün el attığı her şey zamandan muaf oluyor birdenbire. Yaşı olmayan kumların örttüğü her cisim o an yaşını kaybediyor. Zamanın kıyısına atılmış buluyor kendini. Çölde ilerlerken gördüğümüz tek katlı çökmüş yapılar, binlerce yıllık antik şehirler mi, geçen sene terk edilmiş binalar mı karar veremiyorum. Aynı çöl rengi zamansız yapılarda yaşıyor insanlar binlerce yıldır.





Sabah otelden Pireli Scorpion ATR takılı farklı 4x4 araçlarla yola çıkıyoruz. Çölde kaybolmak için. Benim şansına Mitsubishi Pajero düşüyor kurada. Oysa gözüm simsiyah parıldayan Hummer'da kalıyor. Pajero'mdan hiç pişman olmuyorum, ne yolda ne de çölde. Ama dönüş yolunda onu Hummer ile aldatıyorum.

Tozeur'da kum yer yer tuzla karışıyor. Kızgın güneş altında tuz, en az kum kadar öldürücü. Çölde ilerlerken etrafımız yavaş yavaş parıldayan kumlarla çevreleniyor. Orada burada şimşek gibi bir kıvılcım tutuşup sönüyor, kristallerle çevrelenmiş bir sonsuzlukta ilerliyoruz. Rehberimiz bizi durduruyor, kumdan iki parlak elmas parçasını, tuz kristallerini alıp havaya kaldırırken, rehber ufukta uçsuz bucaksız uzanan, göğü ve bulutları yansıtan beyaz

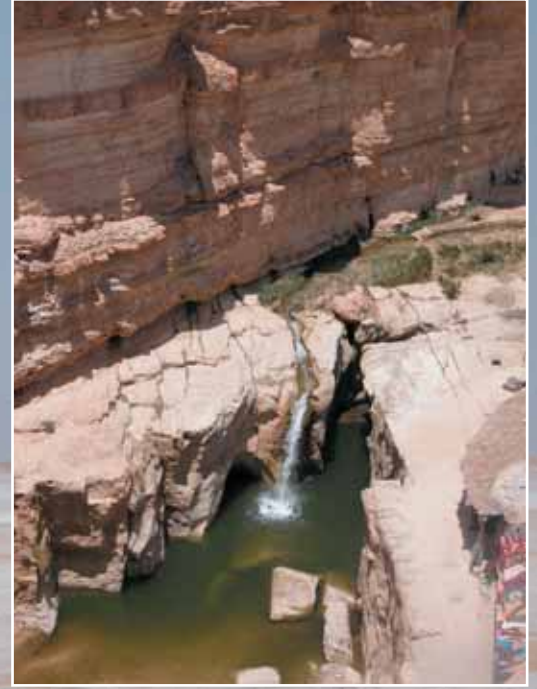
denizi gösteriyor bize. Chott el Jerid. Tuz gölü. Tamamen tuz. Tamamen susuz. Tamamen serap.

Seraplar arasında ilerlerken hayaller çeşitleniyor. Zamanın ve çölün oluşturduğu, çöl rüzgarları ile şekillenen taş çiçeklerin, çöl güllerinin yığıldığı bomboş tezgahlar. Ve hayaletler. Kolye satan adamlar. Gerçek mi bunlar? En yakın yerleşim yerinden kilometrelerce uzakta, kızgın güneşin altında, çölün içinde bizi mi bekliyor bu kolye satan bedeviler? Yüzyıllardır mı bekliyor, bir cins lanetle mühürlenmiş? Lanetin sona ermesi için birimizin olsun bir kolye mi alması gerekiyor? Ya laneti de devralırsak bu arada?

Develer geçiyor yanımızdan. Buralarda hiç kedi köpeğe rastlamadığım geliyor aklıma. Sadece şehir içlerinde keçiler, ve yollarda

bizim ineklerimiz gibi gelip geçen konvoylara mahzun bakışlarla bakan develer. Uzaklarda yolkı atları gibi yolkı develeri var, bu uçsuz bucaksızlıkta otlasın diye bırakılmış. Yoksa yabani develer mi onlar, yabani deve diye bir şey varsa tabii ki? Sağda solda trafik işaretleri bizi uyarıyor: "Dikkat deve çıkabilir!"

Gafsa'dan geçiyoruz, sonra Moulare's'den. Fosfat madenlerinden. Demiryolları ağı başlıyor. Ve trafik işaretleri "Stop!" Rehberimiz yola çıkmadan önce bu trafik işaretleri konusunda uyarıyor bizi. Tunus'da "Dur" işareti gerçekten ciddiye alınıyor ve işareti gördüğünde durmayanlar ehliyetlerinden olabiliyor, yerli olsun yabancı olsun. Uyarıları ciddiye alıp, sonsuz boşlukta, çölde, terk edilmiş raylarda karşımıza çıkan "Dur" işaretlerinde duruyoruz. Ve etrafımıza



bakınıyoruz. Safran rengi bulutlara, turkuvaz kapılara, sessiz taş binalara, bahçelerdeki parlak mor çiçeklere, uzun giysilerle salınan kadınlara, kısa etekli işçi kızlara, beyaz cübbeli sakallı adamlara, mavi şemsiyeler altında çöl gülleri, tuz kristalleri, semenderler ve akrepler satan satıcılara...

Yolda derin bir kanyonda -binlerce binlerce yıl önce coşkulu bir nehrin yaşadığı terk edilmiş evde- duruyoruz. Bir sonraki köyde bir mucize ile karşılaşyoruz: Bir şelale. Çölün ortasında minik bir havuz ve kayadan fışkıran sular. Semenderlerle de orada karşılaşıyorum. Tezgahın üstünde boyunlarında ip, duruyorlar, sessiz, tepkisiz. Elime aldığımda soğuk ve madeni bir hisle değil, ipek tenli sıcak bir canlı ile karşılaşıyorum, gıdısını okşadığımda gözlerini kapıyor, becerebilse kedi gibi

mırıldanırdı herhalde. Buranın köpekleri keçiler, inekleri develerse kedileri de semenderler kesinlikle.

Konvoy hareket ederken tezgahların birinde yarım küre biçiminde bir taş görüyorum, içi bir kristal havuzu gibi tamamen camlaşmış. Tunuslu satıcı kadın 50 dinardan kapıyı açıyor. Pazarlığa hazırlanıyor. Burada satış pazarlıksız yapılmıyor. Pazarlık yapmazsanız satıcı size küsüyor. Fiyatı söylüyor, sonra sizin öneriniz için susuyor. Ne kadar anlamsız olursa olsun bir öneri yapmanız nezaket gereği. Ama bu kez öneri yapacak durumda değilim çünkü yanımda hiç Dinar yok. Param olmadığını öğrenince nereden geldiğimi öğrenmeye çalışıyor Tunuslu teyze. Tunusca-Fransızca-İngilizce ile çeşitlendirilmiş bir tarzancanın ardından Türk olduğumu öğrenince, kocaman bir gülümseme ile taşı

bana hediye ediveriyor. Götürebilecek olsam semenderleri de hediye edecek.

Öğle yemeği için palmyelerin arkasına gizlenmiş bir lokantaya geliyoruz. Karşımızda uçsuz bucaksız bir antik kent var. (Yoksa terk edilmiş gerçek bir kent mi?) Açık büfede orta Anadolu renkleri hakim. Kırmızı acılar, turşu yeşilleri, sarımsaklı mayonezli sebzeler, simsiyah etler, illa ki ahtapot ve balıklı mezeler, salatalar ve rengarenk meyveler, bir sürü hamur tatlısı ve minicik lezzetli zeytinler. Yemeklerin üstüne çöle karşı içinde nane yaprakları olan bulanık, güzel kokulu bir çay veriyorlar, özel işlemeli minik bardaklarda. Hamur işleri kahvaltıdan akşam yemeğine kadar her masada her yemekte sunuluyor, insanlar bu kadar hamur işi yeyip nasıl genelde ideal ölçülerde kalıyorlar bir bilmece. Başka bir bilmece bu kadar meyve



ve sebzenin nereden geldiği. Tüm gün çölü ve irili ufaklı kasabaları geçtiğimiz halde, tek bir meyve ya da sebze bahçesine, tarlaya rastlamıyoruz. Her bir domates, biber, ananas, elma kıyılardan buraya taşınıyor olmalı. Çölün içinde, sonsuz kumlarda, suyun sadece serap olarak var olduğu bu yerlerde midye tavalı, ahtapot salataları, kalamarlar, balık çeşitleri yemek ise evrensel bir şaka gibi. Bu insanlar ne ile geçinir, ne yer, ne içer, geçimlerini sadece turistlere çöl gülleri ve semenderler satarak mı sağlıyorlar? Etrafta hiç turist de görünmediğine göre tüm yıl iki kolye satmak için bizi mi beklediler, tüm geçim kaynakları biz miydik yoksa?

Yemekten sonra tekrar çöle dönüyoruz. Gün içinde Scorpion lastiklerimizi farklı 4x4 araçlardan oluşan konvoyumuzda, çölün bize sağladığı çeşitli off-road olanaklarda değerlendirmeye devam ediyoruz. Ama kısa zamanda yoğun bir programı tamamlamak isteyen rehberlerimiz, sadece belirli noktalarda göz açıp kapayıncaya kadar biten kısa molalarla kesintiye uğrayan hızlı bir program hazırlamışlar. Bu kez ilk fırsatta konvoydan biraz uzaklaşıp kumdan dalgalar gibi yükselen tepelere tırmanmaya karar veriyorum. Tüm gün çölde dolaşıp ayaklarımı kuma sokamamak düşüncesi bana dayanılır gibi gelmiyor. İlk molada fotoğraf

çekme bahanesi ile tepelere tırmanmaya başlıyorum, benim gibi çölü yakından tanımak isteyen birkaç kişi de bu kaçıış fırsatı bilip peşime takılıyor. Nefes nefese kum tepelerinin üstünde oturup ayakkabılarımı çıkarıyorum. Uzaklardaki denize dikiyorum gözlerimi, gerçek olmadığını bilerek ama yine de hoşlanarak. Konvoyumuz ve insanlar, parıldayan kayalar ve kumlar arasında ufak gölgeler çölün içinde. Gelip geçici. Asıl biz serap gibi duruyoruz çölde. Biraz kum alıyorum elime, aşağı iniyorum. Tekrar araçlara biniyoruz.

Çölün kıvrımlı kum dalgalarının üzerinden atlaya zıplaya ilerlerken, -ille de tarif istiyorsanız, tuz gölünün kıyısını takip ederken, 3. serabı geçerek soldan ikinci dev kumulu dönünce- bu ortam için bile tuhaf bir manzara ile karşı karşıya geliyoruz. Çölde kaybolmuş bir uzay kenti. Ortada eski, paslanmış bir roket göğe yükseliyor, sağda solda kubbe biçimi kum evlerin arasında neye yaradığını bilmediğim metal süsler var. Barınaklardan bir takım yabancı yaratıkların ve robotların çıkmasını gözlediğimi fark edince neye bakmakta olduğumu anlıyorum birden. Star Wars'un film platosu. Ve evlerden uçan cübbeleri ile bir takım gölgeler çıkınca bir an gerçekten filmdeki bir sahneyi yaşıyormuşum gibi geliyor

bana. Sonra gölgeler yanıma yaklaşır kolye satmaya kalkışıyorlar, büyü çözüyor.

Uzay gemisinin altında, çöl adamları bize çay ikram ediyorlar. Çölde çay. Naneli.

Çölün daha saklı sürprizleri olduğunu görüyoruz sonra. Sırada kum dalgalarında surf var. Tekrar araçlara binip, tecrübeli Tunus'lu pilotlar önde biz arkada dev kumulları tırmanmaya başlıyoruz, ev boyutlarındaki kum tepelerine yavaşça çıkıp, burnumuzu yere vererek kum uçurumlarından aşağı dalmak, etrafa kumları savurta savurta kumullar üzerinde dans etmek gerçek bir keyif. Aşağı inince ilk sorduğum lastik havaları oluyor. Asfaltta kullandığımız lastik havaları ile kumullara tırmandığımızı anladığım zaman, Scorpion'a, bu çöl akrebine hayranlığım artıyor.

Akşam serapları, kumları, akrepleri, semenderleri ve çölü arkamızda bırakarak şehre geri dönüyoruz. Arkamızda sadece kumdaki lastik izlerimizi bırakarak.

Çölde bir akreple gezdik. Kumlar evi gibiydi. Kumda bıraktığı izler de herhangi bir çöl yaratığından farksızdı.



ATR - Another Tyre Revolution '(Lastikte Yeni Bir Devrim)'

Scorpion Ailesi

"Pirelli Scorpion" ailesi, ilk olarak 25 yıl önce, yüksek performanslı off-road aracı Lamborghini LM002 için üretilen ve o dönemde de devrim yaratan Scorpion Run Flat ile tüketiciyle tanıştı. Pirelli, Scorpion serisi ile 4x4 araçları için özel bir lastik serisi hazırlayan ilk lastik üreticilerinden biri olma başarısına sahip oldu. 2003 yılında Scorpion STR ve SUV kullanımı için özel olarak üretilen Scorpion Zero Asimmetrico piyasaya sunuldu. Scorpion ATR, bu ailenin en yeni üyesi.

Scorpion ATR : Çok Amaçlı 4X4 lastiği

Yeni Pirelli Scorpion ATR, "all terrain - her türlü Yol ve Arazi koşulunda kullanılabilecek" bir lastik. Sürücüye ve araca, arazi koşullarında da yüksek düzeyde manevra kabiliyeti sunuyor. Asfalt yolda günlük kullanım için son derece gerekli olan sessiz sürüş ve direksiyon hassasiyeti ile yüksek konfor özelliklerini de birarada sağlıyor. Scorpion ATR serisi geniş bir yelpazede küçük Suzuki Jimny'den, Hummer H2 ve H3'e, pick-up grubunda ise Jeep Wrangler ve Toyota Land Cruiser'den Mitsubishi L200'a kadar değişik araçlar için tasarlanmıştır.

SUV'ların ve SUV lastiklerinin evrimi

Birkaç yıl öncesine kadar, büyük off-road araçları az sayıda bulunmakla beraber, sadece belirli bir müşteri profiline hitap ediyordu. Ancak günümüzde durum tam tersine döndü. Pazarda bulunan onlarca model, motor kapasitesi, araçların kasalarındaki çeşitlilik ve dingil mesafeleri açısından yüksek farklılıklar sunuyor.

Günümüzde üretilen modellerin çoğunda motor hacimlerinde küçük bir artış olmuş ancak güç çıkışları iki katından da fazla artmıştır ve son derece güçlü spor araçların en önemli özelliği olan Y hız kodu benimsenerek lastiklerinin çapı da 20 inç'e ulaşmıştır.

Scorpion ATR Mirası

Rallilerde test edilen ve onaylanan yeni gelişmeler, lastiklerin değerlendirilmesi için yeni parametreler oluşturmuş. Bu etken, Scorpion lastiklerinin karkas, kuşak, lastik omuzları ve taban bloklarını geliştirmesi konusunda son derece faydalı olmuş. Yarışlardan elde edilen verilerin ışığında Pirelli teknisyenleri ideal bir "karışım"a ulaşabilmişler. Yeni Scorpion ATR bu karışım ile hayat bulmuş.

Taban bileşenlerinin geometrisi ve göreceli hareketliliği; düzgün aşınma, yerle temas yüzeyi ve temas basıncını optimize etme özellikleri kazandırarak, çekiş gücünü ve frenleme değerlerini artıran ve bu arada sessiz bir sürüş sağlayan temel etkenlerdir. Lastik izi, tabanın ortasındaki, denge sağlayan ve direksiyon hakimiyetini artıran, neredeyse sürekli bloktan oluşmaktadır. Geniş kanallar, kaygan ve yumuşak yüzeylerde yüksek mekanik tutunma sağlarken, suda kızaklamanın kritik olduğu durumlarda optimum su tahliyesini sağlar. Taban bloklarının değişkenlik gösteren eğriliği, kanalların kendilerini temizlemesine olanak sağlar. Uzunlamasına kanallar suda kızaklamaya karşı direnci artırırken, aynı zamanda, lastik izinin esnekliğini optimum seviyeye getirerek, yerle temas basıncında da daha eşit bir dağılım gerçekleştirir.

Bunların dışında müşteri memnuniyeti açısından önem taşıyan diğer bir etken ise, lastiğin estetik görüntüsüdür. Pirelli'nin geleneğine göre, Scorpion ATR, İtalyan üreticinin lastiklerinin tipik özelliklerini belirleyen hem iddialı hem zarif bir desene sahiptir. Scorpion ATR, Amerikan pazarına sunulan, her arazide kullanılan ilk beyaz yanak yazılı, 20 inçlik 4X4 lastik olma özelliğine de sahiptir.

İsoff çocukları büyüyor (babalar aynı yaşta kalıyor)

Kemal Akçayazı
Fotograflar: Müfit Çırpanlı
Hüseyin Akbulut

İSOFF'un geleneksel baba-çocuk kampı, Ba-Ço 10-11 Haziran'da her zamanki yerinde, Lopez'in çayırında yapıldı. Anne sineğin bile giremediği bu kampta babalar ve çocuklar her türlü kaş çatmadan uzak, felekten bir hafta sonu yaşadılar. Kimsenin çocuklara -ve babalara- dur yapma, düşersin, üstün kirlenir, oyuncuğunu kırarsın demediği bu kampta; keyiflerince yiyen, koşan, düşen, araçlarını batıran, pantolonlarını yırtan, gömleklerini kirlüten çocuklar ve babalar Pazar akşamı eve dönünce annelerin çiglık atmasına neden oldular.





Ba-Ço kampı İSOFF'un babalarının hafta sonu çocukları ile baş başa vakit geçirmeleri için yıllardır düzenlenen bir yaz etkinliği. Sadece babaların ve çocukların katılabildiği bu kampa İSOFF anneleri yalnızca kendi babalarını razı edebilirlerse katılma şansına sahiptir. Bu keyifli kamplarda babalar her yaştaki kızları ve oğulları ile “serbest” bir doğa hafta sonu geçirirken; anneler de her yaştaki kızları, oğulları ve kocalarından uzakta “serbest” bir şehir hafta sonu yaşayabiliyorlar.

Her sene Belgrad Ormanı'nın Karadeniz'e yakın bölümlerinde Lopez Çayırı'nda yapılan bu kampta çocuklar tam beğenilerine hitap eden kamp mutfağının, kamp oyunlarının zevkini çıkarıyorlar. Babaların ilgi alanı ise gidiş geliş off-road maceraları, bir de arada anneler olmadan çocuk bakma konusunda yaşadıkları ilginç tecrübeler. Bu kamplarda bir kısım babaların ev kurallarından uzakta olmanın keyfini yaşadığı gözlenirken bazı babaların da “anneden çok anneci” formatına bürünmeleri ilgi ile izleniyor.

Hiç anne yok

Bu sene de Ba-Ço kampı pırıl pırıl güneş ve çamurlu orman zemini ile hem babaların hem çocukların farklı beğenilerine hitap etti. Kamp görüntüleri değişmedi. Babaların –yaş gruplarına bağlı olarak- çocukları ile kol kola dolaşmaları, çoraplarını giydirip burunlarını silmeleri, sağ ya da sol koltukta oturarak off-road yapmaları, ateş başında kucağına oturtup yemek yedirmeleri, tavla oynamaları, yemek kuyruğunda sıra beklemeleri, “büyük” çocukların hazırladıkları off-road oyun parkurunda yarışan çocuklarını alkışlamaları ya da ellerinden tutup yarıştırmaları, halat çekmede ufak tefek yardımlarda bulunmaları, beraberce ip atlamaları, çadır kurmaya çalışmaları, bisiklete –ya da 4x4'e- binmeyi öğretmeleri konsepti değişmeden sürdü. Bazen çocuklar oynadı, babalar peşlerinden koştu. Bazen de babalar off-road yaparken battı, çocuklar halatlarla çekip çıkardılar.

Çocukların keyfi düşünülerek hazırlanan kampta normal İSOFF kamplarındaki çocuk nüfusu kat kat aşıyor. Normal kamplara da

zaman bulamadıkları için –ya da anneleri kandıramadıkları için- katılamayan bir çok baba Ba-Ço'yu özellikle programına alıyor. Başta, özellikle ufak çocukları olan babalar çocuk bakım, uyutma, besleme teknikleri konusunda biraz problem yaşasa da çabucak alışıyorlar ve çocuklarla yakın olmanın başlangıç noktasının, çocukların dertlerini de görüp çözümlerini bulmaktan geçtiğini kavıyorlar. Bu çözümler genelde tam off-road'culara yaraşır anı kurtaran, pratik çözümler olsa da çocuklarla aralarındaki o tatlı bağları biraz daha güçlendiriyor. Sonuçta bu bağların annelerin tekeline bırakılamayacak kadar keyifli olduğu kararına varıyor babalar. (Ama eve gelince bu kararı bir dahaki Ba-Ço'ya kadar unutuveriyorlar.)

Kampımız – Kemal Akçayazı

Bu seneki Ba-Ço için 30 araç, Cumartesi sabahı erken saatlerden itibaren yavaş yavaş Kemerburgaz'da toplanmaya başladı. 11:00'de yola çıkan konvoyun içinde hangi babaların off-road hangilerinin de çocuk kampı amaçlı geldikleri, seçtikleri araçlardan



hemen belli oldu. Güçlü 4x4 araçları ile gelenlerin yanı sıra "light" off-road araçları hatta iki çeker minibüsler grubun az sonraki yol macerasında ilgi çekici anların yaşanmasını sağlayacaklardı.

Güzel bir hafta sonu, çok sevdiğimiz eşlerimizi ve annelerimizi, kafalarını dinleyip sessiz bir hafta sonu geçirmeleri için! evde bırakıp, 4x4'lerimizle, çadırlarımızla doğanın ortasına, bizim harika mekanımıza Lopez'in Çayırına doğru konvoy halinde Kemerburgaz'dan yola çıktık...

Yola çıkmamızla, yoldan çıkmamız bir oldu. İstanbul'un ortasında yer alan ama herkesin ulaşamadığı çayırımıza gidebilmek için yola koyulunca, parkurumuzun tahmin ettiğimiz kadar kolay olmadığını gördük

hemen. Yıllardır giderek büyüyen derin kanallarla kaplı olan yol, bir gün önceki yağmurla iyice yumuşamış ve yol boyunca ufak göller oluşmuştu. İlk derin kanallı geçişte konvoy durdu. Normal bir hafta sonu off-road macerasında bata çıka rahatça geçeceğimiz parkur, çocuklarını da düşünüp rahat araçlarla yola çıkan babalar nedeni ile ince ince düşünüp planlanması gereken bir rota haline gelmişti. Karşılıklı yardımlaşma devreye girdi ve "buradan nasıl geçelim" diye düşünenlerle, araçlarını çizmek istemeyen arkadaşlarımızın ürkek bakışları arasında bir iki küçük hasarla yola devam ettik.

Konvoy ilerlerken doğal bir ayırım oldu. Yolun bu kadar kötü olacağını düşünmeyip, normal lastikleriyle gelenlerin çekilip, vinçlenmeleriyle, dura kalka ilerleyen

konvoydan ayrılan bir grup öncü olarak hızlı bir gidişle kamp yapılacak çayıra ulaşılar. Sürpriz. Lopez'in Çayırı yaklaşık 100 manda tarafından işgal edilmişti. Tabii mantıklı düşünürsek mandaların bu çayırdaki bizlerden fazla söz hakkı olacağına kesin gözle baksak da arkadan gelen 80-90 kişilik grubun varlığı bizi hemen bir karar vermeye zorladı. Çobana rica edip, mandalarını iki gün için başka bir çayırdaki otlatmasını sağlayabildik. Böylece bizlere yer açıldı.

Arkadan gelenlerin de kampa ulaşmasıyla hareketlenme başladı. Çadırlar kuruldu, portatif masalar, sandalyeler açıldı. Öğleden sonra İSOFF aracının mutfak malzemeleriyle gelmesinden sonra, herkesin aklına akşam yemeği düştü. Nefis kokular saçan mutfağın başında bir süre dolanan çocuklar –ve



babalar- sabırlarının ödülünü kısa sürede aldılar. Izgara köfte, tavuk ve sucuk, domatesli bulgur pilavı ve çoban salatadan oluşan münü iştahla yendi. Ufak bir çocuk havuzunun içi de buzla ve meşrubatla doldurularak iki gün boyunca soğuk içecek sorunu çözülmüş oldu.

Yaklaşık 30 araç 90 – 100 arası kişiden oluşan kamp sakinleri, gece küçük kamp ateşlerini yakıp sohbetlere ufaktan başladılar. Çocukların yaşlarına göre babaların gece aktiviteleri de farklılık gösterdi tabii ki. 16'yı aşmış çocukları ile gelenler ateş başı muhabbetlerine katılırken, ufak çocuklarla, bebeklerle gelen babalar geceyi çocuklarına masal anlatıp, uyumaları için çaba sarf etmekle geçirdiler. Bu arada 40 – 45 çocuğun katıldığı kampta çocuk

yaş ortalaması ve katılmayan çocuklar düşünüldüğünde İSOFF çocuklarının dışında İSOFF gençlerinin de ağırlıklı olarak ilgi gösterilmesi gereken bir yaş grubu olduğu ortaya çıktı.

Pazar sabahı Kemberburgaz'a gidip alışveriş yapan görevli ekibin getirdiği fırından yeni çıkmış sıcak ekmekler eşliğinde yapılan zengin bir kahvaltıyla güne başlandı. Çocuklar arasında yapılan küçük yarışmalara ara sıra babalar da eşlik etti. İp çekme, çuval koşusu yarışmalarından sonra İSOFF gençlerinin yaptığı yarışma etabına geçildi. Gençlerin yapıp çocukların yarıştığı etap sonrasında tüm çocuklara katılım kupası verildi. Bazı çocukların büyüdüğü, artık kupa almak istememelerinden belli olmaya başladı.

Sosis-makarnalı öğlen yemeği sonrası artık toplanma zamanı geldi. Mıntıka temizliğinin ardından konvoy yine ikiye ayrıldı ve iki ayrı parkurdan dönüşe geçildi. Dönüşte özellikle çamur içinde kalan ve ortaklaşa kurtarılmaya –ya da kurtarılmamaya- çalışılan araçlar konvoydakilere eğlenceli anlar yaşattı.

Sonunda gece İstanbul, ev, anneler, çığlıklar ve “ayakkabılarını ve tüm giysilerini dışarıda çıkart eve öyle gir”ler ve normal yaşam geri geldi. Hem çocuklar hem babalar çabucak eski düzenlerine adapte oldular.

Ne de olsa senede bir hafta sonu izinleri vardı.

Enduro'cu olmak ne demek...

Türkiye Motosiklet Federasyonunun 28 Mayıs 2006 tarihli İzmir- Urla yarışında yarışı seyreden herkesin kafasına bu düşünce kazındı. Enduro'cu olmak olmak nasıl bir şeydi acaba?

Ömer Ölçer

Enduro'cu olmak başka bir ruh hali gerektirir. Sadece motosiklete binmek, son model şık kıyafetlerle şık mekânlarda boy göstermek değil Enduro'culuk. Enduro'culuk gerektiğinde kayalardan, gerektiğinde sulardan ve hatta çamur dolu çukurlardan geçmek. Nihayetinde Enduro'cu dayanıklı olmak zorunda. Fiziksel ve mekanik sorunlardan yılmamalı, başladığı zorlu ve engellerle dolu etapları başarı ile tamamlamalı, ayrıca sportmenlik kurallarından ödün vermemeli. Ama aynı zamanda bunları zamana karşı ayrı bir mücadele vererek başarmalı.

İzmir Urla'da yapılan ve Ege Motosiklet Kulübünün organizasyonu ve Feronia Doğa Sporları Merkezinin ev sahipliğinde gerçekleştirilen Türkiye Enduro Şampiyonası 3. Ayak İzmir – Urla yarışı Türkiye Enduro Şampiyonasında, bahsedilen tüm Enduro'culuk sınavlarından geçti yarışan sporcular. Onlar sadece Enduro'cu değil, aynı

zamanda Ulu Önder Atatürk'ün sporcularla ilgili tarifi kapsadığı sporcu kimlikli kişilerdi.

26 Mayıs 2006 günü yapılan Parkur Tanıtımı, antrenmanlar için çoktan Urla'ya gelmiş olan sporcuların parkur ile tanışma fırsatını da sağlamış oldu. Parkur sorumlusu denetiminde yapılan Tanıtım turunu müteakip, sporcular kendileri antrenmanlara başladılar. Sporcular için atılan her tur, kazanılan saliseler ve hatta belki de saniyeler demektir. Bunun anlamı ise yarışı kazanmak veya kaybetmek idi.

27 Mayıs Cumartesi saat 10.00'da resmi antrenmanlara açılan parkurda sporcular artık detay çalışmalar yapmaya başlamışlardı. Enduro'cu aynı zamanda "Navigasyon" da yapmak ve gideceği yönü sezgileri ile tahmin etmek zorundadır. Çünkü yarışın özel etapları farklı yer ve yönlerdedir. Bunu bilen Ege Motosiklet Kulübü ve Yarış

Organizasyonu parkur bantlamalarını biraz eksik bırakmış (!!!) ve sporcuların Navigasyon yeteneklerini de geliştirmelerine olanak sağlamıştı. Yayınlanan yarış yönetmeliğine göre Urla Yarışı, farklı noktalardaki 3 ayrı etabın geçilmesi ile oluşacak 3 tur üzerinden yapılacaktı.

Cumartesi yapılan Antrenmanları takiben Urla Belediye Meydanına inildi. İdari ve Teknik Kontrol'ün tamamlanmasının ardından Urla Kaymakamı Sayın Şahin Baykam'ın katılımı ve Start Komutu ile Magazin Startı

verildi. Bu aynı zamanda yarışın da resmen başladığı anlamına geliyordu.

28 Mayıs 2006 Pazar günü yarış startı saat 11'e ertelendi. Bu erteleme'nin nedenleri arasında etapların dağınık olması ve Geçiş Kontrol Noktalarına ulaşması gereken hakemlerin navigasyon sezgilerinin, sporcular kadar gelişmemiş olmasından dolayı, görev noktalarına geç ulaşmaları vardı. Bu durum, sporcuların konsantrasyonlarının bozulmasına neden olsa da, son hazırlıklarını gözden geçirmeye





fırsat sağlamış oldu. Saat 11.00'de verilen 1. Tur Startı ile yarışçılar Urla'ya niye geldiklerini daha iyi anladılar. Evet, onlar Urla'ya Türkiye Enduro Şampiyonası 3. Ayak Yarışından puan almak ve Şampiyonadaki pozisyonlarını sağlamlaştırmak için gelmişlerdi. Bu uyanış ile birlikte, seyirci önünde başlayan 1. Turda en iyi zamanları yapmak üzere kıyasıya bir mücadele yaşanıyor.

Etap zamanları Yarış Kontrol Merkezine ulaştıkça ortadaki mücadelenin gerginliği sporcularla birlikte seyircileri de içine almış, etap başındaki yeri göğü inleyen çılgın tezahüratları yerini derin bir sessizliğe ve gergin bir bekleyişe bırakmıştı. 1. Tur tamamlandığında sonuçlar sürprizler ile dolu idi. 43 numaralı KTM ile Bodrum Motosiklet Kulübü (BMK) sporcusu Kunter Kuşçu 23.47.25'lik derecesi ile etabın en hızlı zamanını yapmış, 8 numaralı KTM ile MMK'dan lisanslı Ümit Salkım 24.30.38'lik

zamanı ile ikinci, 12 numaralı Kawasaki ile yarışan BMK sporcusu Paul Lebbink 26.13.60 süre ile üçüncü sıraya yerleşmişti.

Üst sıralarda yaşanan bu mücadele ile birlikte E1B sınıfında da sıkı rekabet yaşanıyor. 2005 yılında Enduro Şampiyonasına katılarak firmaların dikkatlerini üzerine toplayan Hasan Enç Jinlun sponsorluğunda Skyteam ile, Bodrum Sultan Motorlu Araçlar sponsorluğunda Ramzey ile yarışan Fikret Hıdır'a karşı mücadele veriyordu. Daha da ilginç olan nokta ise bu iki sporcunun da Bodrumlu ve BMK sporcusu olması idi. Ancak BMK sporcusu olmaları aralarında yaşanan rekabeti durdurmuyordu. Tur sonunda çıkan zamanlar Fikret'in Hasan'dan 22sn. daha hızlı olduğunu gösteriyordu. 1. Tur içerisinde mekanik problem yaşayan HMK sporcusu Mümtaz Pak ve BMSK sporcusu Aydın Ayyıldız yarışı bırakmak zorunda kaldılar. 2. Tur yarışları da tıpkı 1. Tur yarışları gibi 3 özel etap üzerinden geçişler yapılarak

tamamlandı. Ancak 2. Turda sıralamalarda görülen değişiklikler yaşanan stresin artmasına neden oluyordu. Sporcular Enduro'nun asıl ruhu olan dayanıklılık konusunda performanslarını ortaya koymuş ve sanki yarış yeni başlamış gibi tam gaz etapları tamamlamaya devam ediyorlardı. Tabii ki, bu sırada etaplardaki hakemler de durmak bilmeksizin gelen 27 motosikletin adrenalin fıskıran enerjilerinden etkilenmiş, su içmeyi bile akıllarına getiremeyecek kadar yaptıkları işe konsantre olmuşlardı. Fotoğraf almak ve hakemlerin çalışmalarını izlemek amacı ile ulaştığım Geçiş Kontrol Noktalarında beni karşısında gören Hakemler bir an şaşkınlık yaşayıp sonra da oraları nasıl bulduğumu, neden diğerleri gibi seyirci etabında durup fotoğraf çekmediğimi, daha önceden bu yollardan geçip geçmediğimi soruyor ve aldıkları cevaplardan daha da şaşırıyorlardı. Çünkü Kontrol Noktalarında görev yapan hakemler yarışlara sadece hakem olarak katılmışlardı ve Enduro



Yarışçılığının, Enduro'cu olmanın detayları hakkında fazla bilgi sahibi değildiler.

Endurocu olmak, gerçekten başka bir duygu, başka bir tat, başka bir felsefe ve tabii ki başka bir keyifti. Tüm bunları, yarış içerisinde gelişen olayların saniye saniye takip edilmesi gerektiği bir ortamda, o genç dinamik ve emektar arkadaşlara anlatmak çok doğru değildi. Hakem olmak da başka bir sorumluluk taşımaktı. Herkes katıldığı organizasyonun aksayan tarafları hakkında ahkam keser ancak birçoğu organizasyonun yarış aşamasına ne emek ve çalışmalarla getirildiğini bilmez ve hatta anlamak dahi istemezdi. Ama Hakemler yarışlarda seyirci kadar, sponsor kadar, basın mensupları kadar ve hatta yarışa katılan yarışçılar kadar önemli bir etkidir. Çünkü yarışa katılan her sporcunun güvenliği, o görmediğimiz noktalarda sıcakta soğukta, yağmurda veya çamurda görev yapan hakemlerden sorulur.

Bu sırada açıklanan 2. Tur sonuçları, yarışın iddialı isimlerinin stratejilerini gözden geçirerek yeni taktikler hazırlamaları gerektiğini ortaya koydu. Kunter istikrarlı sürüşü ile ilk sıradaki pozisyonunu 1. Turdaki aynı zamanı kaydederek korumuştur. Ancak 2. sıraya 24.52.94'lük zaman yapan Hitit Motosiklet Kulübü (HMK) sporcusu şampiyon Şakir Şenkalaycı 11 numaralı KTM ile yerleşmiş, Şakir'in baskısına dayanamayan Ümit ise 25.10.53'lük derecesi ile 3.lüğe gerilemişti. Fakat kimse son sözünü henüz söylememişti. Bu arada 1.Turu Fikret'in 22 sn. arkasında bitiren Hasan 2. Turda hızlanmış ve Fikret'ten 9 sn. daha hızlı bir zaman kaydetmişti. Arada 13 sn.lik zaman ve geçilmesi gereken 3.Tur vardı.

Bu sırada ATV'leri ile mekanik sorunlar yaşayan Mahmut N. Akülke (62), Halil Kahraman (94) ve Bahadır Atay (35) abandone olarak yarışı bırakmak zorunda

kaldılar. Çünkü bu bir Enduro Yarışı idi. Fiziksel ve Mekanik Dayanıklılık, Taktik, ve Sportmenlik vasıflarını en iyi harmanlayabilenlerin başarılı olabildiği Enduro Yarışı...

Bu durumda bir adım öne çıkan isimler belirmeye başlamışlardı. Urla Yarışına 8 sporcusu ile katılan Bodrum Motosiklet Kulübü Sporcularından Kunter Kuşçu, TMF Kupası Sıralamasında Marmara Motosiklet Kulübü Sporcusu Ümit Salkım ile yakın zamanlar kaydetmiş ve aralarında diğerlerinden farklı bir çekişme başlamıştı. Bu çekişme tabii ki yarışa farklı bir heyecan katıyor ve yarışın zevki kıskırtıcı bir durumda artıyordu. Ve 3. Tur içinde geçilmesi gereken iki Özel Etap daha vardı. Yarış bitmeden sevinmek ancak çaylakların yapacağı bir hata idi.



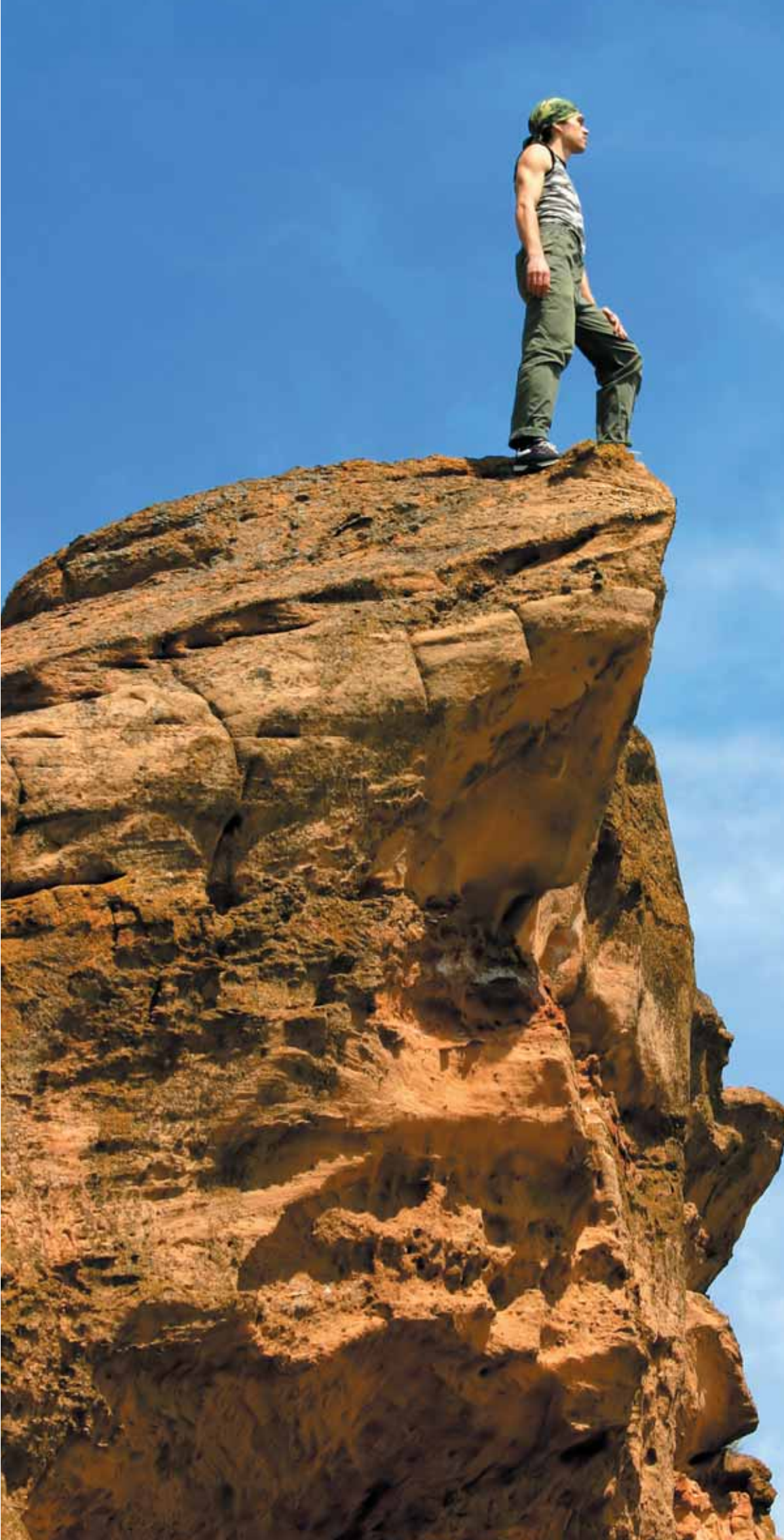
Türkiye Enduro Motosiklet Şampiyonası 3. Ayak İzmir – Urla Yarışı
Tmf Sıralaması

TMF KUPASI	MOTOR NO	YARIŞCI	MARKA		SINIF	TOPLAM ZAMAN
1	43	Kunter KUŞÇU	KTM	BMK	E3A	01:00:28,50
2	8	Ümit SALKIM	KTM	MMK	E2A	01:02:41,12
3	11	Şakir ŞENKALAYCI	KTM	HMK	E1A	01:05:29,55
4	25	Özgür GÖZMEN	POLARİS	EMK	ATV	01:07:31,20
5	12	Paul LEBBINK	KAWASAKİ	BMK	E3A	01:07:33,53
6	4	Fırat ŞAHİN	KTM	EMOK	E3A	01:08:09,32
7	71	Yıldırım H. GÜNAL	YAMAHA	BMK	E2B	01:11:17,58
8	26	Hasan ENÇ	SKYTEAM	BMK	E1B	01:12:39,81
9	78	Ahmet T. TUGAYOĞLU	HONDA	MSK	E2A	01:13:11,58
10	22	Kemal KANTAR	KTM	HMK	E2A	01:13:37,76
11	81	Fikret HİDİR	RAMZEY	BMK	E1B	01:14:19,58
12	45	Yılmaz YILDIRIM	KTM	BMK	3EB	01:15:34,52
13	16	Fahrettin ALTINKÖK	KAWASAKİ	UMOK	E2B	01:17:41,97
14	93	Murat ORHON	HONDA	HMK	E2B	01:19:11,51
15	95	Ersin TUNCAY	KAWASAKİ	EMOK	E1B	01:21:11,95
16	66	Alp GÖCEKLİ	KTM	BMK	E2B	01:22:58,40
17	54	Ziyaettin GÖKTEPE	RAMZEY	GEÇİCİ	E1B	01:24:10,91
18	50	Cihan NURCAN	KTM	HMK	E1A	01:25:35,51
19	30	Cem ÖZAKBAŞ	POLARİS	EMK	ATV	01:26:19,53
20	79	Alaattin YILMAZ	KTM	BMK	E3B	01:30:42,00
21	63	Selçuk ATAY	HONDA	UMOK	E2B	01:32:03,08
22	82	Onur ÖZTÜRK	SUZUKİ	GEÇİCİ	E2B	01:35:19,20
23	38	Ahmet AĞAOĞLU	KTM	EMOK	E1A	01:37:40,00
24	27	Aydın AYYILDIZ	YAMAHA	BMSK	E1A	ABANDONE
25	21	Mümtaz PAK	SKYTEAM	HMK	E1B	ABANDONE
26	29	Özgür GÜNER	YAMAHA	EMK	E1B	ABANDONE
27	62	Mahmut N. AKÜLKE	POLARİS	EMK	ATV	ABANDONE
28	35	Bahadır ATAY	POLARİS	EMOK	ATV	ABANDONE
29	84	Halil KAHRAMAN	POLARİS	EMK	ATV	ABANDONE

Bodrum Motosiklet Kulübü sporcularından Sultan Motorlu Araçlar desteğinde Ramzey motosiklet ile yarışan 81 no'lu Fikret Hıdır'ın, 3. Tur seyirci etabındaki kalas geçişinde yaptığı minik bir denge hatası sonucu kalasların altındaki çukura düşünce, zaman kaybedip birinciliği altın tepside Jinlun sponsorluğunda Skyteam motosikleti ile yarışan Hasan Enç'e sunması bizlere canlı bir örnek oldu. İyi tarafından bakmak gerekirse; hatanın bedeli sadece zaman ve derece kaybı olarak ödendi. Ancak yarışta Damalı Bayrağı görmeden kazandım deme rahatına düşmenin bedeli bazen bu kadar hafif olmayabilir.

Bu arada Urla yarışına katılan yüksek performanslı motosikletlerin arasında sıyrılıp TMF Klasmanında hatırı sayılır dereceler elde eden Ramzey ve Skyteam Markalarına desteklerinden dolayı ve ayrıca bu motosikletler ile yarışlara katılan sporculara gösterdikleri cesaret ve başarılarından dolayı da sonsuz alkış... Umarım bu durum yeni yeteneklerin bu spora kazandırılmasına örnek teşkil eder ve diğer markalar tamamen yetenekleri ile yarışan bu genç sporcuların ileride daha iyi şartlarda yarışabilmelerini olanak sağlayacak projeler düşünüp uygulamaya koyarlar.

Yarış biterken, sporcuların çoğu hata yapmadan son iki etabı tamamlayarak yerlerini koruma taktiğini benimsemişlerdi. Kendilerini ve motosikletlerini fazla zorlamıyor gibi görünen Kunter Kuşçu, Ümit Salkım ve Şakir Şenkalaycı ise yarışın son etabında bile hiç bir şeyden ödün vermeksizin gazlamaya devam ediyorlardı. Oysa bu farklı bir taktik idi: Hız kesmeye yanaşmayıp rakibin zayıf noktalarını yakalayarak hata yaptırtmak. Fakat Kunter bu blöfleri görebilecek kadar deneyimli, Ümit sonuca katlanacak kadar centilmen, Şakir ise üçüncülüğü hazmedebilecek kadar olgun davranıp son etapları hatasız tamamladılar.



4x4 aracı olup off-road yapanlar; 4x4 aracı olup da off-road yapmayanlar ama, şu arabadaki bunca teknik teferruat herhalde caddede araba sürmekten başka bir işlere de yarıyor olmalı diye şüphelenenler; hafta sonu çadırını, uyku tulumunu ve bisikletini kapıp şehirden kaçanlar ya da kaçmayı hayal edenler; hayallerinin içinde çılgın sulara rafting, derin sulara kano gibi ıslak düşlere yer verenler; motor sporlarını sevenler ama bu sporun uçuk kaçık versiyonlarından özellikle hoşlananlar; velhasıl bilinçaltılarında yoldan çıkma dürtüsü kıpırdaşanlar

FREELIFE
4x4 ile

“nerede olmak istiyorsan oradasın”

ABONELİK İÇİN;

online;
www.4x4freelife.com

3 sn. sonra tekrar sudasın...

S.Bora Bentürk

Yürüyüş her zaman dağ tepe tırmanıp, ormanlardan geçip, tarlalardan sıçrayarak olmaz. Bazı yürüyüşlerin patikaları ıslak ve derindir. O patikalara da halk arasında “dere” tabir edilir. Yaz aylarında taştan topraktan uzaklaşmak isteyen yürüyüşçüler dere içlerinde uzun parkurları tercih ederler. Yürüyüşün bir kısmı kenarda taşlardan sekerek, ıslak kayalardan derenin kah o tarafına kah bu tarafına geçerek gerçekleşir. Ama bir an gelir –gezinin başından beri heyecanla beklenen an- yol biter. O zaman ilerlemek için suya girilir. Suyun içinden, derenin içinden gidebildiğin kadar –ya da gitmek istediğin yere kadar- ilerlersin. Tercih sana ve zamana kalmıştır.

Bu sıcak yaz günlerinde size bu tarz keyifli ve ıslak keşifler öneriyoruz. Yakın çevrenize bir bakın. Mutlaka içinden yürümekten keyif alacağınız bir dere vardır. Başlangıç olarak size Pandül sayfalarından, böyle bir yürüyüş hikayesi sunuyoruz. Gerisi size ve kaşif ruhunuza kalmış.

5 Haziran Pazar sabahı Eray ile buluşmamızla başladı gününbirlik faaliyetimiz. Bugün hedefimiz İzmit’in Servetiye Köyünde, Kırazlıdere’de uzun ve ıslak bir yürüyüş yapmaktı.

Daha sonra Gülay ve Alpay ile buluşarak, Alpay’ın yaşlı bir aslan edasıyla kükreyerek yolları arşınlayan ve benim de gıpta ettiğim cipiyle koyulduk yola... Anadolu yakasında Hülya ve Mehmet’in de arabalarıyla bize katılımıyla ekip tamamlanmış oldu. Yolda hepimizin içini burkan elim bir kazaya şahit olduktan ve yolumuz üzerindeki gerekli yerlerden erzağımızı edindikten sonra yürüyüşümüze başlayacağımız Servetiye köyünün meydanına ulaştık. Köy meydanında küçük bir cami, caminin tam karşısında abdest almak için çeşmelerin bulunduğu şirin bir yapı ve onun hemen yanında da ahşap işçiliği çok hoşumuza giden bir çardak bulunuyordu. Arabaları park edip, kısa

hazırlık sürecimizi tamamladıktan sonra, iki tarafı tarlalar ve armut, kiraz ve erik ağaçları olan toprak yoldan aşağı yürümeye koyulduk. Yaklaşık 10-15 dakikalık bir yürüyüşten sonra dere yatağına ulaştığımız.

Dereden ilk geçiş ve ilk ıslanış... Herkes biraz çekingen, sanki kimse yürüyüşün devamında ne kadar ıslanacağımızı bilmiyormuş gibi...

Suya ilk Mehmet girdi ve bir solukta karşıya geçti. Arkasından diğerleri ve en son ben... İlk ıslaklığın verdiği değişik duyguların ve adrenalinin etkisiyle yolumuza devam ettik. Bir süre, balta girmemiş ormanları andıran sık bitki örtüsünün bir halı gibi kapladığı dere yatağının hemen kenarındaki patikadan yürüdük. Yolumuz tamamen su, kayalar ve bitki örtüsüyle kaplıydı, nereye baksanız ayrı bir güzellik, ayrı bir kompozisyon göze çarpyordu, güzel yurdumun cennetten

bir köşesi daha, diye düşünüyordum. Yürüyüşümüz sırasında, sık bitki örtüsünün içinden geçerken dikenler bacaklarımızı çizmeyi, ısırıklar da hafif acılı bir şekilde kaşıdırmayı görev edinmişcesine bize olan yakın temaslarını sürdürdüler. Mola yerimize kadar rotamız üzerinde birçok kez zikzaklar çizdik, bize geçit verdiği ve debinin düşük olduğu yerlerde derenin içinden, uygun olmayan anlarda da sık bitki örtüsünün içinden ilerledik. Veee mola zamanı... Kısa süreli istirahat için uygun olduğuna kanaat getirdiğimiz bir yer bulup durmaya karar verdik, herkes kayasını seçip üstüne kuruldu.

Yeterince ısladığımız yetmiyormuş gibi, Hülya ve ben suya girmeye meraklı şahsiyetler olarak hazırlığımızı yapıp buz gibi suya giriverdik. Su tek kelimeyle çivi gibiydi. Dondukkkkk...) İşte o anda ne olduğunu



anlayamadan kendimi 3-4 metre aşağıda bir dal parçasına tutunurken buldum. Şok olmuştum. Bir anlık dikkatsizliğimle az daha canımdan olacaktım. Neyse ki akıntının debisi bulunduğum yerde çok kuvvetli değildi ve bana hareket imkanı sağlamıştı. Kısa süreli bir şoktan sonra, kenarda bir kayanın üstüne çıktım ve cesaretim kırılmasın diye tekrar aynı yerden suya girdim, tabii ki bu sefer daha dikkatli ve temkinli bir şekilde...

Molanın bu gergin anlarından sonra yemek, çay ve dinlenme kısımlarını da icra edip geri dönüş yoluna koyulmaya karar verdik. Bu arada botlarımızı ve çoraplarımızı tekrar ayağıma geçirmek için uzandım. Tamamen istem dışı, “Yaa bu botlarla çoraplar hiç kurumamış.” diye yakındım. Alpay çok güldü bu lafıma: “Yaklaşık 3 sn. sonra tekrar sudasın.”

Hep beraber güldük sonra suya girdim ve islandım tabii.

Dönüşümüz daha sulu oldu. Zaten mümkün olduğu kadar suyun içinden gitmeye gayret ediyorduk, ama öyle bir yere geldik ki Alpay, Hülya ve ben geçmeye çalıştığımız yerde boğazımıza kadar suya battık. İşte o küçük yüzmeye molasını da ondan sonra verdik. Gerçi bir bakış açısı ile zaten yüzdüğümüzü söyleyebilirdik. Sadece işi resmiyete döndürüyorduk.

Alpay 3-4 kez suya dalıp çıktı, Hülya akıntıya karşı büyük bir hırsla yüzdü, ben de kenardan onlara eşlik ettim. Eray, Mehmet ve Gülay ise mümkün olduğunca kuru kalmayı yeğlediler. Eğlenceli ve bol sulu geri dönüş yolunu alabalık çiftliğinde noktaladıktan sonra ızdırıp verici toprak yolun başına gelmiştik. Alpay ve Mehmet hiç düşünmeden tırmanışa geçmişlerdi bile. Arkalarından da biz... Ve işte köy meydanı...

Faaliyet sanırım herkesi tatmin etmişti, yüzler gülüyordu. Herkes ıslaklarını kurularıyla değiştirdikten sonra keyif saati geldi. Köye girdiğimizde hemen gözümüze çarpan çardağa kurulum, gelirken yoldan aldığımız kavunları yedik, arkasından da çayımızı demledik. Gün batımından önce çaylarımızı da keyifle yudumlarken yanımıza gelen birkaç köylüyle de sohbet ettik. Artık veda zamanı gelmişti, karmaşanın göbeğine zorunlu dönüş için yola koyulma vaktiydi.

Benim için çok tatmin edici ve faydalı bir faaliyet oldu, böylece şehirden uzakta geçirdiğim ve haneme artı olarak yazdığım bir günün daha sonuna gelmiş oldum.

Copyright © Pandül Sıradışı Sporlar Topluluğu Tüm hakları saklıdır.

www.pandul.org



“ölümlü” sanat eserleri

Şöyle bir çocukluğunuza dönün. Tatilde diliniz dışarıda deniz kenarında kumdan şatolar, kuleler, duvarlarla çevrili deniz kabuğu bahçeleri yaptığınız dönemlere... Aldığınız zevki hatırlıyor musunuz? Peki umursamaz deniz iki dalga ile o muhteşem şehrinizi silip süpürdüğü zaman hissettiğiniz çaresizliği hatırlıyor musunuz? Sonra ne yapmıştınız? Hiçbir şey olmamış gibi inatla tekrar o düş kulelerini inşa etmiş miydiniz, yoksa pes edip gitmiş miydiniz?

Şimdi olsa ne yapardınız?

Tam yaz havasına girmişken, Haziranın ilk haftalarında durmadan yağarak ilk yaz hayallerimize puslu ve ıslak bir renk veren yağmurlar, bazılarımız için sadece hafta sonu programlarımızda değişiklik anlamına geldi. Bir grup insan içinse çaresizlikle izledikleri bir afet oldu. Toplanıp yağmurun denizin üstüne, sahile, kumsala ve günlerce uğraşarak yaptıkları kum heykellere yağmasını, eritmesini, silmesini, yok etmesini izlediler. Ama yağmurdan daha inatçı olan grup, güneş açar açmaz, hemen heykellerinin başına koşup yeniden uğraşmaya başladılar. Kum tekrar sanat eserine, efsanelere dönüştürdüler.

Dünyanın dört bir yanından toplanan heykeltıraşlar, 14 Haziran – 30 Eylül arasında açık kalacak sıra dışı bir açık hava sergisini, Anadolu Efsaneleri temalı kumdan heykeller sergisini, her köşesinde farklı bir efsanenin

cisimlendiği dev kum şehrini oluşturmak için kolları sıvadılar. Farklı ülkelerden gelen heykeltıraşlar günlerce süren yağmurun zarar verdiği heykelleri de yağmur biter bitmez hiç duraksamadan onardılar ve eski hallerine döndürdüler.

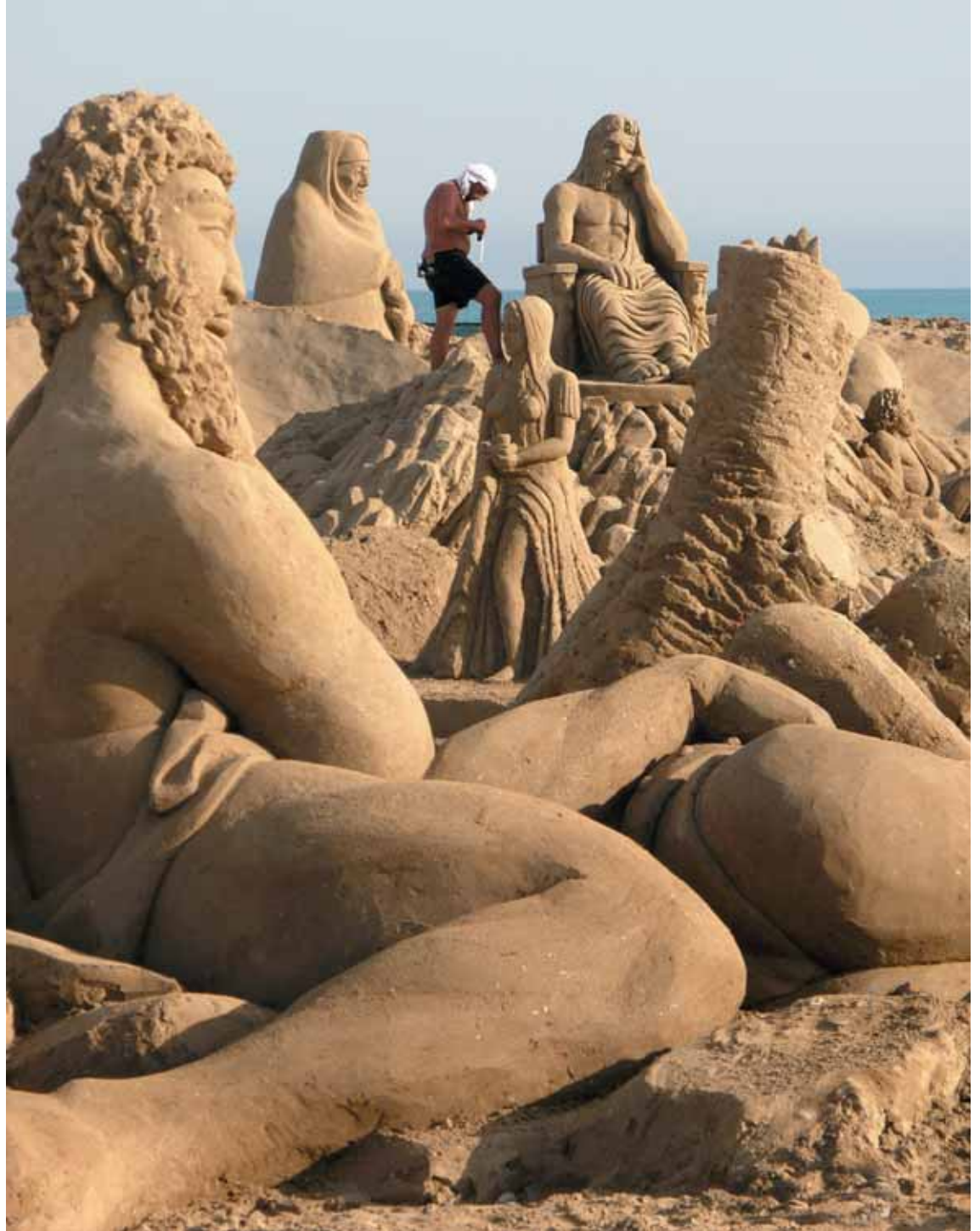
Bir dahaki yağmura dek.

Yalnızca nehir kumu ve su kullanarak devasa heykeller yapmaya dayanan Kum Heykel Sanatı, dünyada yeni gelişmekte olan ve son derece ilgi çeken bir sanat dalı. Aslında eski Mısırlıların piramitleri yapmadan önce kumdan modellerini yaptıkları, Hint mitolojisindeki kum heykellere tapınma törenleri düşünülürse kum ile sanat arasındaki bağların eskiye dayandığı anlaşılıyor. Günümüzde artık kum modeller ya da mitolojik kum tanrıları yok. Ama kum ile suyu yoğurmanın ve zamana karşı dirençli

olmayan “ölümlü” bir sanat eseri yaratmanın çekiciliği bir çok heykeltıraş etkisi altına almış görünüyor.

Bu “ephemeral”, yani “kısa ömürlü” sanatın en çarpıcı örnekleri dünyanın birçok farklı yerinde beklenmedik bir şekilde insanların karşısına çıkıyor ve gerek boyutları gerekse ince detayları ile görenleri büyülüyor. Kullanılan malzeme bu özgün sanatı, diğer heykel sanatlarından ayırıyor ve farklı bir teknik gerektiriyor. Kum kolaylıkla dağılabilen bir malzeme olduğundan, dikey ve büyük boyutlu heykeller için de önemli bir zorluk yaratıyor. Ama kum sanatını özel kılan da bu zaten. Kullanılan teknik, sanatçıların ustalığı, olanaksızı mümkün kılıyor ve akıllara durgunluk veren, inanılmaz eserlerin ortaya çıkmasını sağlıyor.

Bu farklı sanat dalı şimdi de Türkiye odaklı



bir çalışma ile bizlerin ilgisine açıldı. Şimdi Lara'da Türkiye'nin ilk "kum şehri"ni seyredebilir ve içinde dolaşabiliriz. Lara Uluslararası Kum Heykel Sergisi'nde, dünyanın önde gelen kum sanatçılarının ürettiği eserler 8.000 metrekarelik bir alanda sergileniyor. Sergide, yediden yetmişe herkesin kum heykel yapmayı deneyebileceği workshop alanları da yer alıyor.

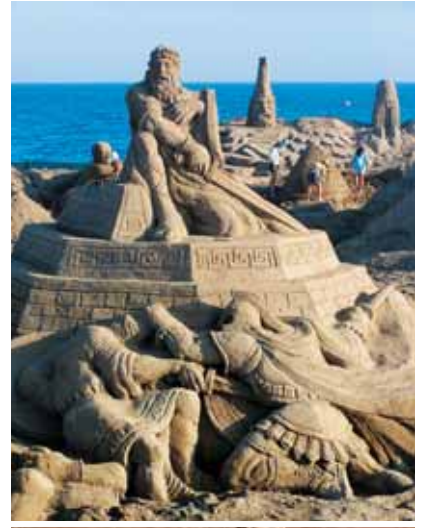
Türkiye'den katılan 30 heykel sanatçısına dünyadan da Ukrayna, Brezilya, Kanada, Hollanda, Bulgaristan, Çekoslovakya, Rusya, İspanya, Portekiz ve İran'dan katılan 20 heykeltıraş eşlik ediyorlar.

Uygurlıkların ortak mirası: Anadolu Efsaneleri

Lara kum şehrinin temasını sayısız uygarlığa ev sahipliği yapmış olan Anadolu'nun efsaneleri oluşturuyor. Kültürden kültüre, kuşaktan kuşağa aktarılan Anadolu Efsaneleri, insanlığın evrensel ve ortak zenginliğini Lara Kum Şehri'nden dünyaya duyurarak, medeniyetler buluşmasının binlerce yıldır Anadolu topraklarında gerçekleşmiş olduğunu ve daha nice yıllar bu anlamlı ve önemli buluşmaya ev sahipliği yapacağını anlatıyor gezenlere.

Hangi efsaneler canlandırılıyor acaba bu

ölümlü kum şehrinde? Bir hatırlayalım. Mitolojiye göre Zeus'un, Truva Savaşı'nı Balıkesir'in Kaz Dağı'ndan izlediğini ve tarihteki ilk güzellik yarışmasının Kaz Dağı'nda gerçekleştiğini hatırlatıyor bize heykeller. Nuh'un gemisi Ağrı Dağı'nda karaya oturduğunu izliyoruz birlikte. Kum Şehri'nden yalnızca bir buçuk saat uzaklıkta bulunan Patara'da doğduğu düşünülen ve tüm dünyada Noel Baba olarak bilinen Aziz Nicholas'ı nam-ı diğer Noel Babayı da görüyoruz burada. Hristiyanlığın yayılma döneminde Roma İmparatorunun zulmünden kaçan ve 309 sene uyuyan Yedi Uyurlar'ın sığındığı Eshab-ı Kef mağarasının ve Kız Kulesi'nin yanından geçiyoruz. Kral Midas'ı,



Tarsus ve çevresindeki en önemli ve en eski efsanelerden biri olan Şahmeran'ı, Athena'nın attığı flütü bulan ve çıkan muhteşem melodileri kendi yeteneğine yoran ve Apollon'a meydan okuyan Marsyas isimli yarı insan yarı keçi Satiri, Manisa Spil Dağındaki kadın başı şeklindeki Ağlayan Kaya'yı, Gordion Düğümünü; Amazonları; Kosova Savaşı'ndaki kan gölü ve buna yansıyan ay ve yıldızdan doğan bayrak efsanesini, Hazerfen Ahmet Çelebi'yi ve daha pek çok Anadolu Efsanesini görüyoruz. Dinlemekten hoşlandığımız bu efsanelere şimdi dokunabiliyoruz.

Tüm bu efsanelere ev sahipliği yapan Antalya zaten efsanelerde adı geçen bir yer. Efsaneye

göre, M.Ö. 1 yy.'da Bergama Kralı Attalus adamlarına yeryüzünün en güzel yerini, dünyadaki cenneti bulma görevini verir. Geri gelen adamlarının buldukları yeri görünce, burasının dünyanın cenneti olduğuna ikna olur ve burada Attaleia adlı bir kent kurulur. Şimdiki Antalya.

Kumun doğal güzelliğini yansıtan bu sanat eserlerinin sergilendiği Lara Kum Şehri dört ay boyunca bir açık hava müzesi ve festival ortamı olarak yüz binlerce insana özel ve keyifli zaman geçirme imkanı sunacak. Geceleri düzenlenecek ışık ve ses gösterileriyle mistik bir havaya bürünecek olan Lara Kum Şehri, ülkemizin ve dünyanın dört bir yanından gelecek ziyaretçilerine,

Anadolu'nun medeniyetleri buluşturan görkemli tarihini ve zenginliğini doya doya yaşama fırsatı verecek.

Kültür ve Turizm Bakanlığının ve Antalya Büyükşehir Belediyesinin desteklediği Uluslararası Kum Heykel Sergisi'nde yer alan heykeller 30 Eylül günü düzenlenecek özel bir kapanış töreni ile yıkılacak. Kum tekrar kum olarak, ham madde olarak deniz kenarına savrulacak.

Bir sonraki şölene kadar. Ya da belki siz deniz kenarına gelip şatolar, şehirler, kuleler kurana kadar.

<http://www.larasandcity.com>

Çamurlu yolların izinde

Ümit Çukurel

Yaz geliyor, geldi, gelecek derken, sonunda Haziran ayını da geride bıraktık. Aniden bastıran sıcaklar ve araya giren yağmurlu günlerle, aslında geçmiştekilere çok da benzemeyen bir yaza girdik.

Haziran ayı boyunca ne yaptınız diye soracaksınız; aslında çok bir şey yaptık diyemem, biraz scuba, biraz off-road tabiri caizse, ne şiş yansın ne de kebab cinsinden bir ay geçirdik. Haziran ayının başında, LRO Türkiye olarak son derece önemli bir olaya –en azından benim için– ev sahipliği yaptık. TRT’den gelen bir ekip ile beklediğimizden kuru da olsa ormanda bir gezi yaptık.





Olay şöyle cereyan etti, sevgili editörümüz Aysin geçtiğimiz aylarda beni arayıp, “Haziran’ın ilk hafta sonu ne yapıyorsunuz; ayarlayın TRT ile güzel bir gezi yapalım” gibi bir müjde verdi ve o andan itibaren de bizi tatlı bir “eyvah o tarihte her yer kuru, ne yapalım da güzel bir gezi olsun” telaşı sardı. Zira yağmurların bitip, güneşin kendini göstermeye başladığı tarihlerde çamurun yerini kuru kanallar ve toz bulutlarına bıraktığını tecrübelerimle biliyordum.

Gerçekten de öyle oldu, çekimlerin yapılacağı gün artık havalar çok ısınmıştı ve kış boyunca bize geçit vermeyen parkurlar kupkuruydu. Çok seversen olmasa da, böyle sıcak bir gezide yönümüzü Belgrad ormanına çevirdik; Aysin de bizi bu gezimizde yalnız bırakmamıştı. Ormanın kapısından içeri girdiğimizde saatler neredeyse iki’yi gösteriyordu, havanın geç kararması ve sıcaktan dolayı buluşmayı biraz geç saatte yapmıştık. Bu sayede, ormana sabahtan bir girip parkuru şöyle bir keşfetme imkanı da buldum ve önceden yolların durumunu kontrol edebildim. O gün, medyanın varlığının da dayanılmaz gücü ile on araçlık bir katılım elde ettik

Ormanın kapısı dedik, evet ormanın kapısından girişimiz ile beraber maalesef ben de hayatımın en büyük golünü, hayatta en çok güvendiğim ve beni bir yerde bırakacağına inanmadığım Defender 110’umdan, böyle önemli bir aktivite gününde yedim. Sevgili Land Rover’im kapıdan –hep kapı diyorum, orada gerçekten de kapı var- içeri girer girmez “benden

bugünlük buraya kadar” dedi ve stop etti; bir daha da çalışmadı. Orada neler hissettiğimi sormayın, ama çok kızdığımı söyleyebilirim; Hakan sağ olsun birazcık uğraştı ama bizimkinin fikri her şeye rağmen değişmeyince ben de başka bir araca transfer olmak durumunda kaldım.

Yaptığımız çok kuru bir gezi olmasına ve benim yaya olmama rağmen son derece keyifli geçti ve önümüzden geçerken –kasıtlı mı bilmem- çamura saplanan römorklu bir traktörü de iki V8 Discovery ile kurtararak hayır işlerine de bir giriş yapmış olduk. Her zaman olduğu gibi gecenin finali deniz kenarında ufak!!! bir mangal partisi oldu. Muhabbet o kadar keyifli oldu ki geri dönüşümüz gece yarısını buldu.

Aslında son zamanlarda mevsim değişikliğinden midir bilinmez, şanssızlığım ciddi olarak devam ediyor, iki hafta önce de dalmak için Saros’a gittiğimde, bir gece önceki fırtınadan teknenin ipini koparıp kayalara sürmesi nedeniyle karaya oturduğunu, dolayısıyla o kadar yolu da boşuna gittiğimi acı bir şekilde öğrenmiştim. Ama geçen hafta da dalış macerasını İstanbul yakınlarında devam ettirdim. Dalış yapacağımız mevkie giderken yolda karşılaştığımız yunusları görünce çok keyiflendik; belli ki büyük bir sürü Marmara’ya gelmişti. Muhtemelen bu yüzden de bütün balıklar uzağa kaçmıştı. Hafta arasında Defender 110’umdaki marş problemini servis vasıtası ile çözdükten sonra Pazar günü -sıcak veya değil- toprağa basarak Land Rover’larımızdaki elektriği

boşaltma vaktimiz gelmişti. Grupta gezi sesleri de yükselmeye başlayınca bize organizasyonu yapmaktan başka bir çare kalmamıştı. Aslında böyle bir günde yapılacak bir gezi, kış günlerinde kullanacağımız yeni parkurların keşfi için de son derece uygundu. Araç sayısının fazla olduğu gezilerde elinizde olmayan topluca ileri, geri manevra pozisyonları, kuru bir ortamda daha kolaydı.

Üç Land Rover ve üç farklı 4X4’ten oluşan konvoyumuzla, kışın bizi en çok zorlayan parkurlarına bu kuru yaz gününde girdiğimizde yine saatlerimiz ikiye gösteriyordu. Yaz aylarında erken kalkıp gezi yapmak biraz yıpratıcı oluyor, günün en sıcak saatlerini geçtikten sonra başlayan bir gezi akşama kadar daha rahat bir şekilde uzatılabilir. Bu aslında araçlar için de iyi, çünkü araçlar az bir sürat ile seyir yaptığı fakat yerine göre normal gidişten daha fazla zorlandığı için, soğutma sistemleri her zaman yeterli olmuyor ve motorlarda hararet görülebiliyor.

Parkur kıştan kalma lastik izlerinin kuruması ile yer yer keyifli aks artikülasyonlarına girmemize neden oluyordu. Parkurun bildiğimiz bir yerinden girip, birkaç yüz metreden sonra bilmediğimiz bir yokuştan aşağı inmeye başladık. Yokuş boyunca oluşmuş kanallar kuru hali ile bize bu kadar kök söktürdüğüne göre kış geldiği zaman buradan inişi hiç düşünmüyorum; stresli ama çok keyifli olacağına eminim. Yolun ortasında karşımıza çıkan iri mandalardan oluşmuş sürü ile yol hakkı



konusunda ufak bir anlaşmazlığımız oldu ise de birkaç dakika içinde sorun doğal akışında çözüldü; onlar paralel yola, Land Rover'lar ise aşağı doğru yollarına devam etti. Bu arada hepimizin kafalarını son zamanlarda gazetelerde manşetten düşmeyen öldürücü kene vakaları kurcalıyordu; bu nedenle de mandalar ile karşılaştığımızda "acaba?" demekten kendimizi alamadık, ne kadar faydası olur bilinmez pencerelerimizi kapatmakla yetindik.

Bu arada yavaş gidişin ve rutubetli aylara göre yere daha sağlam tutunmanın verdiği tatlı rahatlık ile konvoydaki bütün 4X4'ler tekerleklerini yerden kesme yarışına girişti. Kanallar o kadar güzeldi ki, bazı noktalardan ciddi bir artikülasyona girmeden geçmek neredeyse imkansızdı. Ufak birkaç çamur

geçişinden sonra nereye vardığımızı düşünürken, önümüze çıkan alanın bizim meşhur Lopez Çayırı olduğunu anladık. Galiba her yol Roma'ya çıkıyordu. Bu arada molaı verdik, fakat size ekipten hiç bahsetmedim; Ekip yukarıda da söylediğim gibi üç Land Rover ve üç farklı arazi taşıtından meydana gelmişti. Afonso Portekiz'den geldiği Discovery Series I'i, Hakan ve ben de Defender 110'larımız ile Kahraman Bey Pajero'su, Serdar Lada'sı ve Sinan her zaman olduğu gibi Suzuki aracı ile aramızda idi. Hakan'ın araç misafiri ise maalesef gezi boyunca yıldızımızın barışamadığı Mikado oldu. Mikado, ben halen ismini öğrenmediğini iddia etsem de, akşam gezi sonrası yemek sırasında bize tersini kanıtlayan hareketleri ile yakışıklı ama huysuz bir Alman Kurdu idi.

Çayırdaki ağaçların arasında dev sivrisinekler ile savaşarak verdiğimiz keyifli moladan sonra, bu sefer kış boyunca bizi çok zorlayan kanallı rampadan yukarı çıkış başladı. Burada kanala düşmemek gerekiyordu, düşünce yer ne kadar kuru olursa olsun, çıkması çok zor olacaktı.

Gezi, güneşin yavaş yavaş etkisini de kaybetmeye başlaması ve gittiğimiz yerlerde sakin ortamları yakalayabilmenin de verdiği rahatlıkla devam ederken; son derece dar bir koridorda, ekibe "siz durun, ben bir aşağı inip yolu kontrol edeyim" dedim. Ve az sonra, tanıdık, fakat hallolduğunu düşündüğüm bir sorun tekrar baş gösterdi. Deja-vu. Sevgili Defender 110'um bir önceki gezide de yaptığı gibi "Bugünlük buraya kadar" dedi ve stop etti. Aynı geçen sefer olduğu gibi, bir daha



çalıştırmak imkansız gibi görünüyordu; saat gibi çalışan bir sistem, nasıl oluyor da aniden durup bir daha çalışmıyor anlayamıyorum. Bu sefer kaldığım yer o kadar kötüydü ki Defender 110'unun bu grev talebini geçen sefer olduğu gibi sakın karşılayamazdım. Rampa aşağı giderken aracın stop etmesi ve direksiyonun ağırlaşması, zaten beni çok zor bir durumda bırakmıştı; kaldığım yerden ileri gidemiyordum, geri çıkmam zaten imkansızdı. İş başa düşmüştü, iç döşemeleri söküp marş motoruna uzanmaktan başka bir çare göremiyordum. Aslında marş motoruna uzanınca ne yapacağımı da bilmiyordum. Her neyse, öyle olmaz - böyle olurlar arasında, Sinan'ın marş motorunu kaşıma şekli tavsiyesi ile bizimki göreve geri dönmeyi kabul etti; tekrar dayanılmaz dizel motor gürültüsü kulaklarımızı tırmalamaya başladı. Önümüzde ciddi bir iniş ve çok derin kanallar vardı; birazcık önde olmak ve birazcık da

az evvel tekrar etmiş arızanın verdiği hırs ile düştüğüm bir kanalda ön çamurluk ve kaşlarını akordeon şekline döndüren bir darbe aldık.

Düzlüğe çıktığımızda ulaşmaya çalıştığımız göllerin kenarına varmıştık. Ekipteki diğer araçlar Afonso'nun tecrübeli yol gösterimleri ile yanımıza geldiğinde akşam olmuştu ve artık çıkış yolunu aramaya başlamalıydık. Göl kenarındaki rampalarda biraz oyun oynayıp vakit geçirdikten sonra, ormanı terk ettik.

İşte böyle bir Haziran ayını geride bıraktık; görünüşe göre önümüzdeki günler, ya bizim Land Rover'in çalışma saatlerini baştan düzenleyip onun saatlerine uymayı öğrenmek ya da bir dahaki başkaldırıya engel olmak için gerekli önlemleri almakla geçecek. Tabii ki ben ikinci opsiyonu seçip Defender 110'umu sevgili Hüseyin'in

firmasında -bu sefer ilkinde göre biraz daha detaylı bir şekilde- rehabilitasyona alma yoluna gideceğim. Önümüzdeki bir iki hafta dalışa gitmeyi düşünüyorum, sinüslerimdeki problem nedeniyle bu sezon son derece yavaş bir gidişimiz var; bunu birazcık aşmayı düşünüyorum. Kim bilir belki gelecek ay sizlere ıslak güzel bir gezi anlatabilirim; şimdilik hepinize iyi yazlar diliyorum.

Unutmadan son bir nokta; denizler ve ormanlar hepimizin. Bu sorumlulukta davranıp, eğlenmemiz ve dinlenmemiz bittiği zaman, ayrıldığımız yeri, sanki hiç orada olmamışız gibi bırakmaya özen gösterelim. Bu dünya hepimizin.

Paraşütçülük tehlikeli mi?

Evet. En tehlikeli kısmı da otoyolu kullanarak havaalanına gitmek!

Volkan Şekerci

İnsanların bilgiye dayanmayan önyargılar geliştirmeye alışık olduğunu söylemek çok zor değil. Tıkr tıkr çalışan ve hiçbir problemi olmayan bir uçaktan aşağı atılmanın altında anlam aramak ne kadar mantık dâhilindeyse, sadece arabalarla ulaşımını sağlayan bir güruha “ya direksiyon bozulursa” sorusunu sormak da o denli mantık dâhilinde.

Eleştirirken, baskılanmış korkularını açığa çıkartır aslında insanlar. Bilimsel verilere girip kimsenin ne derece sosyokültürel önyargılarla rutin hayatlar yaşadığına girmeyeceğim. Ama kafalarının içindeki sorularla, bilgi kullanmadan yorum yapabilme yeteneğine sahip insanların kesinlikle birer önyargı sendromu yaşadığı gerçek.

Tehlikeli nedir?

Sıra dışı sporlara “tehlikeli” yakıştırmayı yapan insanların büyük çoğunluğu,

aslında bu sporları yapabilecek iç gücü bulamamış ve bu yapamamışlığı kendi içsel savunma mekanizmasıyla “tehlikeli” olarak adlandırarak başarısızlığı telkinle yok etme amacı güden insanlar.

Bu tamamen bir iç savunma mekanizması. Hangi teknik bilgiye sahipler bunu yakıştıranlar? Neye ve kimin kriterlerine göre tehlikeli bu sporlar? Kocaman birer soru işareti.

Son zamanlarda birkaç forum sitesinde çeşitli tartışma ve fikir paylaşımlarına denk geldim. Konuşulanlar, aslında “tehlikeli” yakıştırması güdenlerin de bu sporları yapabileceğini gösterdi bana. Çünkü eğer mantık aynıysa, şekil değişse de içindeki ruhun benimsediği şey aynı olduğundan şekli bir görsellik pek bir önem arz etmez. Özetle, dışı farklı içi rutin insanlar var yine gökyüzü sporlarını yapanlar arasında. YPforum.com’da, geçtiğimiz

günlerde açılan bir forum başlığı şöyleydi: “Yamaç paraşütü extreme spor mudur, doğa sporu mudur?”

“Extreme kelime anlamı bakımından “sıra”+“dışı” anlamına gelir. Bunu siz de biliyorsunuz. Peki, neden yazdım? Şunun için: “Sıra”nın neresinden baktığınıza bağlı! Hayatını beton bloklar arasında geçiren ve uçmak mantığını yaşamamış koyun sürüsü toplum gibi normal bir yaşamınız, seçimleriniz ve hayat görüşünüz varsa: “evet sıradışıdır / extreme’dir”... Ben sıranın içindeyim. Doğa sporudur diyorum bu yüzden. FAI’nin gökyüzü sporu diye nitelediği, dünyanın da doğa sporu olarak adlandırmayı seçtiği bir sporu, sırf “sıradışıyız biz”e getirmek için “extreme” diye adlandıramayız.

Yamaç paraşütü, herkes tarafından yapılabilecek ve çok fazla sıra dışı öğeyi

içeriğinde taşımayan (kişisel geliştirmeler ve zorlamalar dışında) bir spor. Diğer sporlardan tek farkı gökyüzünde yapıyor olması. Cross bisikletçilerin otoyol kenarında antreman yapmaları bana göre daha “tehlikeli”. Eğer kistasımız tehlikeyse!

Eğer bir sıfatı hak etmek için, o sığata yakın ama güvenli bir iş yaptığınız halde daha yüksek mertebede gösterme ihtiyacı güdüyorsanız, bunun anlamı rutin bir benliğe sahip olup savunma mekanizmanızı “tehlikeli bu spor, o yüzden yapmam” yerine “yapıyorum ve çok sıradışıyım”a çevirmişsiniz demektir. Yani minimum riskle, çok güvenli sayılacak ekipmanlarla ve hiçbir şekilde sınırları zorlamadan yapmakla, bunun adını “çok hırçın”, “çok sıra dışı” olarak adlandırmakla, hiç yapmadan “tehlikeli” diyerek kestirip atmak aynı şey!

Nedir kriterlerimiz?

Öncelikle gökyüzü sporlarını değerlendirebilmek için, az da olsa bir altyapıya ihtiyacımız var. Kite uçurtması olanlar bile bilirler ki, “ters rüzgar akımı” diye bir şey yoktur literatürde. Bir aracı yanlış, limitleri dışındaki şartlarda zorlayarak ve yapmanız gereken minimum güvenlik kurallarını hiçe sayarak kullanırsanız, kaza yapmanız olasıdır.

Bu kural, gökyüzü için de geçerli.

Ben bir sporu kategorize etme ihtiyacı hissettiğimde, amacının ne olduğuna bakarım ve kullandığı ekipmanların güvenilirliği, en son bakacağım şey olur. Aslında burada gökyüzü sporları icra eden birilerinin de yaptığı da bir yanlış mevcut. Bir şekilde insanlara bu sporlar anlatılırken, “çok güvenli ekipmanlar kullanıyoruz” kısmı, en başta söyleniyor. Hâlbuki yaşanan kazaların, pilotun kendi hatasından kaynaklandığını kimse vurgulamıyor. Malzemelerimiz gayet kaliteli. Evet ama bu, zaten olması gereken bir şey!

Her spor dalında olduğu gibi, gökyüzü sporlarında da tamamen kişinin kendi dikkati ve kurallara uygun davranmasıyla alakalı olarak sporun şiddeti de artar. Eğer çok fazla riske girmeniz gerekiyorsa, bunun neticesindeki “tecrübe”yi de içinizde bulunduruyor olmalısınız. Ve genellikle riske girmeyi seçenler de, bu tecrübeye vakıf insanlar değiller. Yani ayaklarıyla yorgan arasındaki sistematik uçuşunu algılayamıyorlar.

“Yapırım ama yükseklik korum var” sendromu. Yükseklik korkusu mu, yükseklik fobisi mi?

Skydiving, yamaç paraşütü ya da diğer dalları yapmakla, yükseklik korkusu arasında bir bağ yok desem eminim hemen herkes bu fikri saçma bulacaktır. Çünkü beyin işleyişini, düzlemsel sürdürür. “Benzeri şeyler birbiriyle aynıdır” gibi basit bir düşünüş sergileyecektir.

Yükseklik korkusu hemen herkeste vardır, paraşütçüler dahil, ve vücut için gereklidir de. Kırılgan olan vücut, kendi savunma mekanizması dâhilinde, yüksek bir yerde tehlike sinyalleri vermeye başlar, adrenalin salgılar ve her an tetikte bekler bu sayede. Bunun amacı, bir tehlike olabileceğini ve vücudun zarar görebileceğini hatırlatmaktan başka bir şey değildir. Ancak bu savunma mekanizması gerekli olduğu kadar yanlış intibalara da yol açar. Örneğin yükseklik korkusu olan birisi, yüksek bir yerde heyecanlanır sadece ve uçağa binebilir.

Yükseklik fobisi sahibi bir insan değil yüksek bir yere çıkmayı, o yükseltiyi uzaktan bile izleyemez. Fobi, şiddetli korku, endişe ve tedirginlik durumudur ve genellikle bu kişiler bu gibi durumlara çok şiddetli reaksiyonlar verebilirler.

Pek çok fobi, aslında başka bir şeye karşı duyulan yüksek kaygının yön değiştirmesi ya da başka şeylerin model alınarak yapılan genellemelerle ortaya çıkar. Örneğin kimse





hayatında bir fare görmemiş bile olsa ondan korkar. İşte yükseklik fobisi, ölüm korkusunun yön değiştirmiş, dolaylı olarak fobiye giydirilmiş maskesidir. Yükseklik korkunuz olması, kısaca yüksek bir yere çıktığınızda hissettiğiniz yüksek heyecan ve aşağıya zorlukla bakabilmeniz, gökyüzü sporları yapmanıza engel değil, aksine katalizör !

Cesaret Geni Faktörü “D4DR”

Dünya üzerindeki birçok nöropsikolog cesaret ve yenilik arayış geni olarak adlandırılan “D4DR”den bahsediyor. Bu gen, bilinmeyene olan merakı tetikler ve kişinin imkânsız ya da imkânsız gibi görüneni (kendisi için korkunç bile olsa) denemesini ve deneyimlemesini sağlar. Bu genin bulunduğu insanlar alternatif şeylere meraklı ve genellikle de kişisel bazda yaratıcı kişilerdir. Son yapılan araştırmalara göre, fonksiyonel anlamda vücutlarını, diğer

insanlara oranla çok daha aktif şekilde koordineli kullanabildikleri çıkmıştır ortaya. Şu dağın tepesinde uçsam nasıl olur? Uçaktan atlamak nasıl bir şey? Sorularının sahipleri bu gene sahip kişilerdir.

Bu genin 11’ncü kromozom içinde bulunduğunu belirtelim. Toplumsal kaygılardan uzak, meraklı, araştırmayı her şartta zevkle yapan bireyler bu kişilerdir ve yapılan araştırmalar da gösterir ki, normal yaşam standartlarına sahip her bireyden potansiyel olarak daha zekidirler.

Kendi şanslarını kendileri yaratmayı, bir tiyatro oyunu içinde hep en iyi rolü oynamayı, bulunduğu çevrede en yararlı kişi olmayı da bu kişiler arzular.

Bu genin yapabildikleri, kişinin kendisini açığa çıkartıp, potansiyel yeteneklerini en başarılı ve yaratıcı şekilde kullanmasını



sağlamaktır. Bu gene sahip kişi, heyecanlarıyla yüzleşir, karanlıktan korksa bile karanlığa yürümeyi seçer (korku filmi kahramanları gibi). Yüksekte heyecanlanıyor ve bir tür yükseklik korkusu varsa, bunu deneyimlemek de isteyecektir.

Farklılaşmayı, deneyimlemeyi tercih etmeyen bu bu gene sahip olmayan kişi, değil bir dağın tepesine çıkmayı ve bir uçaktan atlamayı, yeni bir baharatla çeşitlendirilen yemeği bile tatmaktan kaçınır. Yeniliklere kapalıdır.

“Hayattaki en büyük tehlike hiç risk almamaktır. Hiçbir şeyi göze alamayan kişi, hiçbir şeye sahip değildir ve kendisi de bir hiçtir. O, acı ve kederden kendisini koruyabilir. Ama hiçbir zaman hissetmeyi, değişmeyi, büyümeyi veya sevmeyi öğrenemeyecektir. O, prangalanmış bir köledir. Yalnızca risk alabilen kişi özgürdür”

Görüldüğü gibi, gökyüzüne adım atmayı hayal edemeyen her bireyin söylemekten çekinmediği ve bilimsel olarak da dayanak aradıkları her şey, aslında yapamayacakları düşüncesine bir bahane.

Kişi özgürlüğünü, düşlerinin peşinden gitmeyi hayatının asıl amacı hissettiği müddetçe, başaramayacağı şey sayısı, endişeleri kadar çoktur. Ruhunu bir işe adan bir birey, bir şeyi yapmak için bahaneler ve nedenler aramaz, Sadece yapar!

Nedenler, statüler, bilimsel bahanelerle uğraşmayacak, sadece yapmak istediğini yapıp, ruhunu açığa çıkartacaktır. Özgür olmak için biraz rüzgar kullanıp, içinden tüm hayatı boyunca dayanacağı bir hikaye bile yaratabilir. Bir melekten bahsedip, ulvî düşündüğü rüzgarı bir gerçeklikle tanımlaması kaçınılmazdır.

Şehrin içinden, farklı vücut giysileri ve farklı müzik tarzlarını benimseyip, farklı görüldüğünü sanarak aslında “farklılaşmaya çalışan koca bir sürü”den öteye geçemeyen herkesin (mor renk), bir kere bile olsa enginlerin rüzgârını solumaya ihtiyacı vardır.

Bahaneleri çok olabilir, ama prangalanmış bir kölenin, ne giyip ne dinlediği önemsizdir.

Kendinizi açığa çıkartmak için beklemeyin. Zaman, düşleriniz kadardır hep.

www.exways.com
exPOSE Yourself / Kendini açığa çıkar”

Yardımlarından dolayı yamaç paraşütü pilotu dostum Psikolog Filiz Bakır’a teşekkürler.

Motosiklette uzun yol hazırlıkları

Yaz gezileri hazırlıkları sürerken, uzun yoldaki en büyük doğal engellerden biri, rüzgarla baş etmenin yollarını anlatıyor size Reşat Erbaş. Bir de bu uzun yollara çıkarken sonrasında “ah keşke...” dememeniz için ayrıntılı bir alınacaklar listesi ekliyoruz. İyi yolculuklar.

Reşat “DD” Erbaş

Motosiklet Teorisi #7, Rüzgarla Mücadele

Rüzgarın etkisi her motor türüne göre değişik olacaktır, o yüzden burada en önemli olan şey kendi deneyimleriniz.

Açıklık bir yerde tek başına gidiyor da bir yönden sabit hızda rüzgar esiyorsa (böyle bir olay nadirdir ya, diyelim “ise”) yapacağınız şey kontra viraj tekniğini uygulamaktan ibarettir. Yani rüzgar ne yandan esiyorsa ona göre dengeleyecek şekilde elciği ileri itin. Mekanizma basit aslında: Motor o yana devrilir, rüzgar kaldırır, denge kurulur ve siz dümdüz, hiçbir mücadeleye girişmeden, eğilip bükülüp, gidonla, ağırlığınızı kaydırmakla filan uğraşmadan gayet “cool” bir şekilde yolunuza devam edersiniz.

Normalde bu rüzgar illeti sizi beklenmedik (aslında beklenen!) zamanlarda bulur. Tünel çıkışları en tipik rüzgarla buluşma yeridir. Köprü ayakları geçişleri, büyük ağır tepe üstleri, açık yüksek köprü sırtları hep rüzgarla buluşma, cebelleşme noktalarıdır. Araçları sollama sırasında da ani rüzgar değişimleri ile karşılaşabilirsiniz.

Yapacağınız tek şey 1-Sakin olmak, 2-Kontra viraj tekniğini uygulamaktır. Rüzgar güm diye vurduğunda yapılacak şey o yöndeki elciği orantılı bir hızla ileri itmektir.

Altın Kural

Rüzgar denilen namerdin en büyük silahı SESİ'dir. Evet... Kulaklığınız her zaman

takılıysa rüzgar sizi eskisi kadar korkutamaz. Kuvvetli bir rüzgar sesi motorcuyu ürkütür, kasar, gülümsemenizi yüzünüzden siler. Endişe ile süren, motora hakim olamaz! Kulaklığınız hep kulağınızda olsun, unutmayın kırılan kemik kaynar, yırtılan deri- kas yerine gelir ama kaybolan işitme duyusu tamir olmaz...

Uzun yolculuklara daima sabah erken çıkın. Tecrübeli uzun yol motorcuları hiç bir zaman öğleden sonra uzun yol yapmak, açık düzlüklere çıkmak istemezler. Öğleden sonra ısınıp yükselen havanın yerini doldurmaya çalışan serin hava (meltem, lodos, keşişleme mesela) şiddetli yüzey rüzgarlarına sebep olur. Çiftçiler, balıkçılar bunu iyi bilir...

Türbülans denilen şey, bozguna uğramış



havadır ve tehlikeli olabilir. Genellikle otobüslerin, kamyonların, TIR'ların arkasında ve yan arkalarında oluşur. Bunlara yaklaşmayın. Bu tür araçları sollarken sol şeridin en açığına gidin. Bu araçların bir tehlikesi de yandan (sağ ya da sol fark etmez) gelen rüzgarı (varsa) kesmeleridir. Yani diyelim sağdan rüzgar esiyor, siz sağ elciği motoru sağa yatırmaya yarayacak şekilde ileri itmiş, rüzgarın basıncı ile dengeyi bulmuş, dümdüz gidiyorsunuz... Solladığınız otobüs o rüzgarı keseceği için sizi dengede tutan basınç ortadan kalkar ve dooğru otobüsün göbeğine doğru dalışa geçersiniz.

Dikkat!

Bir diğer türbülans/basınç tehlikesi de karşı şeritten hızla gelen otobüs vb. devasa mahlukatın sizin şeridinize tokat gibi vurduğu hava dalgasıdır. Bu tür iki yönlü yollarda sakın ha sol şeridin en solundan gitmeyin. Bu basınç bazen hafif bir motora şerit değiştirtecek kadar kuvvetli olabilir.

Yolcunuz varsa iki misli dikkatli olmanız lazım, çünkü yolcu gemiye çekilmiş ikinci bir yelken gibidir. Motor rüzgara karşı çok daha hassaslaşacaktır.

Bütün bunlara rağmen... Korkmayın. Her zaman kulaklık takın. Rüzgarda hızı düşürün...

Evet motor kullanmak hüner ister ama kesinlikle “cambazlık”, “özel marifetler” istemez. Bunlara gerek duyduğunuzu hissediyorsanız bir şeyleri yanlış biliyor ya da uyguluyor olmalısınız. “Hüner-ustalık” ise zamanla, sabırla, antrenmanla, tecrübeyle ve yapılan işi severek kazanılan bir şeydir.

1	Cep Telefonu	Onsuz yola çıkma modası tarihe gömüldü
2	Fotoğraf Makinesi	Dijital olacak ki. Gelir gelmez sağa sola ve forumlara postalayabilesiniz...
3	Fener	Orta boy bir Maglite tavsiye edilir. Artı pil ve yedek ampul
4	İp	Sağlam olmalı, 3 m kadar yeterli...(Bauhaus'da, Metro'da bol çeşit var...)
5	Kompakt bir takım kutusu, Tool-kit	Hani şu tek bir sapa her türden değişik ucun takılabildiği ve cırcırlı olanlardan.
6	Lastik tamir tüpü ve hava basıncı ölçme aleti. Pompa!	Sıvı kauçuk dolu olup da lastiğe doldurunca tamir eden sprej, yanmaz tip.
7	Matara	Bulunursa yalıtımlı bir model, dolu ;)
8	Ecza çantası.	BMW, Hein Gericke ya da Louis tavsiye edilir. Bulunamazsa kendi kuracağınız set kırılmaz olmalı. Göz-burun damlası, yanık kremi, oksijenli su, makas, sargı bezi, yara bandı, vs. Alerji?... Sakın ilacınızı unutmayın!
9	Amonyak	Ecza çantasında... Böcek, arı vb sokmalarında, hatta sivrisinek kaşıntısını yok etmede. Bayılanları ayıltmada da bire birdir. Aman dikkat çok azıcık kullanılır, uzaktan birazcık koklatılır!
10	Kablo ucu + kablo + izole bant	Biraz kalınca olursa takviye kablosu olarak da işe yarar.
11	Far ampulü takımı + Silindir sayısı kadar buji ve yedek sigortalar	Buji anahtarını unutmayın sakın!
12	Sivrisinek savıcı sprej.	Denedik, işe yarıyor.
13	Ucu kancalı bagaj bağlama lastiği; Bungee-cord	Bauhaus vb. yerlerde var, file şeklinde modeller de var, kancalar lastik kaplı olsun .
14	3-4 cm genişliğinde reflektör yapışkan bant	Bagaj üzerine yapıştırmak için. (Bilgisayarla tabela yapanlardan temin edebilirsiniz. Dikkat: Beyaz ve reflektör özelliği olmalı.)
15	Gaz ve debriyaj teli	Mutlaka!
16	Zincir yağı	Her 200 ~ 250 km de bir yağlamayı ihmal etmeyin.
17	1 Lt. motor yağı	Açılmamış bile olsa ağzını iyice sızdırmaz hale getirin. Her yerde uygun yağı bulamayabilirsiniz.
18	Harita	Kesinlikle iyi olmalı
19	Not defteri+kurşun kalem	Her şeyi yazın bence. Feribot bileti, benzin fişi vb. lıvr zıvrı da toplayın. Sonradan bakmak zevkli oluyor.
20	Çok amaçlı bir çakı	Swissarmy knife ve/veya Lathermann cımbız, büyüteç, pusula, kalem, makas içeren bir model tavsiye edilir.
21	Haberleşme ekipmanı	Telefon kartı, birkaç jeton, cep telefonu ve/veya araç telefonu hatta varsa walky-talky, intercom.
22	GPS	Lüks mü? Biraz da rotanıza bağlı.... Eh, şart değil tabii ama olsa iyi olur yani....
23	Yedek kask vizörü, temizleyicisi, buğu önleyici	Benim yok, sizin olsun ama... => Hiç olmaz mı, şaka tabii...
24	Bandana	Her şaysız olur, bandanasız olmaz...
25	Kilit	Tabii ya, sakın motorun kilitlerini filan unutmayın evde.
26	Duct Tape	Bandanadan daha önemli bence...
27	Yedek kulak tıkaçları	Biliyorsunuz onsuz kaskı takmıyoruz kafamıza.
28	El-yüz temizleyici	Wet wipes... Şu ıslak bez gibi kağıt mendillerden.
29	Dudak nemlendirici	Bazıları için tam bir derttir dudakların kuruyup çatlaması...
30	Yağmurluk	Bu basit bir panço da olabilir, ciddi bir yağmur tulumu da. Ama bir şey olsun yanınızda.
31	Motorun yedek anahtarı	Sakın evde bırakıp çıkmayın ha!
32	Bir çift yedek eldiven	Ne olur, ne olmaz abi...
33	Güneş gözlüğü ve güneş kremi	Güneş kremi “maximum protection” tipi bir şey olsun. Faktör 30!
34	Düdük	Başkalarını yardıma çağırmak için... İnşallah ihtiyacınız olmaz...
35	1lt Su	Her işe yarar, sırasında hayat bile kurtarır vallahi...
36	Nazar boncuğu?... ;)	Ben sevmem yanımda taşımayı, sanki unutursam başıma bir şey gelecekmiş gibi gelir. Siz siz olun inanmayın. İnanıyorsanız da sakın yanınızdan ayırmayın derim.





Çok amaçlı yardımcınız: Vinç

Levent Uysal

Off-road dışardan bakınca, yolun sınırlayıcı etkisinden kurtulmuş ekiplerin, anlık kararlarla ve herhangi bir kurala uymadan, keyiflerince doğanın zor engelleri arasında yol alması gibi görünür. Çoğu yüzeysel görüş gibi bu da doğru değildir. Off-road'da ne kadar sıkı ve belirleyici kurallar olduğunu ve bu kurallara uymanın hayati önem taşıdığını ancak bu grubun içindekiler bilir. Tüm kurallar, ekiplerin ve araçların kendilerine ve çevreye zarar vermeden güvenle ilerlemeleri –ve tabii güvenle geri dönmeleri- için konulmuştur.

Kurallar 4x4 aracın hazırlanışından, geziye çıkacak araç sayısına kadar her konuda belirleyicidir. Gezilerin zorluk derecesi arttıkça güvenlik ekipmanları farklılaşır. Roll-bar yerine roll-cage, ATR yerine MTR lastik, telsiz, GPS, trip-master, kum paletleri, hi-jack'ler, ilk yardım çantaları donanımlar içinde yerini alır. Aslında gezinin zorluk derecesi ne olursa olsun değişmeyen iki kural vardır: Araç sayısı ve vinç. Bir off-road turu için minimum iki araç yola çıkar ve birinde mutlaka vinç olması istenir. Bu iki

kural uygulandığında, hemen hemen tüm engellerde ekibin geri dönmesini garantiler.

Vinç her türlü koşulda, her çeşit “engel”de kurtarıcı olarak işe yarayan “joker” bir yardımcıdır. Vinci taşıyan araç engele takıldığında kendini kurtarır, vinçsiz araç takıldığında onu da kurtarır.

O kadar mı?

Parkur üzerinde geçişi engelleyen fırtınada düşmüş ağaçlar, heyelanda yola dökülmüş kayalar vinçle çekilip alınır. Çok dik bir çıkışta yardımcı vinçtir. Çok dik bir inişte de yine arkadan bağlanan vinçten iniş konusunda destek alınır. Debisi yüksek bir nehirten geçilirken vinç güvenlik önlemidir. Dalgalar aracı sahilden açığa sürüklerse –off-road'da sahilde ilerlerken olmayacak bir şey değil- aracı geri getirmenin tek yolu vinçtir. Aracı yukarı kaldırmak gerektiğinde, hi-jack yoksa çare vinçle asmaktan geçer, aynı usulü aracın altını kontrol etmek istediğinizde de uygulayabilirsiniz. Hatta vinç bazı acil tamirat işlerinde de kullanılır, kırılmış bir aracın

eve kadar gelmesine olanak tanır. Kampa gelindiğinde çevredeki kurumuş ağaçlar vinç yardımı ile çekilerek ateş yakmak için getirilir. Kamp alanında kano, sea kayak gibi su sporları düşünüyorsanız suya bu tekneleri indirmek ve geri çıkartmak için yine vinçten yararlanılır.

Vincin normal bilinen kullanışları kadar acil durumlarda zorunluluklar karşısında akla gelen, “anı kurtaran” kullanım şekilleri de vardır.

Normal şartlarda vinçli araç ya başka bir araca, ya da ağaç, direk, kaya gibi bir sabit noktaya bağlanarak kendini çekebilir. Sabit noktanın olmadığı durumlarda –mesela uçsuz bucaksız kumda- aracın stepnesi gömülerek, özel çapa (Ground Anchor) kullanarak sabit nokta yaratılabilir. Başka bir aracı kurtarmak içinse makaralı ve makarasız olarak, gerekirse kurtarılacak araç tarafından çekilmemek için kendini strap ile sabitleyerek vinçli araç devreye girer.

Off-Road'da sadece doğal engeller vinç



kullanılarak aşılmaz. Araçların yarattığı bir çok problemin çözümü ve aracın hareket etmesinin sağlanması için yine vinç devreye girer.

Bu çeşit pratik çözümlerle mutlu sona bağlanmış bir çok sorun ve sıra dışı vinç kullanım hikayeleri de off-road'cular arasında yaygındır. Mesela bir keresinde zorlu bir orman çamur parkurunda ön aksı kırılan 4x4'ü kurtarmak ve aksı değiştirmek için aracın ön tarafı vinçle ağaca asılarak kaldırılmıştı. Bir başka olayda engele takılıp geri kayan susturucu, öndeki egzoz borusunu geri çekmiş ve bu boru da rot koluna baskı uygulayarak direksiyonu engellemişti. Bu beklenmeyen problem, başka bir aracın vinci ile geri kayan egzozu yerine oturarak çözülmüştü.

İlginç bir engel çözme hikayesi de bir CJ8'in başından geçmişti. Ormanda geçirilen kaza sonucu hasar gören CJ8'i vinç bazlı çeşitli yaratıcılık örnekleri sergilenerek onarmayı başarmıştık. Kulakları kopan şanzıman bir taraftan el vinci ile aracın içinden roll-cage'e asılırken diğer taraftan da aracın kendi vincinin alttan geçirilmesi sureti ile arkadan öne doğru çekilerek motora dayandırılmış ve 30-40 km sürat ile bile olsa Gemlik-Armutlu yarımadası sırtlarından İstanbul'a gelinebilmişti. Bu işe girişirken ilk hedef aracı Gemliğe indirmekti, ama o kadar sağlam ve kesin bir sonuç elde ettik ki aracı İstanbul'a kadar götürdük.

Vinçleme Teknikleri

Şu ana kadar anlattıklarımın aracın ağırlığı ile uygun olarak seçilmiş, doğru monte edilmiş ve iyi çalışan bir vinci off-road'da en güvenilir yardımcımız olduğunu anlamış olmalısınız. Biraz da vinci'ni tanıyalım şimdi.

Vinçler Elektrikli (Akümülatörden güç alarak), Hidrolik veya mekanik olabilirler. Ayrıca yatay bir aks üzerinde, kendi halatlarıyla çalışabildikleri gibi, dikey bir makara ile dışarıdan gerdirilen bir ipi bir yandan sürekli sarıp diğer yandan boşaltarak da

çalışabilirler. Ancak piyasada en yaygın olarak kullanılan vinçler elektrikli olanlardır. Elektrikli vinç yüksek devirde çalışan ve gücünü aracın akümülatöründen alan bir motor, devri düşürüp çekişi arttıran bir dişli kutusu, çelik tel, tambur, kablolu uzaktan kumanda ve dişli kutusunun kumandasından oluşur.

1.000 lbs (450 kg) ile 12.000 lbs (5.400 kg) arasında değişen vinç kapasiteleri arasında, genellikle 6.000 ile 8.000 lbs kapasiteli olanlar yaygın olarak kullanılır. Aracımızın toplam ağırlığının iki misli kapasitedeki bir vinç ideal olanıdır. Unutmamak gerekir ki biz o vinci normal şartlar altında değil, araç çamura saplandığı, hatta vakumla yapıştığı şartlarda kullanacağız.

Vinç kullanmanın bazı incelikleri vardır. Ancak unutulmaması gereken en önemli nokta, dikkat edilmezse vinci kendimize, etrafımıza ve aracımıza zarar verebilecek bir ekipman olduğudur. Bu olası zararı azaltmak ve vinciğimizden tam randımanı alabilmek için bazı ilave ekipmana ihtiyaç vardır. Bunların başlıcaları, kilit, strap (tekstil halat), makara, ve eldivendir.

Şimdi size kısaca vinç ve vinçleme teknikleri ile ilgili olarak bazı önemli noktaları belirtmek istiyorum.

- Çekeceğimiz aracı -veya kendimizi- önden arkaya doğru aracımızın ortasından geçen hayali eksene, mümkün olduğu kadar küçük bir açı yaparak çekmek gerekir.

- Makara kullanıldığı durumda da gene mümkün olan en küçük açı ile yaklaşma sağlanmalıdır.

- Vinci gücünün yetersiz kalacağı zamanlarda makara kullanarak gücü iki misline çıkarmamız mümkündür. Ancak bu da hızı yarıya düşürecek ve kullanım süresini uzatarak akünün boşalması riskini doğuracaktır. Unutmayın elektrikli vinç 500 amper gibi bir güç çekerek akümüzü bir kaç dakika içinde sıfıra düşürebilir.

- Makara, sadece gücü arttırmak için gerekli olmayıp, uygun bir açıyla yaklaşmadığımız obje'leri (arac veya başka herhangi bir şey) çekmek için de kullanılabilir.

- Ağaçlara vinci halatını doğrudan takmamak gerekir. Vinç teli ile ağacı çevreleyip kancayı halatın kendi üzerine takarsak, bu işlem ağaca büyük zarar vereceği gibi, gerilen halatın kopmasına ve ölümlere varan çok ciddi yaralanmalara da sebep olabilir. Muhakkak strap kullanmalıyız.

- Limitleri dahilinde gerilen bir halat bile tehlikeli olabilir. Her ne olursa olsun vinç halatının üstünden geçmeyin. Gergin bir halatın kopması durumunda etrafa zarar vermesini azaltmak veya engellemek için halatın üstüne bir battaniye, mont, branda gibi şeyler konulmalıdır.

- Eldiven, ince tellerin bir araya gelerek oluşturdukları halatın ellerimizi yırtmasını engeller. Bu tellerin bazıları gerilme sonucu koparak elimizi bıçak gibi kesebilirler.

- Dışarıdan birisi halatın tambur üzerine sarılmasını kontrol ve gerekirse yardım etmelidir. Düzgün sarılmayan halat altta kalan bölümün üzerine çapraz olarak sarılarak zedelenmeye ve kopmaya yol açabilir.

- Kurtarma esnasında uzaktan kumanda kablusunun halatta beraber sarılmamasına dikkat etmek gerekir.

- Bütün bunlara dikkat ettikten sonra, vinç kumandasını da alarak direksiyona geçebilirsiniz. Doğrusu da zaten pilotun vinci ve aracı aynı anda kullanarak, patinaj yapsa bile tekerleklerin de yardımı ile aracını kurtarmasıdır. Burada dikkat edilecek noktalar, dışarıdan (sadece bir kişiden) verilecek rehberliği göz ardı ve araç kendi gücüyle yürüdüğü anda vinç halatını alta alıp akslar vs. için bir tehlike arz etmemektir.



**Sıradan sorunlara karşı
en iyi ilaç: Sıra dışı
sorunlar**

Cumaderesi- Benliyiayla gezisi

Pangea - İhsan Kuşcu

2001 yılının 29 Ekim günü üç kafadar 2 araçla yola çıkmıştık. Amacımız Beypazarı – Karaşar bölgesinde bulunan doğa harikası Eğriova isimli yaylaya alternatif bir yol bulmaktı.

Beypazarı'ndan malzeme aldığımız marketçi bize "Neden Cumaderesi'ne gitmiyorsunuz?" dedi ve yolu tarif etti. Beypazarı'lı olan arkadaşımız İsmail köyleri az çok bildiğinden tarifi anladı. Sonra sora-yanıla binbir macera ile, el değmemiş sarı çam ormanlarının ortasından akan Cumaderesi'ne ulaştık. O zamandan beri 19 Mayıs ve 29 Ekim bayramlarını bu bölgede kamplı gezilerle geçirmeye başladık.

Cumartesi akşamüzeri olan buluşma saatimizi geç kalan ekipler yüzünden biraz daha ileri almak zorunda kalınca, orman bölgesine hava karardıktan sonra girmek zorunda kaldık. Günün son ışıklarında geçmeyi planladığımız bölgeyi gece kör karanlıkta geçmeye başladık. Faaliyetimiz

tam bir gece off-road'una dönüşürken, bizim gezinin zorluk derecesi de sarıdan turuncuya dönmeye başlamıştı.

Orman içinde çok sert bir dikmeyi çıkmaya çalışırken ilk sorun baş gösterdi. Deniz'in Land-Rover'ı ön aksı kırınca (ya da 2 çekerde kalmak için ısrar edince) ekibi ikiye ayırmak zorunda kaldık. Bir ekip tırmanışa devam ederken, diğer ekip nispeten daha yumuşak bir parkura yöneldi.

Bu gezideki ilklerimizden biri de deneyimli off-road'cu ama acemi kros'cu arkadaşımız Latif'in motosikleti ile gezimize katılmasıydı. Tek çeker arkadaşımız da bizlerle aynı kaderi paylaşarak aynı dikmede çamura saplandı. Uzun uğraşlarla ite-kaka kurtardık ve kamp yerine ulaştık. Neyse ki diğer ekipler orman içinde telsiz irtibatımız kopmamıştı, haberleşmeyi kesmeden kamp yerinde toplandık.



Gruba kampın nasıl oluşturulacağı anlatıldı. Araçlar dairenin en dışına yerleştirildi. Daha iç kısma çadırlar yine daire şeklinde ve kapıları ateşe bakar şekilde yerleştirildi. Orta kısma ise yeni kurallara uygun hazırlanan kamp ateşi yakıldı.

İşte kamptayız, yine unutulmuş malzemeler dayanışma, paylaşma, arkadaşlık, grup ruhu. Gittiğimiz bölge ayı bölgesi ve ayı nüfusu yıldan yıla artmakta. Bugüne kadar hiç karşılaşmadık ama çok taze izlerini her

zaman gördük. Bunu göz önüne alarak Pangea off-road olarak hazırladığımız “Ayılar Hakkında” isimli yazıyı tüm katılımcılara dağıttık. Yazıda ayıların karakterleri, nasıl davrandıkları, ne yedikleri daha önemlisi insanla olan ilişkileri yer almaktadır. (Editörün notu: Bakınız uyuyanlar uyandı mevsiminde off-road, sayı 23)

Bol bol anıların yer aldığı çok eğlenceli bir kamp akşamı oldu. Pazar günü sabahın ilk ışıklarından önce tüm orman

kuşlarının bölgesini ilan ettiği büyük bir konserle uyandık. Kamp alanını uyumlu günaydınlar doldurmaya başladı. Kahvaltı, muntika temizliği, kampın toplanması, çöp poşetlerinin paylaşımı işleri sıraya alındı.

Günün programında ilk olarak yakınlarda yer alan ve “kaya şelale” olarak nitelenen yere yürüyüş vardı. Bu doğal güzelliğin tadını çıkardıktan sonra araçlarımıza döndük ve off-road heyecanı başladı.



Sert inişler, su geçişleri derken günün ilk devrilip yolu kapatan ağacına geldik. Baharda orman yollarında en sık rastlanan ve bizi en çok heyecanlandıran olaydır devrik ağaçlar. Her ağacın büyüklüğü, yolun durumu vb. değerlendirildikten sonra nasıl müdahale edeceğimizi tartışır ve çözüm oluşturmaya çalışırız. Önce bu ağacın çalışmamıza engel olan dallarını budayıp sonra da vinçlemeye karar verdik. Ağacı kenara alıp yola devam ettik.

Bu kez hedefimiz üzerinde kar kütleri bulacağımızı umduğumuz Sakal zirvesiydi. Yaklaşık 2000m rakımlı zirve bölgesinde bu mevsimde mutlaka kar bulunur. Ama ne yazık ki orman işletmesi bizden önce davranmış ve yolları kestikleri kütüklerle kapamıştı. Kütükler kaba işlenip istife gitmek üzere bekliyordu. Çaresiz geri dönüp istikametimizi gezimizin son ayağı olan Benliyaylası'na

çevirdik. Benli yaylasına ulaşmak için Eğriova'dan geçmek gerekiyor ve bu doğa harikasını es geçmek olmazdı, onun için öğle yemeği molamızı burada verdik. Göl kenarında çabucak çayımızı hazırlayıp kumanyalarımızı çıkardık ve yemeğimizi yedik. Programa göre bugün mangal yok.

Tekrar orman içi yollar ve Benliyaylası. Bu yayla Çamlıdere kasabasının güneyinde yer alan çevresi yoğun çam ormanı kaplı yemyeşil ve mevsim itibarıyla çok sulak bir yayla. Günün geri kalan kısmını off-road yaparak, çeşitli teknikler deneyerek geçirdik. Tam dönüşe geçmek üzere Çamlıdere yoluna çıkmıştık ki gezimizin ikinci ve son araç problemi ortaya çıktı. Dolunay'ın aracının ön kilit mekanizması kilitlenmişti ve tekerleğin dönüşünü engelliyordu. Off-road'cu aynı zamanda biraz da mekanikerdir. Hemen güççerimizi ve takım sandıklarımızı birleştirip

aracı sağa çekip emniyeti sağladıktan sonra, tamire başladık. Çok geçmeden sorun şehre gidecek kadar çözümlenmişti. Programa göre Çamlıdere otoban ayrımında araçlar bağımsız hareket edebileceklerdi. Ama bir arkadaşımızın aracı sorunlu olunca şehre kadar ayrılmamaya karar verdik. Sonunda Ankara göründü. Herkes sağ salim araçlar bir bütün halinde, çamurlu ve yorgun.

Başardık ve mutluyuz, kendimizi güçlü hissediyoruz. Günlük sorunlarla baş etme gücümüzü tazeledik. Gün içinde karşımıza bir sorun çıktığında "Bu da bir şey mi, hafta sonu bataklığın içinden arabamı nasıl da söküp çıkardım".... diyebiliyoruz.

Bir daha görüşene dek, adrenaliniz bol olsun.



Dünyanın en yüksek zirvesine tırmanan Petrol Ofisi Everest Türk Takımı Türkiye'ye döndü...

Petrol Ofisi sponsorluğunda dünyanın en yüksek noktası Everest'e tırmanmak üzere 27 Mart'da Türkiye'den hareket eden 11 kişilik Petrol Ofisi Everest Türk Takımı'ndan 4 kişi, 15 Mayıs'ta ekibin diğer 6 üyesi ise 24 Mayıs'ta Zirve'ye ulaştı. Türk Takımı; Serhan Poçan, Burçak Özoğlu Poçan, Eylem Elif Maviş, Haldun Ülkenli, Meltem Çolak Özmine, Mustafa Cihan, Serhan Poçan, Serkan Girgin, Soner Büyükkatalay, Suna Yılmaz ve kamp müdürü Hakan Kocakulak'tan oluşuyordu.

27 Mart'da İstanbul'dan hareket eden ve 1,5 ay 5200 metrelik ana kamptan yüksek kamplara tırmanış yaparak yüksek irtifa koşullarına kendilerini hazırlayan Türk Takımı Kuzey sırtı rotasını kullanarak 7500, 7900 ve 8300 metrelerde günler boyu tırmanış hazırlıkları yaptılar. Kuzey yüzünden bu yıl gerçekleştirilen tek kadın tırmanışını da Türk ekibi gerçekleştirdi. Zirveye kadar dağılmadan tek ekip halinde tırmanıp inmekte olan ekspedisyen üyeleri, aynı zamanda diğer tüm ekspedisyenlerin gözünde ekip olarak hareket edebilen tek grup unvanını da aldı.

9 Haziran Cuma günü büyük bir başarı ile yurda dönen Petrol Ofisi Everest Türk Takımı, yetkililer, aileler ve kalabalık bir destek gurubu tarafından karşılandı.



Uluslararası Kapadokya Dağ Bisikleti yarışlarında Esbike

9 -11 Haziran tarihleri arasında yapılan 7. Uluslararası Kapadokya Dağ bisikleti yarışmalarında Eskişehir'in bisiklet takımı Esbike, aldığı güzel derecelerle göz doldurdu. Farklı ülkelerden bir çok başarılı sporcunun katıldığı ve bu yıl alanında düzenlenen en büyük yarışma olma hüviyetini kazanan Uluslar arası Kapadokya Dağ bisikleti yarışması iki ayrı bölüm halinde koşuldu.

İlk günkü Ürgüp yarışında Junior Women klasmanında Esbike'dan Ekin Kars 1. olurken Evrim Hazal da 2. sırayı aldı. Junior Men klasmanında Abdurrahman Dandal Türkler arasında 2. olurken, Yakup Kamsız 8. oldu. Elite Men kategorisinde yarışan Gökay Konuk her iki yarışta da teknik arza yaşadı. İlk günkü yarışta arka lastiği yarılan, 2.yarıшта ise ön tekeri patlayan Konuk

çok zaman kaybettiği için kurallar gereği yarış dışı kaldı.

2. yarış ise Göreme'de koşuldu. Bu yarışmalarda Junior Women klasmanında Evrim Hazal 1. olurken Ekin Kars 2. oldu. Abdurrahman Dandal ise Genel klasmanda 4.'lüğü, Yakup Kamsız 12.'liği aldı.

Yurtdışı katılımın yoğun olduğu yarışmada sıkı mücadele eden Esbike ekibi başarıyı elde etti ve bir çok yabancı sporcuyla geride bıraktı. Bir sonraki sene Avrupa Şampiyonasında yarışmaya hak kazanan ekip Bolu'da yapılacak bir sonraki yarışta deneyimlerini geliştirecekler.

www.esbike.net
esbike@ttnet.net.tr



Kiteboard Dünya Şampiyonası'nın ikinci ayağı İstanbul'da

Kiteboard Pro World Tour'un 9 ayaklı dünya kupası serisinin İstanbul ayağı, 18-25 Haziran tarihleri arasında İstanbul Burç Beach'de gerçekleşiyor. Dünyanın en iyi 44 kiteboard sporcusunun katıldığı kupada ülkemizi 5 sporcu temsil ediyor. 19 Haziran Pazartesi günü saat 18:00'da Burç Beach'te startı verilecek olan şampiyonada birbirinden ünlü sporcular birincilik mücadelesi veriyor.

Windsurf'ü andıran, ancak yelken yerine "kite" adı verilen ve uçurtma ile paraşüt arası bir ekipmanla rüzgar kontrolüne dayalı bir

board sporu olan "Kiteboard", dünyada en yeni su sporu olarak ilgi görüyor. Kiteboard için en uygun sahillerden biri olan Kilyos Gümüşdere'de düzenlenecek Kiteboard World Cup'a aralarında Güney Afrika, İspanya, Portekiz, Rusya, İsrail, Hollanda, Fransa, İngiltere, Yeni Zelanda ve Brezilya gibi ülkelerin bulunduğu farklı kıtalardan sporcular katılıyor.

Bu yıl ilk ayağı İtalya Como gölünde gerçekleşen, Yunanistan, Fas, Brezilya, Portekiz, Fransa ve Yeni Kaledonya Avustralya ayaklarıyla devam ederek Güney Afrika'da sona erecek olan Kiteboard Pro World Tour'un Final yarışları sonunda kadın ve erkek kategorilerinde dereceye giren sporcular 30.000 ABD doları tutarındaki toplam para ödülünü paylaşacaklar.

Petrol Ofisi Windsurf Avrupa Şampiyonası sona erdi



Uluslararası Yelken Federasyonu ISAF, RS:X Sınıf Birliği ve IWA işbirliğinde, Türkiye Yelken Federasyonu otoritesi altında 10 Haziran'dan 16 Hazirana kadar Alaçatı'da düzenlenen Petrol Ofisi Avrupa Windsurf Şampiyonası muhteşem bir finale sona erdi.

Şampiyonaya katılan 27 ülkeden 94 erkek ve 38 bayan sporcu arasından başarılı 10 finalist final yarışlarında hem Avrupa Şampiyonası için madalya mücadelesi verdi hem de dünya sıralaması için puan topladılar.

Dünyanın en iyi windsurfçülerinin kıyasıya mücadelesine sahne olan Erkekler Final yarışı sonunda Avrupa Şampiyonları belli oldu. İlk sırayı Şampiyona'nın favori ismi İngiliz Sporcu Nick Demsey elde etti. 2.liği Hollanda'dan Joeri Van Dijk kazanırken 3. sırada Fransız Nicolas Hugue yer aldı. Avrupa Şampiyonları Açık kategorisinde de aynı sıralama ile yer aldılar. Ülkemizi 2 kez Olimpiyatlarda temsil eden Ertuğrul İçingir Avrupa Şampiyonası'nda 10.sırada yer aldı.

Kadınlar kategorisinde yaşanan mücadele sonunda Avrupa Şampiyon'luğunu İspanyol sporcu Blanca Dominguez Manchon elde ederken, tecrübeli İngiliz sporcu Bryony Shaw 2.ciliği kazandı. 3. sırada ise Fransız sporcu Pauline Perrin yer aldı. Kadınlar Açık kategorisinde ise 1.ve 2. sıralaması değişmezken 3.cülüğü Yunanlı sporcu Antonia Frai elde etti.

One Hotel Resorts Ephesus'da yapılan ödül törenine İzmir Vali Yardımcısı, Çeşme Kaymakamı, Alaçatı Belediye Başkanı, İzmir Gençlik Spor İl Müdürü ve diğer yetkililer katıldılar. Uluslar arası Jüri üyeleri ve hakemler de madalya ile ödüllendirildi. Türkiye Yelken Federasyonu Başkanı Azat Baykal, Uluslar arası Jüri Başkanı Aaron Botzer ve Petrol Ofisi İzmir Saha müdürü Sabri Karakaya konuşma yaparak

dereceye girenlerin ödülleri verdiler. Dereceye giren sporcular kupa, madalya ve Oakley ile Jansport'dan hediyeler ile ödüllendirildiler. Ödül töreni canlı konser ile sona erdi.

2004 Olimpiyat Oyunları sonrasında olimpiik windsurf sınıfında yapılan malzeme değişikliği sonrasında yapılan ilk kıtasal Şampiyona olma özelliğini taşıyan Petrol Ofisi Olimpiik Windsurf Avrupa Şampiyonası birçok Dünya ve Olimpiyat Şampiyonu'nu Alaçatı'da ağırladı. Ülkemiz ve Alaçatı tabii güzelliği ve tüm sporculardan büyük övgü alırken, Organizasyon da uluslararası teknik heyetten tam puan aldı.

SONUÇLAR	
Erkekler Açık Kategori	
1- Nick Dempsey	İngiltere
2- Joeri Van Dijk	Hollanda
3- Nicolas Huguet	Fransa
4- Maksym Obeieremko	Polonya
5- Piotr Myska	Polonya
6- Prezemek Miarczyński	Polonya
7- Nicolas Gal le	Fransa
8- Tom Ashley	Yeni Zelanda
9- Jon-Paul Tobin	Yeni Zelanda
10 - Yin King Chan	Hong Kong
Erkekler Avrupa Şampiyonası	
1- Nick Dempsey	İngiltere
2- Joeri Van Dijk	Hollanda
3- Nicolas Huguet	Fransa
4- Maksym Obeieremko	Polonya
5- Piotr Myska	Polonya
6- Nicolas Gal le	Fransa
7- Prezemek Miarczyński	Polonya
8- Samuel Launay	Fransa
9- Nikos Kakiannakis	Yunanistan
10 - Ertuğrul İçingir	Türkiye
Kadınlar Açık Kategori	
1- Blanca Dominguez Manchon	İspanya
2- Bryony Shaw	İngiltere
3- Antonia Frai	Yunanistan
4- Pauline Perrin	Fransa
5- Kel Wai Chan	Hong Kong
6- Flavia Tartaglino	İtalya
7- Olga Maslivets	Ukrayna
8- Maayan Davidovich	İsrail
9- Zofia Klepacka	Polonya
10 - Lise Vidal	Fransa
Kadınlar Avrupa Şampiyonası	
1- Blanca Dominguez Manchon	İspanya
2- Bryony Shaw	İngiltere
3- Pauline Perrin	Fransa
4- Antonia Frai	Yunanistan
5- Flavia Tartaglino	İtalya
6- Olga Maslivets	Ukrayna
7- Maayan Davidovich	İsrail
8- Zofia Klepacka	Polonya
9- Lise Vidal	Fransa



En az yakıtla, en fazla mesafe nasıl kat edilir?

20 ülkeden öğrencilerin toplam 146 proje ile katıldığı Shell Eco-marathon'da Fransız ekibin tasarladığı otomobil, 1 litre yakıtla 2 bin 885 km yol kat ederek birinciliği elde etti.

20-21 Mayıs tarihlerinde Fransa'nın Nogaro Kentinde Avrupa Birliği Enerji Komisyonu'nun himayesinde düzenlenen Shell Eco-marathon'da ülkemizi temsil eden 8 okuldan Sakıp Sabancı Anadolu Lisesi, estetik, ergonomi, teknik fizibilite açısından en yenilikçi bulunan üç tasarıma verilen SKF Tasarım Ödülü'nü aldı.

Tasarımında "damla" profilini öne çıkardıkları, sportif çizgilere sahip "Kibeli C11" adlı otomobilleriyle yarışmaya katılan ekibin projesi beğeni ile karşılandı. "Kibeli C11" in dış yüzeyi, günümüzde F1 araçlarında, uzay mekiklerinde kullanılan ve hafifliği, dayanıklılığı ile öne çıkan karbonfiber malzeme ile kaplı. Yarışmaya hidrojen ile çalışan otomobilleriyle katılan Özel Kasımoğlu Coşkun Fen Lisesi ise, 1 litre yakıt ile bin 145 km yol kat ederek Avrupa 23.'cüsü oldu. Shell Eco-marathon'da "Tomurcuk" adlı projeleri ile hidrojen kategorisinde yarışan tek lise olan Özel Kasımoğlu Coşkun Fen Lisesi, elde ettiği sonuç ile liselerarasında ise 5. oldu.

Türkiye'den katılan ekipler farklı etkinliklerle de ilgi topladı. Ziyaretçilere nazar boncuğu dağıtan, Tan Sağtürk'ün koreografisiyle hazırladıkları modern dans gösterisini sunan, yanlarında getirdikleri küçük tüp ve cezveyle tüm misafirlere Türk kahvesi yapan, hazırladıkları Türk el sanatları eserlerini stantlarında sergileyen öğrenciler, Türk kültürünün tanıtımına yönelik yaptıkları bu etkinliklerle büyük beğeni topladı.



*Der
yanın
say
fası*





*haberler,
haberleer,
haberleer...*

- Baja yarış görevlileri, görevlerini hiç sektirmeden yerine getirdi.
- Doğaseverlerin hafta sonu gezilerinde trafik oluşmaya başladı.
- Benzin fiyatlarındaki artışlar offroadçuları zor durumda bırakıyor.



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

Alan adınızın tescilini ve yönetimini başkalarına bırakmayın,

kullanıcı dostu arayüzü ile internet alan adı tescili ve yönetimi artık çok kolay



2.6 \$'dan başlayan fiyatlarla internet alan adı tescili...

com, net, org, info, biz, name, in, com.in, com.tr, net.tr, org.tr, info.tr, name.tr gibi alan adı uzantıları en uygun fiyatlarla www.asoregister.com'da

www.asoregister.com

0212 - 222 38 01 - 222 16 08

**Aslında
hayat çok basit!**



Yaşamın tadına mı varmak istiyorsunuz? O zaman size FES 250 Foresight'ı tavsiye ederiz. Onunla şehir yaşamı bir eğlence... İşten eve gitmek bir terapi... Uzun yolculuklar rahat ve sorunsuz... Foresight, iki kişi için tasarlanmış geniş selesi, üstün aerodinamik tasarımı, pürüzsüz ve sessiz tek silindirli motoru ile hayatınızı kolaylaştırıyor; size sadece keyif almak kalıyor. **Üstelik, ÖTV'nin büyük bir kısmı, herkesçe örnek alınan teknoloji, sağlamlık ve güvenilirlik Honda'da fiyatlara dahil!**

Honda'nın tercihi **Castrol**

