

**Bir motokros
yarışının
öncesi ve sonrası**

Peygamberlerin izinde
Rota: Suriye-Ürdün

**Dünya'nın
Göbek Deligi...**
Paskalya Adası

FREE LIFE
4X4
Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi



**Sapanca'da
Trophy**

**Audi Q Yedi mi?
Yemedi mi?**

Test Sürüşü

**Kia Sorento
X-Force**

Yolda, yol dışında ve
yol tepesinde 2 gün.





Hyundai Tucson,
Amerika'da "İlk Kalite Değerlendirmesi'nde
Kendi Sınıfındaki Araçlar Arasında **En Üst Sırada**"



Otomotivin beşiği Amerika'da J.D. Power and Associates tarafından yapılan IQS - Initial Quality Study (İlk Kalite Değerlendirmesi) araştırmasında bu yıl, Hyundai Tucson kendi sınıfında ödüle layık görüldü.



www.hyundai.com.tr

Müşteri Danışma Merkezi: (0216) 571 63 01



Hyundai Tucson, Amerika'da J.D. Power and Associates araştırma şirketi tarafından gerçekleştirilen "2006 İlk Kalite Değerlendirmesi"nde (2006 U.S. Initial Quality StudySM) 100 araç başına çıkan problemlere göre yapılan değerlendirmede, Compact multi-activity araçlar sınıfında "en az sorun çıkartan" araç olarak ödüllendirildi. Araştırma, yeni araç sahibi 63.607 Amerikalı ile yürütülmüş ve 251 model test edilerek en az 90 günlük kullanım sonunda ortaya çıkan problemler değerlendirilmiştir.

Drive your way

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
Derya Kızıldaş
Ercan Tural
Erkan Birinci
Gürsel Akay
Hakan Erman
Kemal Merkit
Levent Uysal
Mehmet Becce
Nuri Peri
Taner Eraslan
Turgay Avcı
Ümit Çukurel
Volkan Akkoç
Volkan Şekerci

Yönetim Merkezi

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

Tel : (0212) 222 38 01 - 222 16 08
Fax : (0212) 220 65 80
e-mail: info@4x4freelife.com
http://www.4x4freelife.com

Ege Bölge Temsilcisi

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

Baskı

Saner Matbaacılık

Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

Tüm yayın hakları Aso Reklam İletişim ve Yazılım Hizmetleri San. ve Tic. Ltd. Şti.' ne aittir.
Tüm reklamların sorumluluğu firmalara, 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.

Yolda, yol dışında ve yol tepesinde 2 gün.

Kia Sorento X-Force



Sıradan bir otomobil kullanıcısı için, yol denilen şey genelde tam önünde ve lastiklerinin altındadır değil mi? Lastikler her daim yolla temas halindeyken yol ile kurulacak permutasyonlar da sınırlıdır şüphesiz...

Audi Q Yedi mi? Yemedi mi?



Yemedi arkadaşlar. Makasta bıraktık, tahterevallı gibi sallanırken yere basan iki tekerlekle zıpladı. Zaten üçüncü tekerlek de yere basınca fırladı gitti. Kuma daldık, ıslak kısımdan asfalt yoldaymış gibi giderken yumuşak kumda da takılmadı...

Yeni BMW X3 ile Köy yollarından off-road parkurlarına



BMW X3 ile Münih yollarında test sürüşüne çıkacağımız zaman önümüzde 170 km yol ve 2.5 saat zaman vardı. Harika dedik. Rahat rahat hoşumuza giden farklı bölgeleri dolaşacak, değişik yollarda aracı test edecek zamanımız var. BMW X3 için 170 km mesafe nedir ki?

Fog, Rain, Mud, Wonderfull... Tesekur ederim.



Televizyon kameralarına çamurlu, yorgun ama mutlu bir yüzle dönüp, "Sis, yağmur, çamur, mükemmel" dedi ve bozuk bir Türkçe ile devam etti; "Tesekurler."

Eylül'de Tuz Gölü



Geçen aylarda bir grup kaçık "off-road'cu bir hayalin peşine düşmüş ve Tuz Gölü'nde bisiklet safari yapmıştık. Off-road'cunun bisiklete bineni olarak harika, doyumsuz bir deneyim yaşamıştık. Bu ay, izin verirsiniz, hızını alamamış aynı kaçık grubu olarak sizi yine aynı yere götürmek istiyorum.

Uğraştıkça kaybolamayacaksınız!



Tam anlamıyla bir strateji sporu olan Orienteering – Doğada Yön Bulma, koşarken düşünüp analiz etmeyi, doğru karar verip uygulayabilmeyi gerektiriyor. Bu sporla şehirdeki zihinsel yorgunluğunuz, doğada fiziksel yorgunluğa dönüşecek...

Dünyanın Göbek Deliği...



Hep bulunduğum yerden daha ötede, daha fazla yaşamın içerisinde olmak istemişimdir. Kim bilir belki de bu yüzdendir hep gidilmeyen yerlere gitme tutkum, bu yüzdendir belki de kabıma hiç sığmaz oluşum.

Sınırlı alanda sınırsız heyecan



Ankara Mogan Gölü'nde 2-3 Eylül tarihinde gerçekleştirilen ve 11 sürat teknesinin katıldığı Gölbaşı ayağında, toplam 18 turdan oluşan etabı...

Yağmur Ormanlarında trophy için hazır mısınız?



Trophy denince aklınıza 4x4 araçlarla tavana kadar su, bele kadar çamur, illa ki yağmur, aracın pes dediği yerde vinci, kazmayı, küreği, olmadı kol gücünü, dişinizi tırnağınızı kullanıp, verilen engelleri geçmek, ne pahasına olursa olsun geçmek mi geliyor?...

SDÜ 2006 Yamaç paraşütü Festivali



Olacak iş mi? Bu sene tüm festivallere katılacağım diye ant iç, ondan sonra katıldığın ilk festivalde sol bacağı kır. Kabul ediyorum bir yazı, içeriğinin en "ıyyyyy" denen kısmı ile başlamaz ama ne yapayım Isparta denince aklıma artık bir ömür boyu sol bacağım gelecek...

Orda bir dağ var uzakta...



Verçenik dergimizde sıkça rastladığınız bir isim. Görkemli Verçenik meydan okuyan duruşu ile bir çok doğa sporcusunun hayali. Bu kez bu hayalin peşinden koşan; koca sırt çantaları ile otobüse uğurlanıp, elleri yüzleri kesik içinde, güneşten kapkara olmuş, soğuktan donmuş ve 15 gündür yıkanmamış olarak dönenler 16 – 17 yaşında gençlerdi...

Bir motokros yarışının öncesi ve sonrası



Taşınabilir Formula pisti

ve yakıt hücreli formula araçları



Büyük düşünenler, geniş açılımları olan sıra dışı fikirleri ve projeleri ile gündemde yerlerini hemen alıyor ve anında coşku ve heyecan dolu bir sürecin başlamasına neden oluyorlar. Sizleri Formula yarışlarının farklı bir boyutu ile tanıştırmayı istiyoruz şimdi: Formula Zero. Gelecek sezon ilgi ile izlenecek organizasyonlardan biri olmaya aday bu yarış hem çevre korumacı yaklaşımı hem de pratik fikirleri ile dikkat çekiyor.

Peygamberlerin izinde



1.5 yıl önce, 4x4 aracımızla, Suriye ve Ürdün'e doğru çöllerin ve mistik yerleşim merkezlerinin arasından geçecek bir gezi planı yapmaya başladığımızda, hayal kurduğumuzun farkındaydık. Daha 4x4 bir aracımız bile yoktu. Sonra Defender'imi aldım...



Bu senenin son kuru yazısı...

Ayşin Uysal

Aile çadırımız bulunur

-Şimdi yandınız işte!

Tepki, çocuk sahibi olacağımızı duyan tüm sağduyu sahibi eş dosttan gelmişti. Çocuk bezi, biberonlar, uykusuz geceler, evde devamlı bir süt ve kaka kokusu, gece gezmelerini de unutun tabii. Kamp ve gezileri hiç duymamış olalım. Çoluk çocuğa karışyorsunuz.

Oturduk düşündük. Çocuk sahibi olmak hayatımızın genel çizgisini ve rengini değiştirmek zorunda mıydı ki? Hadi bakalım dedik, el mi yaman, bebek mi yaman göreceğiz.

Gördük de. Çocuk bezi, biberonlar, uykusuz geceler, evde devamlı bir süt ve kaka kokusu. Gece gezmelerini de unutmuştuk. Gece gözümüzü açacak halimiz kalmıyordu çünkü. İlk şok geçtikten sonra sıra bizde diye düşündük. Kaptık bebeği, deli misiniz çığlıkları eşliğinde kampa götürdük. Bebek maksimum performansını göstermişti. Biz de ilgi ile izlemiştik. Bakalım bizim performansımızı nasıl bulacaktı? Gayet memnun kaldı o da. Çimenler ilgisini çekti, denizin dalgaları uyuttu, kertenkeleler gıdıkladı, güldürdü. Sonunda herkesin kendi hayatını yaşamaya hakkı olduğuna karar verdik birlikte. O evde hükümrانlığını yaşayacaktı, biz de ev dışında. Gül gibi geçinip gittik böylece. Tabii gülün dikenleri de vardı. Bizim çoluk çocuk katıldığımız kamp grubu ikiye bölündü. Bir kısmı çocuk sahibi olmaya tövbe ederken bir kısmı da, yahu böyle de oluyormuş deyip 5 yıllık programına aldı.

Dikenli tepelere ilk kendini vurduğunda, mızızlanan bebek oğlum, günün birinde elinde uzun bir yılan, anne bak ne buldum diye gelince, tamam dedik. Bu oldu. Kızım açısından biraz daha karışık bir süreç

yaşadık, çünkü o dönem yamaç paraşütüne merak salmıştık. Biri 3 yaşını biraz aşmış, diğeri birkaç aylık iki çocuklu bir aileydik artık. Yine de hallettik. Bizimle iki haftayı dağlarda tepelerde geçirmeye hazır çılgın bir baby-sitter bulduk. Biz uçmayı öğrenerek döndük, çocuklar pembe yanaklar ve gülücüklerle –bir de yılanla- , baby-sitter de çocuk bakma konusunda engin bir tecrübeyle.

Sorumsuz bir anne baba mıydık? Ne münasebet. Yanımızda bilimüm –ya gerekirse- türü eşya stokları ile gidiyorduk kampa, sporu ve çocukları paylaşıyorduk. Sorun yaşamadık mı? Yaşadık tabii. Ama hem yaşam rengimiz ile bebek sahibi olmak arasında seçim yapmak zorunda kalmadık, hem de tüm bu deneyim bebeklerimize çok iyi geldi. Doğayı öğrendiler –doğa çok iyidir, sevelim cinsinden değil. Yapraklara dokunarak, çimenlerde yuvarlanarak, orman patikalarında sarmaşıklar arasında yol bularak, ateş yakmayı ve kontrol etmeyi öğrenerek, yıldızlar altında uyuyarak, ayları uzaktan olsun görerek, içinde yaşamayı ve saygı duymayı öğrendiler. Bence bunları öğrenmeseler eksik kalırlardı.

Aradan çok zaman geçti. Artık bebeklerimiz değil, boyumuzu aşkın aile bireylerimiz var. Ama geçen hafta konuştuğum bir arkadaşım, Ekim sonu Bolu'da düzenlenen Off-Road Oyunlarına katılamayacağını çünkü bebeği olduğunu söyleyince yine hatırladım geçen yılları. O nedenle buradan genel bir duyuru yapmak istiyorum.

Ey millet! Outdoor sporları “genç ve bekar” grupların tekelinde değildir. Aile çadırımız da var. Gereksiz korkular yüzünden kendinizi ve bebeğinizi bu eğlenceden mahrum etmeyin. Kapın bebeğinizi gelin.



Feronia Doğa Sporları Merkezi'nde heyecan artıyor, adrenalin yükseliyor. Arazi şartlarında, engelli parkurlarda yapılan atv safari ve off road, bedensel faaliyetle zekanın bir arada kullanılmasını sağlayan stratejik, sportif takım oyunu paintball, solüğünüzü kesiyor. Lezzetli yemeklerin sunulduğu restoranı imdadınıza yetişiyor.

Bunların yanı sıra pek çok takım oyunu, eğlenmenin, mücadelenin, baskı altında karar verebilmenin, birey olarak ekip ruhuna katkıda bulunabilmenin dinamizmini yaşamınıza kazandırıyor.

Feronia, bütün doğallığı ve cazibesiyle sizi oyuna çağırıyor...



Feronia
Doğa Sporları Merkezi

TITUS
SPORTS

**Yolda, yol dışında ve yol
tepesinde 2 gün.**

Kia Sorento X-Force

Ayşin Uysal

Sıradan bir otomobil kullanıcısı için, yol denilen şey genelde tam önünde ve lastiklerinin altındadır değil mi? Lastikler her daim yolla temas halindeyken yol ile kurulacak permutasyonlar da sınırlıdır şüphesiz. Yola arkanızı dönersiniz, yolda ters yönde gidersiniz, yolda 90 derece döner, sonra tam tur atarsınız vs. vs.

Ancak sıradan bir otomobil değil, yol ile yol dışını bağlayan bir araç sürüyorsanız yol ile ilişkiniz ilgi çekici sürprizler içerebilir. Amacınıza ya da keyfinize bağlı olarak “yol” sınırlamasına uymak zorunda kalmaz, yolu uzak bir yanınıza ya da tamamen ardınıza alabilirsiniz. 4x4 araçların hepsi yol ile farklı açılar oluşturma şansı verir sürücüye. Bir kısım 4x4 de bu açıları zevkli şekilde yaşamınızı sağlar.

Kia Sorento X-Force ile tanışmak için Kapadokya'ya vardığımız andan itibaren yol ile saklambaç oynadık devamlı. Yol bazen lastiklerimizin altında dümdüz ve kesintisiz bizi gideceğimiz yere ulaştırdı; bazen yola sırtımızı dönüp uzaklaştık, peri bacalarının arasına daldık, yolla çok sonra buluştuk. Hatta bazen de yolu yüzlerce metre altımızda gördük. Kia 4x4'ler henüz uçuşa yetisine sahip değil. Ama bu seferki turun adı "The Power of Surprise"dı. Ve Kia bizi şaşırtmak

için gerçekten elindeki tüm olanakları kullandı.

Kia Sorento ile güne erken başladık. İki gün boyunca sadece asfalt yolda değil Kapadokya'nın meydan okuyan sıra dışı patikalarında da dolaşacaktık –bana sorarsanız bu toprak ve kayalık yol ağlarında araç sürmeyen biri Kapadokya'da dolaştım dememeli.- Ancak Demir Bükey Eğitim Merkezi tarafından hazırlanan bu parkura

başlamadan önce, off-road ile ilgili temel bilgilerimizi gözden geçirmemiz hatırlatıldı bize. Eğitimcilerimiz Mehmet Özcan ve Yener Gülünay ile birlikte bir 4x4 araca oturma ve direksiyonu tutma pozisyonlarının, farklı engelleri aşarken araçla uyum içinde davranmanın yollarının ve güvenlik için gerekli detayların üzerinden geçtik. Ardından, iki gün boyunca "bizim" aracımız olmak için bekleyen Sorento'lardan Sorento beğenmek için dışarı çıktık. Kia Sorento'lar





otelin önünde uzun –ve siyah- bir konvoy halinde uzanıyordu. Görünen o ki, ince bir zevki yansıtan renk yelpazesine rağmen tüketici yine de siyahı tercih ediyordu.

Konvoy halinde ilerleyerek sabah mahmurluğunu yeni yeni üstünden atan Uçhisar'dan yola çıktık ve taş döşeli ara sokaklardan geçerek yavaş yavaş yerleşim yerlerini geride bıraktık. Asfaltı terkedip birbiri ardından tozlu sapaklara dalmaya başladığımızda keyfim yerine geldi. Yanlış anlamayın Sorento X-Force'un asfaltta pürüzsüz ve hızlı gidişi beni mutlu etmediğinden değil, ama bilirsiniz biz off-

road'culara rahat batır genelde. Aracın ivme kazanma yeteneği, otomatik ve manuel kullanımda rahatlığı, ses izolasyonu ve araç içi donanım gerçekten tatmin ediciydi; ama ben yine de mıcır yollarda viraj alırken, kayalık dar geçitlerden geçerken, tozdan göz gözü görmez daracık yollarda hızlanırken, dallar camlara çarparken ve sular kapı seviyesini geçerken aracı kullanmak ve neler yapabildiğini görmek istiyordum. Keşke başka şey isteseymişim. Hepsi de oldu. Kapadokya macerasının oldukça keyifli bir bölümünü de yol üstünde değil yol "üzerinde" yaşadık. Hem de yüzlerce metre üzerinde. Kia bu kez bize balonla bir

arazi sürüşü yaptırdı. Sabah henüz güneş doğmadan doğan onlarca balon ile renklenen gökyüzünde irtifa kazandıkça, arazi şekilleri giderek daha önemsiz daha kolay geçilir göründüler gözümüze. Balonun pilotu Mike, bu yanlış fikrimizi gidermek için aşağıya doğru alçalıp peri bacalarının arasına daldı ve sivri tehdit edici formları ile arazinin yapısını tekrar algılamamızı sağladı.

Gün içinde, az önce tepelerinden geçtiğimiz sarp kayalık kanyonların aralarında dolaştık. Yüksek kayalara oyulmuş güvercinliklerin, dimdik kanyonların, yaz sonu olmasına karşın hala akan derelerin içinden geçerek

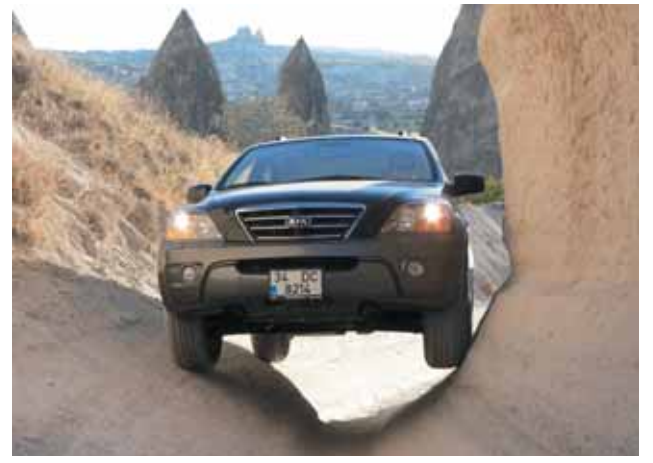


eski bir konakta mola verdik. İncecik açılmış ev baklavası ve kahve ile biten yemeğin ardından rehavete karşı önlem olarak hemen tekrar araziye daldık. Bu arada hemen belirtiyim Kia Sorento “gerçek” bir arazi aracı. Bildiğiniz gibi yeni trendlerde otomatik 4 tekerlekten çekişli araçlar ağırlıkta. Yani normalde iki çeker olarak tepki veren araç –genelde %40-%60 oran ile- herhangi bir tekerleğin patinajda kalması durumunda gücü otomatik olarak dağıtarak; aracın ıslak, karlı ve çamurlu zeminlerde de tutunmasını sağlıyor. Ama arazide kullanmak üzere tasarlanmış araçlar genelde bir orta diferansiyel ile, zeminin durumuna

göre, 2 çeker (2H – 2HIGH) ve 4 çeker (4H - HIGH) seçme şansı sunuyorlar sürücüye. Gerçek arazi araçlarında ise hız değil de güç gerektiren durumlarda, zor engelleri aşarken hızı düşürüp torku arttıran ağır tahvil oranı (4L – 4LOW) bulunuyor. 2 çeker konumunda arkadan itişli bir araç olan Kia Sorento X-Force da 4 çeker seçeneğini ve ağır arazi koşullarında devreye sokabileceğiniz 4LOW seçeneğini sunan bir arazi aracı. Aracın yaklaşma ve kaçış açıları da arazi için uygun. (Yaklaşma açısı 28.4 ve kaçış açısı 25.8 derece) Karın açısı, asfalt kullanımda rahatlığı da göz ardı etmek istemeyen ve dingil mesafesini uzun tutan tüm 4x4’ler gibi

bir miktar sorunlu. Ancak standart asfalt lastikleri ile farklı engel tiplerini denediğimiz parkurda ne aracın yüksekliği (203 mm) ne de açılarından ötürü bir sorun yaşamadık.

Eski ve yeni Sorento arasındaki özellikle dış görünüşten başlayan farklılıklar var. Radyatör ızgarası, projeksiyon tipi ön farlar, ön ve arka tamponun yapısı farklı. İç mekanda Led ışıklı tipi aydınlatma, iki renk seçenekli ahşap görünümlü ön panel, daha ergonomik direksiyon düğmeleri dikkat çekiyor. Tam otomatik çift bölge klima, geliştirilmiş bilgi ekranı, Entegre DVD oynatıcı, entegre navigasyon sistemi



ve dokunmatik ekran sunulan farklılıklar arasında. Motor 2.5cc 170 beygir dizel motor. ESP, Aktif kafalıklar, Yolcu hava yastığı kapama opsiyonu da güvenle ilgili farklılıklar.

Aracın yeni görünümü biraz daha spor ve enerjik bir çizgiye yaklaşmış. Kia bu sefer siyahın dışında sadece metalik gri ve türevlerine ağırlık vermiş. Her ne kadar siyah bu araca yakışıyorsa da farklı renk seçeneklerinin de denenmesinde yarar var derim. Hiç değilse böylelikle kendi aracınızı devamlı başka araçlarla karıştırmazsınız. (Kia Sorento'nun pazar payı düşünüldüğünde kısa sürede etrafta bir çok siyah Sorento görüneceğini şimdiden tahmin edebiliyorum.) İç tasarımda kullanılan renkler, araçtaki eşya konacak gözlerin dağılımı, direksiyon ve vitesin kullanımı, göstergelerin ve fonksiyon düğmelerinin yerleri uygun. Aracın Mobil Multimedya Ünitesini ise çok merak etmemeye karşın kullanamadım. Aslında, multimedya ünitesine entegre GPS navigasyon sistemi

ile ve yapılan özel bir anlaşma ile Türkçe sesli navigasyon ile kaybolmadan adrese ulaşmak mümkün. (Tabii adresi Aşıklar vadisindeki 3. peri bacasının yanındaki aralık diye vermezseniz.) Belirli yön okuma ve harita seçenekleri de var. Ama ne yazık ki farklı ayar seçenekleri sunsa da ekranın konumundan ötürü araç hareket halindeyken ve makul seviyede güneş ışığı varken ekrandaki verilerin görülmesine olanak yok. Yol bilgi ekranında ise yaptığımız kilometreyi, harcadığınız yakıtı, ortalama hızı ve en önemlisi, eğer arazide ilerleyip kaybolduysanız pusulayı görebiliyorsunuz.

Araçtaki en büyük farklılıklar teknolojisinde. 2.5-litrelik Değişken Geometreli Turboşarjlı dizel motor, 3.800 dev/dak'ta 170 Ps güç ve 2.000 dev/dak'ta 40.0 kg.m tork üreterek tatminkar bir performans sağlıyor. Soğutma sisteminin kapasitesi intercooler'e eklenen soğutucu fan ile artırılırken, şanzıman yapısındaki değişiklikler ve süspansiyon sistemi de dikkat çekiyor. Ön bağımsız

arka rigid aks 5 kollu sistem yolda rahat bir direksiyon kontrolü arazide ise daha az zıplama ve performans kazandırmış. Yüke göre kendinden ayarlı amortisörler de aracın arkasının ağırlığa göre alçalıp yükselmesini sağlıyor. ABS ve dengeleme sistemleri (ESP) dışında kalkış anında patinajı engelleyici TCS sistemi de sorunlu zeminlerde kalkış için avantajlı.

Kapadokya'daki ilgi çekici parkurlarda Sorento X-Force'daki tüm bu sistemleri kıyaslama ve test etme şansı bulduk. Özellikle daracık "V" şeklinde kaya vadilerinde iki teker askıdayken bile ilerlemesi, güvenilir bir arazi yoldaşı olduğunu ortaya koydu. Gerçi 4x4 SUV tarzı araçları satın alan kişilerden kaçının aracını bu şekilde askıda görmek isteyebileceğini tahmin etmekte zorlanıyorum, ama illaki her yüz kişiden birkaçında uçuk kaçık bir gen özelliği ortaya çıkabiliyor. Off-road geninden umut kesilmez.

EL TİPİ GPS ALICISI TEKNOLOJİSİNDE SON NOKTA

- Sınırsız Veri Kaydı
- Dizin Dosya Mantığı ile Veri Tasnifi
- Alan ve Çevre Hesabı
- Li-Ion Şarjlı Batarya
- USB Bağlantı
- Türkçe Menü ve Yazılım
- 512 SD Hafıza Kartı Hediyeğimizdir

3-D Topografya ile Tepeler, Vadiler, Sokaklar
(Şu An 33 Şehir, Yıl Sonuna Doğru 50 Şehir)
Caddeler, Karayolları, Köy Detayında Yerleşim
Yerleri Ve Köy Yolları



4. Cad. No:99-15 Öveçler ANKARA Tel: 0312-4787270-71

www.gpsturk.net

MAGELLAN®

Navigasyon Sistemleri

A tall, rusted metal structure, possibly a navigational aid or a small tower, stands in the ocean. It has a wooden platform near the top and is topped with a red flag and a blue flag. The structure is mounted on a large, rusted metal base. The ocean is blue with white waves, and the sky is blue with white clouds. A rocky coastline is visible on the right side of the image.

Audi Q Yedi mi? Yemedi mi?

Derya Kızıltaş

Yemedi arkadaşlar. Makasta bıraktık, tahterevallı gibi sallanırken yere basan iki tekerlekle zıpladı. Zaten üçüncü tekerlek de yere basınca fırladı gitti. Kuma daldık, ıslak kısımdan asfalt yoldaymış gibi giderken yumuşak kumda da takılmadı. Ancak sıkı off-road'larda karşılaşabileceğimiz eğimler kadar yana yatırdık, devrilmedi. Suya girdik, pardon denize girdik çıktık, en ufak bir tekleme olmadı. Kısaca zor durumda bırakmak için elimizden geleni denedik, yemedi.

Audi'ciler ne diyor biliyor musunuz? Otomobiller için dört tekerlekten çekişli bir sistem ürettik; quattro. Bu sistemi modellerimize uyguladık. quattro o kadar başarılı oldu ki, bu sefer quattro için bir otomobil üretmemiz gerekti. Ve işte Audi Q7 doğdu. Şimdi "quattro'nun başarısı da neymiş ki?" diyeceksiniz. 1982 ve 1984 Alman ralli şampiyonu Harald Demuth 1986 yılında Audi 100 quattro'suyla dünya televizyonlarında reklam filmi olarak da gösterilen sadece 78 m'lik küçük bir seyahat yapmış. Finlandiya Kaipola'daki buz kaplı

kayakla atlama tepesine rampadan çıkmış. Başarı konusu tamam herhalde? Gelin şimdi aracın içini, dışını inceleyelim.

Test günü aracı gördüğümde bir kere rengini çok beğendim. Siyah değil, patlıcan moru gibi ama mor da değil. Görüntüleri yansıtan pırlıl pırlıl bir renk. Gün boyunca orman içindeyken ağaçlar ve yaprakların, deniz kenarındayken gökyüzü ve bulutların kaput üzerinde yansıması görsel zenginlik verdi. Araca yandan baktığımda, ön tamponun ön tekerlek merkezinden daha aşağı

uzanması; ön tekerlekten başlayıp arka tekerleğe kadar uzayan çizginin önden arkaya doğru yükselmesi ve arka tavandan arka tampona gelen bombenin şekli ile, start için yerini almış fırlamaya hazır bir 100 metre koşucusuna benziyor. Arkadan baktığında, alttaki çift egzoz çıkışı ve arka camın üzerindeki camı yağmurdan, kardan koruyabilecek siperlik arabaya spor bir görünüm vermiş. Arkadaki stop lambaları beni görmezseniz olmaz dercesine siperliğin altında camdan başlayıp, arka kapak kenarlarında irice devam edip, bagaj kapağı





açıldığında “o zaman tampondakileri görün” der gibi çizgi halinde tamponda bitiyor. Öndeki farlarda da 3 kademe göze çarpıyor. Üstte çekik gözlü cam içine yerleştirilmiş elektrikli yükseklik ayarı yapılabilen, far yıkama sistemine sahip xenon farlardan içtekiler 7,5, dıştakiler 15 dereceye kadar yön değiştirip yolu aydınlatıyor. Ortada çizgi halindeki park lambaları ve sinyallerin altında 3. kademe sis lambaları yer alıyor. Standart araçta 18 inç’lik jantlara 255/55 lastikler takılıken test aracımızın opsiyonel 20 inç’lik jantlarında 275/45 lastikler vardı. Lastik yanağının incilmesi off-road şartlarına uygun olmasa da, otobanda avantaj sağlarken büyük jantlar araçta daha gösterişli duruyor.

Anahtar cebimizde arabaya yaklaşıyoruz ve kapılar kendiliğinden açılıyor. İçeri girip elektrik kumandalı, bel destek ayarı olan, ayarları hafızaya alabilen, ısıtılabilir deri koltuğa oturunca koltuk ayarlarının sol ön kapı üzerindeki düğmelerden hafızaya alabiliyorsunuz. Ayrıca gövde renginde ve kamyonetleri aratmayacak büyüklükteki elektrikli katlanır, ısıtılabilir, hafızalı, kararar dış aynaların üzerindeki kör noktada otomobil olduğunda yanarak sürücüyü ikaz eden ışıklı sistemin kumandası da sol ön kapıda. Ön camdan oldukça geniş görüş açısına sahipsiniz. Hatta silecekler bile görüntüde yer almıyor. Yağmur sensörlü silecekler çalıştırıldığında her nasıl lastikleri varsa hiç ses çıkarmadan camı silip, cam altı

ile kaput arasında bir yerde görüş alanından kayboluyorlar.

İçini şöyle bir incelemeye başlarsak, dört kapıdaki ceplerde 1,5 lt’lik pet su şişelerinin konulabileceği yuvalar var. Sağ koltuk altındaki küçük çekmece bayanların çok hoşlanacağı bir eşya kutusu olmuş. Arka koltuklar 60/40 oranında ayrı ayrı katlanabiliyor ve oturma konumundayken ileri geri kaydırılabilir. 7 kişi kapasiteli araçta en arkadaki üçüncü sıra koltuklar yatıkken ikinci sıradaki arka koltukları en geri noktaya aldığınızda arkada makam arabası genişliğinde bacak bacak üstüne atabileceğiniz bir oturma alanı oluşuyor. Zaten bu mekanın genişliğini aracın arka



kapısının ön kapısı kadar uzun olmasından da anlayabiliyoruz. Arka koltukların orta bölümünü açtığımızda, bardaklıklara sahip kapaklı bir kutuyu kol dayama olarak kullanıyorsunuz. Bir gün kampa gittiğinizde, hani yağmur yağar da çadır kurarken ıslanmak istemezseniz, arkadaki tüm koltukları yatırıp iki kişilik yatak odanızda geceleylebilirsiniz. Arka bagaj alanındaki dört tutucu noktanın birer ray üzerinde ileri geri ayarlanabilmesi, eşyaları sabitlemek açısından çok kullanışlı. Arka camla birlikte açılan bagaj kapağının bir düğmeye bastığınızda kendi kendine kapanması çok etkileyici. Işıklı aynalara sahip güneşliklerin ikili olup ön ve yana açılabilmesi güneşten güzel bir koruma sağlıyor. Park frenini sol ayağınızla kullanıp yine soldaki bir kolla bırakıyorsunuz.

Üç kollu direksiyon simidinin üst boşluğundan gözüken gösterge tablosunu üst kenarına, direksiyonun yuvarlaklığı ile aynı bombe verilerek muhteşem bir bütünlük sağlanmış. Gösterge tablosu ve klima kumandasındaki ışıklarda, benim bir araya geldiğinde uyumunu çok beğendiğim mavi, kırmızı ve beyaz

renkler kullanılmış. Direksiyonun kendi konumunuza göre ileri-geri, yukarı-aşağı ayarları direksiyon gövdesinin sol altındaki elektrikli düğme ile yapılıyor. Telefonunuzu, Bluetooth'lu cep telefonlarının aracın GSM modülüne uyumuyla direksiyon üzerinden kullanabiliyorsunuz.

Gösterge tablosunda, soldaki devir saatinin sol altında hararet saati, ortasındaki dijital göstergede saat ve tarih yer alıyor. Sağdaki kilometre saatinin sağ altında benzin göstergesi, yine ortasındaki dijital ekranda aracın kaç kilometrede olduğunu ve kısa seyahat mesafesini görebiliyorsunuz. Her ikisinin ortasında ise küçük bir bilgi ekranı var. Radyo kanalını, hava sıcaklığını, kalan yakıtla gidebileceğiniz mesafeyi, vites konumunuzu, açılan veya açık kalan kapıyı, eğer falanca km hızdan yukarı çıkarsanız sesli sinyalle haber vermesini ayarladınızsa o km'yi hep bu ekrandan izleyebiliyorsunuz.

Sağa doğru baktığınızda, vites kolunun arkasındaki orta düğmeden kullanılan MMI kumanda ünitesinin ekranı gözüktüyor. Bir çok fonksiyonunu henüz gerekli veriler yüklenmediği için kullanamadığımız sistem;

araç fonksiyonların kişileştirilmesini, 14 hoparlörlü, 270 watt gücünde Bose Surround ses sistemine sahip radyo ve CD kullanımını, süspansiyon sistemiyle ilgili ayarları 7 inç'lik renkli ekran üzerinde yapma ve takip etme şansı veriyor. Henüz ülkemizde faydalanamadığımız navigasyon sistemi de yine bu ünite ve ekrandan kullanılıyor. İçinde yan yolcu airbag kapama düğmesi bulunan soğutuculu torpido gözü bir düğmeyle açılıyor. Park mesafe kontrol sisteminin ön ve arka tampondaki göze batmayacak şekilde yerleştirilen sensörlerinden gelen sinyalleri ve arka kapak tutacağına yanındaki kameradan, geri vites geçtiğinizde çıkan görüntüyü yine MMI ekranından izliyorsunuz. Aynı ekran geri vitesteyken ön tekerlek izlerini de yön olarak gösteriyor. Gece siz arabaya yaklaştığınızda veya arabadan inip evinizin kapısına gidene kadar ışıkların yanmasını sağlayıp, bunun süresini MMI ünitesinden ayarlayıp ekranından görebiliyorsunuz. Otomatik klima sistemini öndeki sağ sol ve arkadaki sağ sol yolcular için ayrı ayrı sıcaklıklara ayarlayabiliyorsunuz. Ön-arka konsolda ve ilaveten bagajda 12 volt'luk elektrik soketleri yer alıyor.

Artık motoru çalıştıracamız, anahtar hala cebimizde vites kolu yanındaki start düğmesine basıyoruz ve 4,2 lt'lik 8 silindirli benzinli V motor çalışıyor. Hareket ediyoruz, istersek otomatik konumda kullandığımız, istersek manuel konuma alıp kendimiz vites değiştirerek kullandığımız 6 vitesli tiptronic şanzımanla 6800 devirde 350 HP güç üreten motordan 3500 devirde 440 Nm tork elde ediyoruz. Q7'nin bir de 3 lt'lik dizel motora sahip modeli var. V6 Common-Rail teknolojili dizel motorla da 4000 devirde 233 HP güç, 1750-2750 devir aralığında 500 Nm tork elde ediliyor. Yüksekliği 174 cm ile 4x4'ler için normal olan, 508 cm'lik boyu ve 198 cm'lik genişliği ile oldukça iri 2240 kg'lık aracın yakıt harcamalarına gelince, 4.2 motorun şehir içi harcaması 19.5 lt, şehir dışı 10.2 lt, ortalamada 13.6 lt. Dizelde ise bu harcamalar sırasıyla 14.6 , 8.3 , 10.5 lt'ye düşüyor.

2440 kg ağırlığındaki aracı tiptronic şanzımana alınca, direksiyon üzerindeki tetiklerden orta parmaklarınızla vites değiştirerek kullanırken Q7, 125'lik enduro motosiklet gibi fırlaya fırlaya gidiyor. Hız sabitleme sistemi yine direksiyonun yanında yer alıyor. quattro sürekli 4 tekerlekten çekiş sistemine sahip, asimetrik çekiş kuvveti dağılımı yapan ve kendini kilitleyebilen orta diferansiyel gücü normalde öne % 23 arkaya

% 77 dağıtıyor. Şartlara ve ihtiyaca göre bu oranlar terse dönene kadar değişebiliyor.

0-100 km hızlanmaları fabrika bilgilerinde 4.2 benzinli motor için 7.4 saniye, dizel motor için 9.1 saniye olarak belirtilmiş. Ancak biz testimiz sırasında 0-100 km hızlanmayı 7.4 saniyede gerçekleştiremedik. Bunun sebebi de fabrika testlerinin yapıldığı pistler ve şartlarla, bizim hızlanmaya çalıştığımız yollar ve şartların birbirinden farklı olması. Araçta 4 tekerlekten bağımsız, 1-otomatik, 2-konfor, 3-dinamik, 4-off road ve 5-lift olarak 5 ayrı pozisyondan birini uygulayıp kullandığınız ayrıca, MMI ekranından da izleyebildiğiniz elektronik kumandalı havalı süspansiyon var. Bu süspansiyon altındaki lastiklerin basıncını sürüş esnasında ayarlayabilip basınç ve sıcaklığını MMI ekranından izleyebiliyorsunuz. Bu süspansiyonla aracın yerden yüksekliğini 20.5 cm'den 24 cm'ye çıkartmak mümkün. Alçak pozisyondayken off-road için bozuk olan yaklaşma uzaklaşma açıları 3.5 cm yükseltildiğinde önde 24 dereceye, arkada 25.4 dereceye çıkıyor ki işte o zaman başarılı bir off-road aracını kullanmaya başlıyorsunuz.

Güvenliğe gelince sürücü veya ön yolcu hem öndeki hem de koltuk yanlarındaki airbag'lerle korunurken 1. koltuk sırasından

başlayıp 3. koltuk sırasına kadar devam eden yan hava yastıkları standart olarak sunulmuş. Araçta bir de çarpışma anında yakıt kesen sistem var. Elektronik sistemlere gelmişken, ABS, EBD (Elektronik fren dağılımı), ASR (Antipatinaj kumandası), EDL (Elektronik diferansiyel kilidi) ve tüm bu sistemleri birbirine bağlayıp uygulayan, istediğimizde bir düğme ile kapatabildiğimiz ESP (Elektronik stabilite programı) yolculuğumuz süresince bize yardım etti.

Audi Q7 dar İstanbul sokaklarında değil rahat otobanlarda kullanmak için tasarlanmış. Aracın ebatları sıkışık trafikte ve iki sıra aracın park ettiği sokaklarda yol almayı zorlaştırıyor. Ayrıca herhangi bir engele -park etmiş araç, kaldırım, yaya vs- biraz fazla yaklaştığında devreye giren sesli uyarı sistemleri de sıkışık alanlarda araç kullanmayı sinir bozucu hale getirebiliyor. Benzin göstergesine gözünüzün takılması da, aracı kullanırken moralinizi bozabiliyor.

Sonuç olarak Audi Q7, lüks sedan otomobilden alacağınız hızlı ve rahat kullanım zevkini, hafta sonlarında ağır olmamak şartıyla yapacağınız off-road gezileriyle özgürlüğü, gerektiğinde şoförünüzün kullanacağı makam arabasını aynı kasada bizlere sunmuş.





www.dikeylimit.com



**Doga Sporları
Malzemeleri**



Adres : Mühürdar Cad. No:71 34710 Kadıköy / İstanbul
Tel : 0 216 3480597 **e-posta :** gezgin@gezginoutdoor.com

Yeni BMW X3 ile Köy yollarından off-road parkurlarına

Ayşin Uysal



BMW X3 ile Münih yollarında test sürüşüne çıkacağımız zaman önümüzde 170 km yol ve 2.5 saat zaman vardı. Harika dedik. Rahat rahat hoşumuza giden farklı bölgeleri dolaşacak, değişik yollarda aracı test edecek zamanımız var. BMW X3 için 170 km mesafe nedir ki?

Ufak bir ayrıntıyı atladığımızı hemen fark ettik. Trafik kurallarının “gerçekten” işlediği ve hız sınırlarının fena halde ciddiye alındığı bir ülkede araç sürüyorduk. Rotamız otobandan değil, banliyölerden geçtiği için saatte 70 km’nin üzerine çıkma şansını bir türlü yakalayamadık. Hatta yemyeşil çimenli ve rengarenk çiçekli, dik damlı, sevimli evleri ile alman “köy”lerinin arasından geçerken hızımızı daha da düşürmek zorunda kaldık. Bu hız, Türkiye ve Alman köy sokaklarını kıyaslamak açısından oldukça verimli olsa da BMW X3’ün yol performansı hakkında bize fazla bilgi vermedi ne yazık ki. Peki yol performansı hakkında hiç mi bir şey söyleyemeyeceğim? Ne münasebet. Tabii ki sert virajlarda yola yapışıyor, tabii ki özellikle manuel vites seçeneğini kullandığında kısa mesafede hızlanması mükemmel, tabii ki direksiyon ve koltuk ayarları, yüksek oturma konumu, göstergeleri, iç tasarımı, bağırmanın konforu, diz mesafesi, tavan yüksekliği, ön cam görüşü harika. Tabii ki frenlemesi güven verici, süspansiyon sistemi konforlu kullanım için planlanmış. Ama

bunları söylememe gerek yok zaten. Bir BMW kullanıyorum özetle. Tahmin edebilirsiniz.

Yeni BMW X3 aslında sadece makyaj görmüş bu yıl. Radikal bir değişim yok araçta. BMW X3’ü zaten “akıllı dört çeker özelliği”ne sahip kompakt bir SUV (Spor aktivite aracı) olarak tanıyoruz. Sis farları ve gövde rengine boyanan ön ve arka tamponların katkısı ile aracın görünüşü bir miktar değişmiş. Aracın yüzünü –önden görünüşünü- sevdim. Özellikle değişen far yapısı ile atik ve enerjik bir bakışı var. Fakat arkadan görünüşünde tam oturmamışlık var sanki. Önden arkaya doğru uzanan o akıcı çizgiler, arkada devam etmiyor. Araca önden ve arkadan baktığınızda ayrı iki aracı izliyor gibi oluyorsunuz. Ama genel olarak, yenilenen çizgileri ve aracın dış görünüşünde yapılan ufak değişikliklerin BMW X3’e daha da dinamik bir kişilik kazandırdığını söyleyebilirim. İç mekanda ise, yenilenmiş üç kollu direksiyon simidi ve kullanışlı saklama bölümleri yeni X3’de daha pratik bir kullanım sağlamış. Artı, BMW müşterilerine

zengin renk, seviye ve döşeme seçenekleri kullanarak araçlarını diledikleri gibi kişiselleştirme olanağı tanınmış.

Yeni BMW X3, 4569 mm uzunluğa, 1853 mm genişliğe ve 1674 mm yüksekliğe sahip. Bagaj kapağının altındaki yük taşıma kapasitesi 480 litre, arka koltuk arkalıkları öne doğru katlandığında bagajın maksimum kapasitesi 1.560 litreye ulaşıyor. Standart olarak 17 inç hafif metal alaşımlı jantlar ile piyasaya sunulmuş, BMW X3 3.0sd ise standart olarak 18 inç jantlarla donatılmış.

Yeni BMW X3’de en büyük değişiklik motor ve performansta. Magnezyum/alüminyum krank karteriyle benzinli motorlar ve common-rail yakıt enjeksiyonu ve piezo enjektörleri ile tamamı alüminyum olan sıralı 6 silindirdi dizel motorlarla ortaya çıkıyor X3. Yeni vites değiştirme sistemiyle 6 kademeli otomatik şanzıman ve ICM (Integrated Chassis Management – Entegre Şasi Yönetimi) ile yeni fonksiyonlarla

donatılmış DSC (Dinamik Stabilite Kontrol - Dinamik Denge Kontrolü) diğer artıları.

Yeni BMW X3'de, üç benzinli ve üç dizel motor seçeneği var. Bütün seçeneklerde, sıralı 6 silindirli motorlar daha fazla güç ve daha fazla tork üretiyor. Ayrıca ağırlıkları daha az olan motorlar daha yüksek verim sağlıyor.

Yeni BMW X3'ün güçlü motoru, dünyanın bu en spor ve dinamik dizel motorunun ikinci nesli: BMW X3 3.0sd'nin, yeni geliştirilmiş 3.0 litrelik sıralı 6 silindirli motoru değişken geometrilili çift turbo (VTT) teknolojisinden faydalanarak 210 kW/286 bg (ilk nesil VTT dizel motorundan 10 kW/14 bg daha iyi) maksimum güç üretebiliyor ve 580 Nm (+ 20Nm) maksimum torka ulaşabiliyor

Yeni BMW X3, 3.0 ve 2.5 litrelik motorların yerine geçen BMW'nin yeni nesil sıralı 6 silindirli benzinli motor seçeneğini de sunuyor. Magnezyum/alüminyum kompozit krank karteri, VALVETRONIC teknolojisi ve Çift-VANOS sistemi sayesinde, motorun maksimum güç çıkışı sırasıyla, 200 kW/272 bg (önceki motordan 30 kW/41 bg fazla) ve 160 kW/218 bg (+ 19 kW/26 bg) seviyesine ulaşıyor.

Sonuç olarak, BMW X3'ün motoru her ne kadar şehir içi yollarda pek keyfine varamasak da ivmesi, yüksek verimliliği ve özellikle özgün sesi ile sürücüyü tartışmasız kendine bağlıyor.

Gelelim diğer özelliklerine.

BMW X3 3.0sd hariç BMW'nin bütün yeni Spor Aktivite Aracı modellerinde standart olarak sunulan yeni otomatik şanzıman sistemi, her an en uygun olan vitesin seçilmesini sağlamak için geliştirilmiş. İşlevini de mükemmel bir şekilde yerine getiriyor.

Yeni BMW X3'de en çok dikkati çeken özellik gücü önden arkaya son derece hızlı bir şekilde dağıtan akıllı xDrive dört tekerlekten çekiş sistemi. Normal sürüş koşullarında, yüksek performans ve sarsıntısız bir sürüş için motorun gücü yüzde 40'a 60'lık güç dağılımıyla dört tekerleğe birden aktarılıyor. Arazi koşullarında ise xDrive güç dağılımının oranını uygun bir şekilde değiştirerek aracın yüzey koşullarındaki veya sürüş dinamiklerindeki herhangi bir değişikliğe anında cevap vermesini sağlıyor. Yol kullanımında sistem, hızla girilen virajlarda ön tekerleklere fazla güç gönderilerek içe çekme etkisini kırmayı sağlıyor. Araç yola çok daha dengeli oturuyor. Özellikle yol dışı testlerinde xDrive sisteminin aracı gerçekten de çeşitli engeller üzerinde rahatlıkla hareket ettirdiğini ve gerek yan eğimlerde, gerekse dik engellerde güvenli bir şekilde yol almayı sağladığını gördüm. Aracın low ratio'su ya da diferansiyel kilidi yok tabii. BMW X3 4 çeker bir yol aracı olarak üretilmiş ve bu şekilde



pazarlanıyor. Ancak diferansiyel kilit işlevi de, tekerlek patinaj tehlikesiyle karşı karşıya kaldığında hemen devreye giren frenlerle garantilenmiş oluyor.

xDrive sistemi, DSC Dinamik Denge Kontrolü ve motor yönetimi Integrated Chassis Management ile birbirine bağlanıyor. DSC, sürüş koşullarındaki herhangi bir değişiklik karşısında hızlı ve doğru bir tepki verilmesini, sonuç olarak daha yüksek bir sürüş dinamiklerini garantiliyor. ICM (Integrated Chassis Management), bilgisayar teknolojilerinden yararlanarak tüm motor seçeneklerinde, BMW'nin dört tekerlekten çekiş sistemi xDrive ile DSC Dinamik Denge Kontrolü ve motor kontrolü arasında daha etkili ve hızlı bir iletişimin kurulmasını sağlıyor. Yeni DSC sistemi dahilindeki DTC Dinamik Tutuş Kontrolü sistemi de BMW X3'ün sürüş dinamiklerini destekliyor. Dinamik Tutuş Kontrolü sistemi, çekiş yapan tekerleklerin hafifçe patinaj yapmasına bilerek izin verilerek, gevşek kar, çamur gibi zor şartlar altında da güvenli sürüş sağlıyor. DTC düşmesine biraz daha uzun süreyle

basıldığında BMW'nin DSC sistemi devre dışı bırakılabilir.

BMW X3, gövde yapısının sağladığı off-road özellikleri, ayrıca BMW'nin xDrive dört tekerlekten çekiş sisteminin avantajları sayesinde belirli parkurlarda dikkat çekici bir sürüş kabiliyetine sahip. Tekerlek askıda kaldığı durumda bile gücü toprağa basan tekerleğe aktaran sistem aracın hareket etmesini sağlıyor. Aracın açıları engel geçişleri için son derece uygun. Dik inişlerde devreye giren güvenlik sistemi, frene basmadan –arazi araçlarında Low 1 pozisyonunda olduğu gibi- kontrollü iniş sağlıyor.

Sonuçta hazırlanan keyifli off-road parkurunda geçirdiğim 2 saat, yolda o güçlü aracı 70 km/sn hızda kullanmanın verdiği stresi aldı götürdü. Özellikle bizim için hazırlanmış bir diğer sürpriz, X3'ün Dakar yarış aracına binme şansı apayrı bir deneyimdi. O da gelecek aya artık.

Fog, Rain, Mud, Wonderfull... Tesekur ederim.

Derya Kızıltaş
Fotograf: Savaş Yılmaz



Televizyon kameralarına çamurlu, yorgun ama mutlu bir yüzle dönüp, “Sis, yağmur, çamur, mükemmel” dedi ve bozuk bir Türkçe ile devam etti; “Tesekurler.”

Bu sözler 3. etabın bitiş noktasında, etabı bitiren Yunanlı pilotun, Landrover’ının kaputuna oturarak mutluluğun yüzüne yansıdığı bir ifadeyle verdiği ingilizce röportajın son sözleri. Ve aslında birazdan tüm detaylarına gireceğimiz yarışın en kısa özeti.

Geleneksel hale gelen, iki adet 4x4’ün bir takım olduğu, her takımın 4 kişiden oluştuğu, her yıl Sapanca civarında takım ruhunu oluşturup, dayanıklılığı gerektiren off-road yarışı bu yıl 8-9-10 Eylül tarihleri arasında yapıldı. 3 gün süren, Türkiye’de yapılan en uzun ve en zorlu off-road yarışı unvanına sahip bu Trophy, yıllarca pilot ve co-pilot olarak yarışıp çeşitli birincilikler ve şampiyonluklar kazanmış bir ekip, Mehmet Becce ve Hakan Budak tarafından organize edildi.



Biz sadece seyrederek çok güzel üç gün geçirdik. Samanlı dağlarının hem güzel ve çekici hem de ara ara önünüze çıkan 60-70 cm çapındaki yaprakların arasından geçen yolları ile korkutucu vahşi doğası içinde harika bir mücadele izledik. Ancak işin mutfak kısmına bir göz atarsak; medeniyetten uzakta günlerce yaşayarak, aynı parkurları defalarca yeniden geçip inceleyerek organizasyonu, yol notlarını düzenleyenler, Maşukiye'den başlayıp üç gün süren tüm yarışın 200 km'lik parkurunu hazırlamak için günlerce çalışarak orman içinde off-road parkurlarında 1500 km. yol yapmışlar.

Şimdi biraz ekipleri tanımaya çalışalım. Bu yılki trophy'de Türkiye'nin off-road'a gönül vermiş yarışçıların oluşturduğu 6 takıma ilaveten Yunanistan Orestida, Kos ve Komotini'den gelen 3 Yunan ve Bulgaristan Shumen'den gelen bir Bulgar olmak üzere toplam 10 takım yarıştı.

1- IBS: Erkan Birinci-Serhat Talu ve Saim Tekin- Özcan Yakup'tan oluşan takım 2 Suzuki ile yarıştı.

2- Full Traction Team: Yunanistan'ın ilk takımı bir Mercedes kamyonet ve bir Suzuki Jimny'den oluşuyor.

3- Intercity: Ahmet Ünlü- Şeref Demir ve Serkan Dorum- Ercan Beyazıt'tan oluşan takım, bir Mitsubishi ve bir Nissan kamyonet kullandı.

4- Kos Greece: Yunanlı ekip bir Landrover kamyonet ve bir Suzuki ile yarıştı.

5- Action 4x4 Team: Yunanistan'ın son takımı, yükseltip, vinçler takıp, lastikler biraz dışarı çıkartılıp, birer off-road canavarı haline gelmiş 2 Suzuki Jimny ile katıldı.

6- HKS Tommartin Adventure Team: 1.6 motorlu birer Suzuki Grand Vitara ile yarışta yerlerini aldılar.

7- Efsane Gazoz Off-Road Team : Uludağ gazozlarının resimleriyle donatılmış bir Samurai ve bir Vitara ile yarıştılar.

9- 2 Fast 2 Furious : Ahmet Tınkır- Orhan Doğan ve Cevat Cengiz- Arda Altuntaş'ın araçlarından biri CJ 8 kamyonet, diğeri Suzuki Vitara'ydı.

10- Audio Bim : Yalçın Türkeli- Bayram Eğri ve Cemil Isıkçı-Turgut Barış'tan oluşan takım Vitara ve Pajero kullandılar.

12- Shumen Off-Road Team : Biri yolun bir kısmını geri geri giden Bulgar, biri Türk ekip iki adet Suzuki ile yarıştı.

Ekiplerin tanıtımından sonra biraz da yarış kurallarına göz atalım. Zamana karşı yapılan yarışta, takımın iki aracının toplam puanı o ekibin puanını belirliyor. Her dakika 1 puan. Yarış sırasında co-pilotlar tarafından takip edilen yol notlarıyla, sayısı belirsiz check point'leri bularak engelleri atlamadan finişe ulaşmak gerekiyor. Atlanan her engel ve bulunamayan check point, ekibin ceza puanı toplamını kabartıyor. Sonunda ceza puanı en az olan ekip birinci geliyor.

İlk gün, 8 Eylül Cuma günü yapılan sıralama yarışında ekipler ertesi gün ilk sırada çıkabilmek için mücadele verdiler. Dik iniş ve çıkışların yer aldığı sıralama yarışını Orestida'dan Yunan ekip Action 4x4 Team birinci bitirdi. Böylece 9 Eylül Cumartesi günü, tüm gün boyunca sürecek olan 150 km. lik 2. etaba ilk sırada başlama hakkını Yunanlı ekip kazandı.

2. gün sabah saat 08.00'da verilecek starta gitmek yerine, biz basın gurubu dağda Green Park Otel'in önünde Hakan Budak ile buluştuk. Basının 08.00'da otel önünden hareket edeceğini bilen ilave 5-6 araçlık seyircilerden ve yarışçı akrabalarından oluşan 4x4 konvoyu ile yola çıktık.

Hakan avucunun içi gibi bildiği kestirme yolları kullanarak bizi daha yarışmacılar varmadan yarış parkuru içindeki çeşitli noktalara götürdü. Gittiğimiz ilk noktada arabaları genişçe bir alanda park edip 150m kadar yürüdük ve bir tarafı uçurum, diğer tarafı duvar, yol dediğimiz yerde de 3 damper toprağın ard arda yığıldığı engelle karşılaştık. Bizler bu yığının nasıl geçileceği konusunda kendi kafamızdan planlar yaparken, bu noktaya ilk gelen takımdaki Pajero doğrudan engele daldı, ortada bir yerde kalıp vinçleyerek çıktığında artık yol izi de belli olmuştu. Arkasından dalan Nissan, bir kaç ileri geri gidikle zorlaya zorlaya, sağ arka farı duvar gibi tepede bıraksalar da çıktı gittiler. Sonra iki Jimny'le Yunanlı Action 4x4 Team geldi. Durdular, inip şöyle bir baktılar hopluya zıplaya hiç takılmadan geçip gittiler. Artık engelin geçilebileceği belli olduğu için biz de bir sonraki noktaya gitmek için ayrıldık.

Yine parkur dışı kestirme yollardan Soğucak yaylasının bir ucundan girip diğer ucundan çıkarken, kırmızı-beyaz bantların yarışmacıları mecburen içine götürdükleri bir çukurla karşılaştık. İkinci engel. Şimdi gözünüzün önüne getirmeye çalışın; yeryüzü yüzeyinden bir kalıp peynir çıkartılmış gibi 1.60 metre yüksekliğinde, 1.70 metre genişliğinde ve 5 metre uzunluğunda bir çukur. Çıkış hafif rampa olsa da karşısındaki ağaçlar yüzünden çıkar çıkmaz sola dönülmesi gereken, girişi duvar gibi dik bir çukur. Ben buradan nasıl geçecekler ki, olanaksız diye düşünürken, ilk gelen ekip de benim gibi düşünüp ceza puanlarına razı olup pas geçti. Hemen ardından gelen Yunan ekipler ise durdular, inip şöyle bir baktılar. Sonra "Biz trophy yapıyoruz geçeceğiz" deyip daldılar çukura. Paletler, vinçler, makaralar, halatlar elde ne varsa kullandılar ve çıkıp gittiler. Bu geçişi izleyen diğer yarışmacılar tarafından da sistem belli olmuştu artık. Biz Audio Bim takımının da geçişini izledikten sonra bir diğer nokta için yola çıktık.



Bu sefer çok dik bir yokuşun önüne geldik. İnsanların yürüyerek inmekte zorlandığı kadar dik, 150 metre kadar bir yokuş. Araçların bir kısmı zorlansa da çıkmayı başardılar; bazılarının motoru yetmeyip yarıda kaldılar, vinçlenerek çıktılar. Aynı noktada tam off-road'cu usulü pratik ve ilgi çekici bir de tamirata tanık olduk. Yunanlı Suzuki'nin radyatör kayışı kopunca organizasyon hemen imdada yetişti. Mehmet Becce'nin Suzuki'sindekini sökülen radyatör kayışı yarışçı araca takılıp araç yollandı. Bu kez de Becce'nin derdine derman bulunması gerekti. Mehmet de bir fotoğrafçı arkadaşımızın fotoğraf makinesi çantasının kayışından kendisine radyatör

kayışı imal edip sorunu çözdü. 150 km sonunda bugünün birincisi 996 puanla Audio Bim oldu. Yine de Audio Bim'in yeri garanti sayılmazdı, ikinci Full Traction Team'in sadece 16 puan önündeydi.

İkinci gün de ilki kadar yorucu ve dolu geçti. IBS ve Efsane Gazoz takımlarının motor arızaları yüzünden yarış defterini erken kapattığı 2. gün akşamında tüm yarışmacıların kaldığı otele döndüğümüzde bir duş alıp aşağıya indim. Bir de baktım ki çok kalabalık olmasını tahmin ettiğim lobide kimse yok. Belli ki takımlar yorgundu ve ertesi gün yine yarışacakları için istirahata çekilmişlerdi. Bulabildiğim 2 Fast 2 Furious

takımından Orhan Doğan'la ve Audio Bim takımından Turgut Barış'la sohbet edebildim. İsimleri "2 hızlı 2 öfkeli" olarak türkçeye çevrilebilecek takımda kimlerin hızlı kimlerin öfkeli olduğunu sordum Orhan'a. "Valla etap içinde değişiyor, ama her zaman 2 hızlı 2 öfkeli birileri var" dedi. Takımı nasıl oluşturduklarına gelince, Orhan'ın bir tamirhanesi var, atölyesine gelip giden elektrik mühendisi Cevat Cengiz'le tanışmışlar. Cengiz'in co-pilotu Arda Altıntaş da kendi iş arkadaşımıymış. Kendisini yarışa ilk bulaştıranın da Fezamız olduğunu söyledi.

Audio Bim takımı ise, Yalçın'ın firmasının ismi Audio'nun arkasına Cemil'in firması



Bimtes'in Bim'i eklenerek oluşturulmuş. Bir sene önceki yarışta araçlardan birinin Suzuki olması mecburiyetinden Cemil, Pajero'suna ortak ararken Yalçın'larla tanışıp takım kurmuşlar. Cemil'in co-pilotu Tunç, annesinin ameliyatı dolayısıyla bu yarışa katılamayacağından, yarıştan üç gün önce yeni co-pilotu Turgut'la Mehmet Becce aracılığıyla tanışmış ve yarışa girmişler.

Üçüncü gün sabahı 08.00'da verilecek start için biz yine aynı saate otelin önünde Hakan'la buluşup hareket ettik. O günkü 50 km'lik yarışın 10. km'sinde anayolun yarış parkurunu kestiği yerde fotoğraf çekmek için beklemeye başladık. Starttan bir buçuk

saat geçmesine rağmen ortalıkta hiçbir yarış aracı görünmeyince birtakım aksilikler vuku bulduğunu anladık tabii. Sonradan öğrendik ki yol notlarında daha başlangıçlardaki ufak bir yanlışlık yüzünden ekipler sorun yaşamışlar. Yarışçılar Becce tarafından toplanmış ve yeniden start verilmiş. Araçlar önümüzden geçerken, sis basmış ve yağmur başlamıştı. Siz hiç yağmur yağarken sis bastığında orman içinde kayboldunuz mu? Boşlukta olmanın çamurlusu.

Etap sonuna doğru finiş noktasına gittik. Finiş su yarıkları oluşmuş dik bir rampanın sonundaydı. Yoğun sis nedeniyle motor seslerini duymamıza rağmen araçları

göremiyorduk. Sonunda sisler arasından çıkan bir çift far ve arkasındaki ikinci araç geldi. Tebrikler Audio Bim. Üçüncü günün ilk etabı 50 km'nin ikincisi yine Full Traction Team oldu.

Bu etabın bitiminde etap bitiriş sırasına göre ekipler seyirci etabında start aldılar. Seyirci etabı Yanık mevkiinde bir hafriyat çukurunun içinde hazırlanmıştı. Konumu itibarıyla seyirciler yüksek tepeler üzerinde kah oturarak kah ayakta bir anfi tiyatroydaymış gibi yarışı izledi. Ayrıca oldukça kalabalık çocuk, kadın, erkek karışık bir fanatik grup da kapıdan kapiya koşturarak yarışı yakın plandan takip etti.



Etap oldukça zorluydu. Yarışmacılar start alır almaz 30 metrelik çok dik taşlık, kayalık yokuştan aşağı iniyorlardı, sonra 4 metre kadar yine çok dik rampayı yukarı çıkıp, biraz ileriden aynı 4 metreyi neredeyse duvar gibi bir diklikten aşağı iniyorlardı. 35-40 metre uzunluğundaki çamur dolu bir çukuru ortasına kadar basarak gidip sonrasında vinçleyerek geçtiler. Ardından araçların devrilmeden geçemeyecekleri kadar dik bir yan eğimden, co-pilotların tavandan bir halat atıp ters yönde asılmasıyla geçmeye çalıştılar. Kimi geçti, kimi devrildi ve vinçlenerek düzeltilip devam etti. Yarık, kaya, tümsek geçişleriyle devam eden bu etabı, 30 dakikalık süresi içinde bitirebilen ekiplerden Action 4x4 Team kazandı.

Ben bu etabı yukarıdan çeşitli noktalardan izlerken seyirciler arasında ilginç diyaloglara

rastlıyordum. “Bunlar deli mi?” “Evet. Deli oldukları arabalarından belli”. “Arkadaki araba öndekini niye geçmiyor?” “Centilmen oğlum bunlar”. Hele Bulgar yarışçının zor engellerde manevra yapıp engele geri geri gitmesi seyirciler arasında müthiş bir merak konusuydu. Fikirler ard arda patlıyordu. “İleri vitesi bozuk”. “Bozuk olsa hiç ileri gidemez ki.” Gerçek şu ki Bulgar’ın Suzuki’sinin vinci arkaya monte edilmişti, zorlu yerlerde kendini vinçleyebilmek için geri geri gidiyordu. Seyirciler açısından en heyecanlı an Yunanlı Mercedes kamyonetin devrilmesiyle yaşandı. Oturarak izleyen halk ayaklandı, ayakta seyredenler 2-3 metre sağa sola hareketlendiler. Küçük çocuklar bu hareketlenmede bacaklar arasından başlarını uzattılar “Adam öldü mü?” Nereden bilsinler üç gündür bu araçların devrile düzele gittiklerini. Nereden bilsinler off-road yapıp

da henüz takla atmayanların literatürde off-road’cu sayılmadıklarını.

Üç günlük mücadelenin sonunda etapların üçünde ikincilik, birinde üçüncülük alan Yunanistan’dan Full Traction Team toplamda en az ceza puanı alarak Trophy’nin birincisi olurken, ikinciliği 2004 yılının birincisi 2 Fast 2 Furious takımı aldı. Etapların ikisinde birincilik alan Yunan Action 4x4 Team üçüncü olurken, diğer iki etabın birincisi Audio Bim dördüncü oldu.

Biz de Sapanca Gölü’nün güneyindeki Samanlı Dağları’nda tabiatın ortasında, siste ve yağmurda çok güzel bir haftasonu geçirdik. Teşekkürler Mehmet, teşekkürler Hakan.

YENİ

Detaylı Navigasyon



GARMIN®

Kolay Kullanım



NAVTEQ
ON BOARD

NEW STREETPILOT c510

Navigasyonu kolaylaştıralım.

- Anlaşılır Türkçe sesli uyarılarla araba seyrinde de kullanılabilir,
- 3 boyutlu dokunmatik ekran,
- Kolaylıkla aracınızın ön camına monte edilebilir,
- İstanbul, İzmir, Ankara, Bursa ve Adana detaylı sokak haritaları cihaza yüklü,
- Bataryası sayesinde araç dışında da kullanılabilir.



BAYTEKİN
TEKNİK CİHAZLAR

Necatibey Cad. No.67 34425
Karaköy - İstanbul
T. 0212 293 95 58 (pbx)
F. 0212 252 04 69
www.baytekin.com.tr
info@baytekin.com.tr

Eylül'de Tuz Gölü

Pangea Off-Road
www.pangeaoffroad.org

Geçen aylarda bir grup kaçık “off-road’cu bir hayalin peşine düşmüş ve Tuz Gölü’nde bisiklet safari yapmıştık. Off-road’cunun bisiklete bineni olarak harika, doyumsuz bir deneyim yaşamıştık. Bu ay, izin verirsiniz, hızını alamamış aynı kaçık grubu olarak sizi yine aynı yere götürmek istiyorum.

Yazı: İhsan Kuşçu
Fotograf: Nermin Keskin Kuşçu

Tuz Gölü’nü size sevgili dostum İsmail’den (Pangea Off-road Kurucu Başkanı)’dan esinlendiğim bir düşünce ile anlatmak istiyorum. Çevrenize baktığınızda ne kadar geçmiş görebilirsiniz? Örneğin bir ören yerindesiniz, “İ.Ö 5. yy” yazıyor tabelada; demek oluyor ki günümüzden 2500 yıl öncesine dair yaşam kalıntıları var çevrenizde. Peki milyon yıl öncesine ne dersiniz? Belki de milyon yıldır hiç değişmeden kalan bir bölge Tuz Gölü.

Temmuz ayında yaptığımız bisiklet safariden çok güzel geri bildirimler alınca artık geleneksel olan (5.yıl) Tuz Gölü ekspedisyonuza bisiklet grubunu da katılım diyorum. Pedal Sesi grubunun kurucularından Murat Öztürk ile konuşuyoruz, öneriyi hiç düşünmeden kabul

ediyor. Ama Tuz Gölü’nü hiç bilmeyenlerin duygu durumunu çok iyi biliyoruz artık deneyimlerimizle. Sorular soruyor, anlatıyoruz. “Sonsuzluğun ortası” yazımızı okumuş, ama biliyorum ki bir türlü tam olarak kavrayamıyor. Sonunda bir günlük bir keşif planlıyoruz. Döndükten sonra “E Murat nasıldı?” “Abi başta kolay görünüyor, dümdüz tuz diyorsun ama sürpriz bataklar çok zorlayıcı, ama bir o kadar coşkun bir şey.” Tuz Gölü’ne vurulan bir kişi daha. “Bu da gitti” gibilerinden birbirimize bakıyoruz İsmail’le.

Duyurular, çalışmalar, arada bir keşif daha, yapılacak iş çok. Katılacak bisikletçilerin orta ve üst düzey olmasına karar veriyor Murat ve katılımcı sayısı 10 civarında kesinleşiyor. Sonunda büyük gün, 9 Eylül günü sabahtan

telefon trafiği başlıyor. “Çekme halatı çok önemli aman unutmayın”. “Usta sende kürek vardı değil mi?” Buluşma noktası Apo’nun LPG istasyonu. Buluşuyoruz. Eski dostlar, yeni yüzler, tanışmalar, Apo’nun taze demlemiş çayı. Sizde fazla ekmek var mı? Bizim eşyaları kim alacak? Sorular, eksikler, heyecan nasıl heyecan. “Şimdi Göl dediğimiz yer ne tarafta oluyor?”

Saate bakıyorum ve sesleniyorum “Arkadaşlar gün batımı saat 19:20’de zamanımız azalıyor” Sesim kargaşayı artırınca pişman oluyorum. Deniz’in dev Land Rover’ının tepesine bisiklet grubunun çantalarını yerleştirip bisikletlileri uğurluyoruz. Bisiklet grubu daha çok bilinen yolları kullanarak, off-road grubu ise önceden belirlenen off-road rotasını izleyerek

belirlenen noktada buluşacağız. Tesadüfe bakın bisikletler Temmuz safarisiyle aynı sayıda tam 8 kişi. Konya'dan, Ürgüp'ten, Ankara'dan, bir de Almanya'dan gelen var.

Sonunda özlediğimiz tozlu-taşlı topraklar üzerinde hoplaya-zıplaya yol almaya başlıyoruz. Yüksek bir tepeyi aşarken güneşin ufka ne kadar yakın olduğunu görüyoruz. Telsizlerden “çabuk, acele” gibi anonslar duyulmaya başlanıyor. Arkamdan 6 yaşındaki oğlum “gazla babacık yoksa fotoğraf çekemeyeceksin” diye bağırıyor. Artık daha fazla yol alma şansımızın kalmadığı bir yerde duruyorum.

Güneş ufuk çizgisine değmek üzere iken bir telaş fotoğraf çekiyoruz. Gökyüzü bugün bize tüm cömertliği ile harika bir gün batımı sunuyor. Sarı kızıl ve turuncunun tonlarını, gökyüzünün mavisiyle birleştiği görünmez çizgiyi ve doğuya doğru gece mavisine dönüştüğü yere bakıyorum. Yaşamın enerjisi soluk olup ciğerlerime doluyor, mutluluğu tadıyorum, eşimle göz-göze geliyoruz, duygularımızı bakışlarımızla paylaşıyoruz. Az ilerde kim bilir hangi bölgenin peşine

düşmüş, kendi dünyasında son derece mutlu olan oğlumuza bakıyoruz. Kendimi çok iyi hissediyorum.

Güneşin kaybolmasıyla birlikte Mutlucan Tuzla'sı güney seddesine doğru harekete geçiyoruz. Artık alacakaranlık ve Tuzla sahasında bisikletçilerden eser yok, telsiz bağlantısı yok, telefon kapsama alanı dışındayız. Bir ara İsmail'i aracının tepesinde, elindeki telefonu yukarı kaldırırken görüyoruz. Görüntü çok komik, herkes gülüyor. Çare yok devam edeceğiz. Batı ufku kızıl alevler şeklinde gün batımını uğurluyor. Göl zeminindeyiz ama tuz alanı değil burası, yer yer bataklık, tuzlu kumlu, yüzeyi ince bir kabuk şeklinde aldatıcı bir kuruluğa sahip bir yer. Görece yumuşak-ıslak çamurlu yerlerde sanki birisi ya da bir şey aracı arkadan çekiyormuş gibi bir duygu oluşuyor. Yavaşlamak, motor devrini düşürmek, yanlış vites orada kalmak anlamına geliyor. Kimse batmadan, buluşma noktasında kıyıya çıkıyoruz.

Sonra ilerde bir takım ışıkların hareket ettiğini görüyoruz. Evet doğru, bunlar kafa

lambası. Bütün grup bir araya geliyoruz, mutluyuz. Bisiklet grubunun da gün batımını kaçırmamak için uygun bir yerde durduğunu, gecikmelerinin bu nedenle yaşandığını öğreniyoruz. Bisikletçileri bekletmeden tuza uğurlayıp, biz de rotamıza doğru hareket ediyoruz. Yolumuz üzerinde Mutlucan Tuzlası ana nizamiyesinde, dostlarımız Adnan abi ve güvenlik amiri Kürşat bey'in orada küçük bir mola veriyoruz. Sonra gece off-road'una başlamadan önce ayın doğmasını bekliyoruz, derken kırmızı dolunay yavaşça gece yolculuğuna başlıyor. Bu anı sessizce kutluyoruz, kimse konuşmuyor.

Artık adrenalin zamanı. Telsiz kontrol, motorlar çalışıyor, ışıklar yakılıyor, araçlar arazi vitesine takılıyor ve gece off-road'u başlıyor. Sürüş yaptığımız arazi mevsimlik yağışların şekillendirdiği çok sarp tepeler arasında kıvrımlı vadiler olan, çok miktarda kırık-yarıkların yer aldığı bir yer. Gündüz bakıldığında ciddi sarp olan arazi, gece karanlığında gerçekten çok korkutucu bir görüntüye sahip, o da görebildiğimiz kadarıyla. Her araç arkasındakini kontrol ederek ilerliyor. Sık sık yaşadığımız görüntülerden





biri şöyle, önümüzde giden araç önce yavaşlıyor sonra bir anda baş aşağı gözden kayboluyor. Şimdi sıra bizde, aracımızı kırığın kenarına yaklaştırp aşağıya bakıyorum. Yaklaşık 10-12 yıldır off-road sporunun içindeyim, buna benzer her engel karşısında sırtım ürperir. Böyle bir geçişte aracınızı durdurmaya çalışmamanız önemli, durdurmak için harcayacağınız fren basıncı aracın tekerleklerini kilitleyebileceği için kontrolden çıkma olasılığı var. Aracı yavaşça aşağı bırakıyorum, baş aşağı iniyoruz, öyle ki farlar sadece kendi çapları kadar bir yer aydınlatıyorlar. Çukurun dibinde 2 sarı yuvarlak. Ön tekerlekler zemine değip araç burnunu hafifçe doğrultmaya başladığında

çıkış da başlamış demektir. Bu kez de araç burnunu gökyüzüne doğru çevirmiş oluyor ve farlar hiçbir yeri aydınlatmıyor. Zaten hiçbir yeri görmüyoruz, sadece önümüzde duvar gibi motor kaputu var. Sonunda geçiş tamamlandığında daha yeni başladığımızı ve bizi ayın hayalet ışığı altında bu tip sayısız geçişin beklediğini biliyoruz. Bir ara eşime “Lunaparkta gibiyiz...” dediğimi hatırlıyorum. Birden uzun zamandır telsiz konuşması yapmadığımızı fark ediyorum. Kendimizi öyle bir kaptırmışız ki arazinin korkutucu heyecanına, konuşmak hiç aklımıza gelmiyor.

Lider aracı takip ederek dip kısmı keskin bir V harfi şeklinde yarılmış 2 tepe arasında

bir vadiye giriyoruz. Vadi kıvrıla, büküle yumuşak sayılabilecek bir inişle devam ediyor. Bu sürüşte en önemli şey aracımızı tam ortalayarak gitmek. Bu geceki off-road'da ilk kez araçlar birbirini kılavuzlamaya başlıyor. “Biraz geri git, tam sağ yaparak gel, araç sola yatmaya başlayınca topla”. Komutlar gecenin karanlığında ve dolunayın soluk aydınlığında yankısız kayboluyor. Kamp yerinin çok yakınındayız artık.

Klasik kamp alanımız, Tuz Gölü'ne bakan bir tepenin üzerinde yer alıyor. Kampa ulaştıktan sonra ilk işimiz bisiklet grubunu aramak oluyor. Telsiz anonsunu duyan Murat “Biz burada çok eğleniyoruz, kamp

alanına gelirken haber veririz” diyor. İyi, bisiklet grubu mutlu, sorun yok. Az sonra bisiklet grubunun çağırısı geliyor. “Off-road’cular biz geliyoruz, ışıkları yakın”. Daha öncesinde kamp alanının Tuz Gölü’ne bakan tarafına yan yana yerleştirdiğimiz 3 aracın farlarını yakıyoruz. Sanki denizde balıktan dönen balıkçılara yol gösteren deniz feneri gibiyiz. Az sonra ayak sesleri, kısa konuşmalar gelmeye başlıyor. Bisiklet grubu gölden dönüyor. Yüzleri ısıll ısıll, mutlu, tuza batmış vaziyettedirler. Önce içme suyu ikram ediyoruz, sonra da kullanma suyu. “Nasıldı arkadaşlar?” “Hala hızımızı alamadık, ay ışığı, tuz tabakası, acıkmasak daha gelmezdik.”

Sakin bir kamp akşamı bizi bekliyor. Kimi yemek yiyor, kimi bir şeyler içiyor. Göle bakan çıkıntıda kampımızın tek mangalı yanıyor ve üzerinde bir şeyler pişiyor. Yavaş yavaş tüm kamp sakinleri orada toplanmaya başlıyoruz. Elime fincanımı alıp biraz uzaklaşıyorum gruptan. 50-60 metre aşağımda ay ışığına batmış bir beyazlık; kulağım beni aldatıyor, yakamozlar, sahile vuran dalgaların sesini duyuyorum. Sonsuz beyazlık beyaz ışıktaki iyice anlaşılmaz hale geliyor. İnanılmaz bir görüntü. Uzakta, bir tek ışık hızla açığa doğru hareket ediyor. Kendi kendime “bir taka balığa çıkıyor” diye söylenip gülüyorum. Tuz Gölü, yine gerçeklikle hayalin birbirine girmesine neden oluyor. Gerçeğin farkındayım ama burada hayaller öylesine güzel ki, üstelik görüntü, kurduğum hayali inanılmaz destekliyor.

Sakin bir kamp akşamı demiştim değil mi? O zaman önce size kamplarımızın iki değişmez maskotundan söz etmem gerekiyor. Birisi oğlumuz Sarp Doruk. İlk faaliyete katıldığında 10 günlük bir bebektir, (şimdi 6 yaşında) o günden beri de tüm kamplarımızın değişmez elemanı oldu. Öyle ki Gündül mağaralarda yaptığımız son gezipde ekibe rehberlik etti. Diğer maskotumuz ise Gökhan’ın 1 yaşındaki Labrador cinsi köpeği Kara. Adı gibi siyah, çok sevimli bir köpek.

Kamp yavaş yavaş uykuya çekiliyor. Saat 1 gibi sanırım herkes uykuda, birden etraf hareketleniyor, motor sesleri, konuşmalar derken çadırdan fırlıyorum. Sürpriz. Tepeden inen 2 ATV. Düzce’den Orkun’un arkadaşları. Hoş geldiniz deyip çadırlarımıza dönüyoruz. Ama bu akşam uyku haram bize. Bilemediğim bir saatte bir koşuşturma ve arkasından bir kedi ciyaklaması sesiyle yerimden fırlıyorum. Her şey olabilir ama bir kedi... Çadırdan çıktığımda Ürgüp’lü bisikletçi Can ayakta. “Neydi o, kedi mi?” “Hayır, gelincikti ve Kara onu kovalıyordu.” Eh bu kadar hareketten sonra da kimse uyuyamıyor doğal olarak. Gün ışıırken bir kısmımız pedal basmaya bir kısmımız fotoğraf çekmeye karar veriyoruz. Uyanma, kahvaltı, kampın toplanması, bisiklet grubunun çantalarının yüklenmesi, muntika temizliği... Artık hazırız. Toplu halde göle doğru inişe geçiyoruz. Çok görkemli bir sahne. Eşim fotoğraf için yaya iniyor. “Filmlerde gördüğümüz istilacı savaşılar geldi aklıma...” diyor sonrasında. Göl

Yazı: Orkun Muhsioğlu



Tuz – buz Bilgi

Pangea Off-Road Kulübü 9-10 Eylül 2006 tarihinde çarpıcı bir geziye yer verdi programında. Tuz Gölü 2006 Projesi yazın mevsimin en kurak zamanında, İç Anadolu Bölgesinin tam ortasında belki de bu kıtaya ait olmayan bir kara parçasına düzenlendi.

Yalnızlık

İnanılmaz mesafeler ve tamamen bakır bir bölge. Sonuç: Yalnızlığınızla baş başasınız. Biraz ilerlersiniz, aracınız, kampınız ve farklılık yaratan yeryüzü şekilleri hemen ufuk çizgisinin ardında yok olur. Bu noktada çıplaklığı ve bomboşluğu keşfedersiniz. Sesiniz kimsese ulaşmaz, gücünüz sizi hiçbir yere ulaştırmaz. Gözünüzü kapatıp istediğiniz kadar koşun durup baktığınızda ne kadar koştuğunuzu veya nereye koştuğunuzu bilemezsiniz. Pusula olmadan aracınızı dahi bulamazsınız. Güvenlik ve medeniyet, çok uzaktadırlar. Yolda kalmaktan gerçekten de korkarsınız, çünkü yardım bile sizden bir gün uzaktadır ve bir gün o bomboş, kemiren doğada çok uzun bir süredir. Kamp yerine giderken sağda solda yolunu kaybetmiş çiftlik hayvanlarının çürümüş cesetleriyle karşılaşmak da kimsese moral vermez. Etrafta ne bu ölmüş hayvanları afiyetle yiyebilecek bir hayvan ne bir bakteri bulunmaması da herkesin kafasını daha da karıştırır.

Ay ışığında gölde ilk adımlar

Cumartesi günü ekipler Şereflikoçhisar’a ulaşırlar ve nefis bir günbatımında Tuz gölüne indiler. Ekipten ayrılan “Pedal Sesi” grubu bisikletleriyle 40 km’lik gece parkurlarını tamamlamak üzere Tuzun üstünde ilerlemeye başladı. Arazi Taşıtları ve ATV’ler ise Tuzla’nın hemen üstünden dağları tepeleri aşarak gece off-road’u

yaparak kamp yerine bisikletçilerden önce ulaşırlar. Kamp yerine ilk ulaşan arazi araçları ile hemen bisiklet grubuna ışıklı işaretler yapılarak daha önceden planlandığı gibi onlara yol gösterildi. Ardından yeni katılımcılara tuz üzerinde kısa bir yürüyüş yaptırılarak hem gece ay ışığı altında Tuz gölüne aşık olmaları hem de tuz üzerinde yol almakla ilgili şüphelerini gidermeleri sağlandı.

Sabah konvoy hızla gölün yüzeyine indi ve hızını hiç azaltmadan ilerlemeye başladı. Hedefimiz kıyından 35 km uzaklıktaki adaya ulaşmaktı. Yavaşladığımızda altımızdaki tuzun bizi içine çektiğini ve lastiklerimizi o siyah çamurlu elleriyle sardığını hissedebiliyorduk. Zeminin üstündeki sert tuz tabakası kırıldığında altından daha yumuşak ve pis kokulu siyah bir çamur çıkıyordu. Hafif ve hızlı 4x4’ler ve ATV’ler tuz üzerinde rahat hareket ederken ağır 4x4’lerin hiç şansı yoktu bu ortamda. Saatlerce uğraşmamıza rağmen adaya ulaşamadık. Biz 4x4’lerle boğuşurken Bisiklet grubu da aynı sıkıntılarla tuzun tam ortasında yalnız kalmıştı. Meydan hızlı ve çevik ATV’lere kalmıştı. Çığlıklar atarak etrafımızda dolanıp bir anda ufkun ardında görünmez oluyorlardı.

Batı Kıyılarında, köylüler tarafından açılmış tatlı su dolu bir kuyunun kenarında tüm grup tamamen tuza ve tuzlu çamura bulanmış durumda buluştuk ve mola verdik. Tuzumuzdan bir miktar kurtulduktan sonra da bu zorlu ve enerjisi tüketici haftasonunu bitirip evlerimize döndük. Herkesin geri dönüşüne sevineceğini sanarken, bir sonraki geziye şimdiden kayıt için isimlerin yazdırılması bizi şaşırttı ve mutlu etti.



zeminindeyiz, tuzun üzerindeyiz. Herkes olayın heyecanına kaptırmış kendini. Kimi tuz tabakaları üzerinde koşturuyor, kimi aracını kaydırıyor... Sonra toplanıp yine kısa bir bilgilendirme yapıyoruz. Bisiklet grubuyla vedalaşıyoruz. Ufukta görünen adanın batısında buluşacağız.

Göl zemininde off-road başlıyor. Sıralama yapılıyor ve tam gaz. Durmak, yavaşlamak yok, yoksa batarsın. Önündeki araç herhangi bir nedenle yavaşlar ya da durursa yanından geç git, ancak güvenli olduğunu düşündüğün bir yerde dur. İlk batağımız çok geçmeden gerçekleşiyor. Fazla yavaşlayan Gökhan ve arkasındaki Orkun peş peşe çamur zemine saplanıyorlar. Güvenli bir yerde durduktan sonra duruma bakıyoruz,

Gökhan ciddi fazla batmış görünüyor, üstelik aracı uzun ve ağır. Önce vinçleme, sonra çekme, daha sonra iki araç çekme. Bu esnada bir araç daha gömülüyor çamur zemine. Son çare aramızdaki en güçlü aracın klasik "vurdurarak çekme" yapmasına karar veriyoruz. Bu işe uygun çekme halatı açılıyor, bağlanıyor, emniyet, ikaz... gazla. Gökhan'ın arabası direnecek gibi oluyor 360°'lik V8 üstün geliyor, araç saplandığı yerden çıkıp çeken aracın peşine takılıyor uslu uslu. Diğer araçları da farklı yöntemler deneyerek, biraz eğitimsel çalışmayla saplandıkları yerden çıkarıyoruz. Bu arada biz uğraşıyoruz ama aramızdaki ATV'ler bizi kışkırtmak için her şeyi yapıyorlar. O kadar hızlı hareket ediyorlar ki, tuz gölünün neredeyse her yerindeler. Bizlerin

geçmeyi düşünemeyeceğimiz yerlerinde hız yapıyorlar.

Bata çıka Tuz Gölü'nün kuzeybatı yakasına geçiyoruz. Burada zemin çok kuru, çok tozlu. Bir anda tüm araçlar birbirinin tozundan kaçınmak için yayılıyorlar. Artık ekspedisyondan sonuna yaklaşıyoruz. Son buluşma noktamız Kuyubaşı. Birkaç yıkık bina kalıntısı ve bir su kuyusu -ama göl kıyısına çok yakın olduğu halde suyu tatlı ve serin bir kuyusu- olan bir yer. Kuyu başına ulaşıyoruz ama bisiklet grubundan henüz belirti yok. Zaman ilerledikçe hafif telaş belirtisi gösteriyor gezi lideri. Bisiklet lideri Murat'ı ise ablası bana emanet etmişti ama ben belli etmiyorum. Biraz daha zaman geçince ATV'lerle bir keşif kolu



çıkarmaya karar veriyoruz. Giden ATV'ler çok geçmeden sürücüleriyle birlikte oldukça renk değiştirmiş olarak geri dönüyorlar. Tuz Gölü'nün "şifalı" denilen gri çamuruna batmışlar. Ada civarının çok bataklık olduğunu, geçemediklerini söylüyorlar. Bisikletçilerden hala haber yok. Sonunda telsizimden Murat'ın sesi geliyor "Off-road grubu biz geliyoruz". Rahatlıyoruz. Ufukta Tuz Gölü'nün sıcak seraplı zeminin üzerinde uçar gibi ilerleyen hayaletler beliriyor.

Geldiklerinde kendilerine "demir adamlar" diyen bisikletçilerin "tuz adamlar" ya da "çamur adamlar"a dönüştüklerini görüyoruz. Ada çevresi o kadar bataklık ki yaklaşık 10 km boyunca bisikletlerini taşıyarak, çamurlara bata çıka yürümüşler. Bisikletini atan çimenlerin üzerine seriliyor. Sağlık ekibi devrede, hasar kontrolü yapıyorlar.

Ayağındaki sıyrık için ısrarla "ben iyiyim" diyen bisikletliye hemşire olan eşim "Bak, hangi hastaneye gitsen bu kadar doktor, hemşireyi bir arada bulamazsın, hadi uzat ayağını" diyor. Neşeyle ufak tefek yara berelere müdahale ediliyor; kuyudan oğlumla çektiğimiz sularla, tuzlar, çamurlar arındırılıyor; biraz yeniliyor, daha çok içiliyor. Artık toparlanıp yola düşme zamanı. Bisiklet grubuyla son kez vedalaşıyoruz, Koçhisar'a gitmek için ayrılıyorlar. Çok eğlendikleri, keyif aldıkları belli. Ş.Koçhisara döndüklerinde toplam 90 km pedal basmış olacaklar. ATV'ci arkadaşlar "Bayramda Yedigöllerde görüşürüz" diyerek veda ediyorlar. Herkes dağılıyor, Pangea'lı off-road'cular biz bize kalıyoruz. İsmail "at bin" diye komut veriyor. Araçlarımıza biniyoruz çok tozlu köy yollarından, toz renkli köylerden, toz renkli insanların hayvanların bakışları arasından

geçerek bir çırpıda Kulu'ya varıyoruz. Sonrasında yavaş yavaş şehirli yaşantımıza doğru yola koyuluyoruz.

Yolda neden her geri dönüşlerde hüznü duyduğumu düşünüyorum. Vedalaşmalar değil, ayrı kalmalar önemli sanırım. Oysa milyon yıldır değişmeden, sesini bile çıkarmadan orada öylece beklemiş durmuş Tuz Gölü. Eğer orada kalmasına, yaşamasına izin verirsek belki bir o kadar yıl daha orada kalacak. Ben ve benim gibiler de her fırsatta ziyarete gidip onun koyduğu şartlarla boğuşup tuza batmış, yanmış, yorgun olarak veda edeceğiz hüznle.

Hepinize böyle keyifli mutlu hüznler diliyorum.

Uğraştıkça kaybolamayacaksınız!

Hande Odabaşoğlu hande@geven.net
Fotoğraflar: Caner Odabaşoğlu arşivi



Tam anlamıyla bir strateji sporu olan Orienteering – Doğada Yön Bulma, koşarken düşünüp analiz etmeyi, doğru karar verip uygulayabilmeyi gerektiriyor. Bu sporla şehirdeki zihinsel yorgunluğunuz, doğada fiziksel yorgunluğa dönüşecek.



Orman müdavimleri denildiğinde aklınıza sadece yaz aylarını değerlendiren, piknik yapıp top oynayanlar gelmesin. Yaz, kış demeden düzenli olarak ormana giden ‘sporcular’ da var. Bunlar genelde klasik koşu parkurunu kullanan, aynı parkurda yürüyen veya koşan spor tutkunları. Ama bir de düzenli olarak gidip, sürekli aynı yerde değil de ormanın içinde dolaşan, derinlerinde kaybolmak pahasına bu işi yapan bir grup daha var: İstanbul Orienteering Grubu.

Hedefe odaklanmak

Orienteering, son yıllarda adına daha sık rastladığımız, sadece spor müsabakaları ile değil; festivallerde, konserlerde çeşitli varyasyonlarıyla karşımıza çıkan, İstanbul’da “5 gün yarışları” olarak uluslararası nitelikte festivalleşen bir spor dalı. Genelde bir harita ve pusula ile yönünüzü bulmayı hedefleyen, özelde ise kişiyi bedenen olduğu kadar zihin

ve düşünce sistemi açısından da geliştiren bir spor.

Bu işe haritanın kuzeyi ile pusulanın kuzeyini aynı hizaya getirip bulunduğunuz yeri tespit etmekle başlıyorsunuz. Daha önceden bir parkur planlayıcı, parkurun belli yerlerine çeşitli hedefler yerleştiriyor (uluslararası standardı olan kavuniçi beyaz bir bayrak) ve bu noktaları haritada işaretliyor. Böylece siz haritanızı elinize aldığınızda hangi sıra ile hangi bayrakları bulmanız gerektiğini görüyorsunuz ve gerisi size kalıyor. İster sık çalışıkların arasından koşun, ister patikadan yürüyün. Bu size kalmış.

Toprak zemininin üzerinde, ağaçların arasında önce yapayalnız hissediyorsunuz. Derken haritanıza bakıp, sağda bir tepe olmalı dediğiniz noktada kafanızı kaldırıp o tepiyi gördüğünüzde; ya da doğaya bakıp haritada bu vadiyi görebilmem lazım

diye düşündüğünüzde ve onu haritada bulduğunuzda bir mutluluk kaplıyor insanın içini. Hele hedeflediğiniz yere vardığınızda içinizi kaplayan ferahlık ve başarı hissi o kadar tatminkar ki! Zaman geçip siz bu işi daha kusursuz ve daha az zaman kaybederek yapmaya başladığınızda, işte o zaman insanı bir hırs bürüyor. Hata yaptığınızda kendinize sinirlenmeye başlıyor ya da aynı parkuru daha kısa zamanda bitirmiş olandan neyi daha kötü yaptığınızı bulmaya çalışıyorsunuz.

Hata yapmaktan korkmayanlar

Orienteering, doğası gereği hata yapmaya çok açık bir spor. Onlarca, yüzlerce insan; bazen aynı alanı, aynı parkuru koşmaya çıkıyorsunuz ve sizden iyi koşucu olduğunu bildiğiniz insanları geride bırakabiliyor ya da çok daha yavaş olduğunu bildiğiniz rakiplerinize yenilebiliyorsunuz. Kimin



iyi koştuğu değil, kimin doğru stratejileri belirlediği ve daha az hata ile koştuğu sonucu belirliyor. Üstelik parkurdayken, hata yapıp yapmadığınızı bilemiyorsunuz. Kendinize göre en doğru ve kısa olduğunu düşündüğünüz güzergahtan ilerliyorsunuz, ama yarış sonunda bir bakıyorsunuz ki oraya başka bir yol izleyerek gelen bir başkası sizi geçmiş. Oturup hatalarınızı ve yaptığınız tercihleri düşünmek durumunda kalıyorsunuz. Bu süreç bir yanıyla zor, çünkü hatalarınızı kabullenmek ve onlarla yüzleşmek zorundasınız; diğer yanıyla da son derece eğitici ve faydalı çünkü hatalarınızdan ders alıyorsunuz. Orienteering bir yanıyla sizi bedensel olarak zinde ve dinç tutarken, diğer yandan da hiçbir sporun size sağlamayacağı zihinsel egzersiz imkanını da sağlıyor.

Benim maceram

Orienteering'den git gide daha fazla keyif almaya başlayan ben, önce her pazar düzenlenen antrenmanlara gitmeye başladım. Derken 2004 senesinde ilki düzenlenen "İstanbul5days" Orienteering Festivaline katıldım. Yurtdışından sporcuların da katıldığı yarış birkaç kategoriden oluşuyordu. Ben haddimi bilerek "halk" kategorisinde koştum ve dereceye girdim. Diğer yandan antrenmanları da bırakmadım ve ertesi sene sporcularla beraber yarıştım. Bu sene yine koşmayı hedefliyorum. Beş gün boyunca bir etkinliğin parçası olmak, ilgi alanı, hobisi olan bir şeyi soluyarak, paylaşarak yaşamak insana kendini ayrıcalıklı hissettiriyor. Bu seneki festival için yıllık izinlerini ona göre ayarlayan insanlar

tanıyorum. Tüm yarışmacıların konaklama ve ulaşım organizasyonu, festival komitesince ayarlandığından; geceli gündüzlü paylaşımlar devam ediyor. Aynı ilgi alanını paylaştığın farklı ülkelerden gelen insanlarla 5 gün boyunca gündüz rakip, gece dost olmak her yerde rastlanabilecek bir mesele değil.

Düşünüyorum da bu dostlukların ve paylaşımcılığın ardında bu sporun bir zeka sporu olmasının etkisi çok olsa gerek. Bu spor tam anlamıyla zihinsel ve bedensel egzersizi bir arada sağladığı için diğer tüm sporlardan farklı. Sadece egzersiz için ya da zayıflamak amaçlı koşuya çıkan kişiler için de çok zevkli bir alternatif. İnsan bir arazinin içinde gitmesi gereken bir noktaya kilitlendiğinde ve zihnini bununla meşgul ettiğinde farkında olmaksızın kilometrelerce



koşabiliyor ve zihnini günlük sorunlardan arındırıyor. Elindeki haritayla hedeflere kilitlenmek koşmak gibi yorucu bir aktiviteyi, son derece kolay ve zevkli bir hale getiriyor.

Her yaştın sporu

İşte tam da bu sebeple olsa gerek, orienteering ilköğretim yaşındaki çocukların eğitimlerinin bir parçası olarak okullarda yer almaya başladı bile. Ülkemizde henüz birkaç okulda süren bu aktivite, yurtdışındaki bazı okullarda müfredata dahil edilmiş durumda. Orienteering sporu ülkemizde bu sene bağımsız federasyon olabilmüş bir branş. Her yıl GSGM onaylı çeşitli müsabakalar düzenleniyor. İstanbul ekibi ise, siviller arasında bu sporu en çok ivmelendiren kulüp, hatta bir sporcumuz milli takıma seçildi. İstanbul'da bu sporu "İstanbul Orienteering Grubu" (İOG) düzenli antrenmanlar düzenleyerek

ayakta tutuyor. Hatta bu sene yüzlerce binlerce kişinin katılımıyla gerçekleşmesi beklenen "İstanbul5days" in organizasyonunu da sırtlayan aynı ekip. Bu sene 01 – 05 Kasım 2006 tarihleri arasında düzenlenecek olan İstanbul5days, Türkiye'de birçok ilki barındıran Türkiye'nin ilk ve tek uluslararası orienteering yarışması, 5 günlük festivali ve 2006 yılında aldığı uluslararası sıralamaya puan veren (World Ranking Event) statüsü ile dünya çapında saygın bir organizasyon. Her sene daha fazla ülkenin ve katılımcının ilgi gösterdiği etkinliğe geçen sene 10 ülkeden 203 kişi katıldı. Bu sene daha 2 ay öncesinden 12 ülke ve 210 rezervasyona ulaşıldı. Yarışmalarda toplam 600'den fazla kişinin koşması bekleniyor. Ama yarışma dediğimize bakmayın, ailelerin tatil ve sporu birleştirdiği büyük bir festival 'İstanbul 5 Days'.

www.ist5days.com -
www.maceraakademisi.com



Yarışma Programı	
30.10.2006	Geliş, Kayıtlar
01.11.2006	Belgrad Ormanı
02.11.2006	Ömerli Ormanı,
03.11.2006	Yıldız Parkı,
04.11.2006	Belgrad Ormanı,
05.11.2006	Süper Sprint, Kapalı Çarşı
Ödül Töreni, Kapanış Töreni, Parti	

Dünyanın Göbek Deliği...

Aysim Altay
aysim@aysimaltay.com

Hep bulunduğum yerden daha ötede, daha fazla yaşamın içerisinde olmak istemişimdir. Kim bilir belki de bu yüzdendir hep gidilmeyen yerlere gitme tutkum, bu yüzdendir belki de kabıma hiç sığamaz oluşum.

Bu defa uçağın içerisinde, camlar izin verse, başımı çıkarıvereceğim. Garfield gibi cama yapışmış durumdayım. Biraz daha aşağıyı, biraz daha ileriye görmek istiyorum. Ama altımızda saatlerdir devam eden okyanustan başka bir şey gözükmüyor. Oysa alçalmaya başladık bile. Ufak bir kara parçası olsun, gözükmeli! Öyle değil mi?

Dünyanın tüm yerleşim yerlerine en uzak noktalarından birisine varmak üzereyim, Paskalya Adası'na!... İngilizce adıyla Easter

Island'a. Benim daha çok benimsediğim adıyla Rapa Nui'ye. Çünkü benim ilgimi, adaya 1722'nin Paskalya günü vardıği için Paskalya Adası ismini veren Hollandalı gezgin Jacob Roggeveen'in hikayesi değil, o tarihin çok daha gerisinde olanlar çekiyor.

Ada için üretilen pek çok senaryo var. Zamanında uzaylıların yaşamış olduğı bir ada olmasından, adanın Atlantis'in dünya yüzeyinde kalan son parçası olmasına varana kadar hem de. Doğruyu söylemek gerekirse ada, üzerinde barındırdığı 3 volkan ve 900'den fazla ne amaçla yapıldığı bir sır olan dev heykelle fantastik bir filmde fırlamış gibi duruyor zaten.

Rapa Nui "Ben hala eskideyim, unutturmayacağım geçmişi" dercesine

karşılıyor insanı. Buna bir de yoldan çıkmışlık hissi, sıra dışı bir yerde olduğunuzun yoğun sarmalayışı ve özgürlükle kısıtılmışlık duygusunun akıl almaz birlikteliği ekleniyor...

Bir an "Acaba "Islomania"ya* tutulup bu adadan çıkamaz mıyım, çıkmak istemez miyim?" diye bir endişenin esiri oluyorum.

*** "Islomania" ilk defa İngiliz yazar Lawrence Durrell tarafından "Reflections on a Marine Venus" kitabında kullanılan bir kavram. Durrell kitabında "Islomania"yı şöyle anlatıyor: "Gideon'un karalama defterleri arasında bir gün, daha tıp bilimine geçmemiş hastalıkların bir listesini bulmuştum. Bunlar arasında çok seyrek rastlanan ama tanınmadığı da ileri sürülemeyecek bir ruh hastalığının**





adı olarak "Islomania" sözcüğü de göze çarpıyordu. Bunu açıklamak için Gideon, adalarda her nasılsa karşı konmaz bir çekicilik bulan insanların olduğunu söylerdi hep. Bir adada, denizle çevrili küçük bir dünyada olduklarını bilmek bile, böylelerinin içini sözle anlatılmaz bir esrimeyle doldurur. Bu doğuştan ada-tutkunları, derdi Gideon, doğrudan doğruya Atlantis'lilerin soyundandır, ada yaşamına bilinçaltılarında süren özlem, yitlik Atlantis ülkesine yönelmiştir."

Zihnimdakilere silmek istercesine başımı hızla sallıyorum ve bu denli "off-road" bir

mekanda olmanın tadını çıkarmaya karar veriyorum. Veriyorum da... Ada kaçınılmaz bir şekilde bana farklı bir yerde olduğum, düşüncelerimin de okunuyor olduğu hissini vermeye devam ediyor orada bulunduğum süre boyunca.

Rapa Nui'de neredeyse insan sayısı kadar at karşılıyor beni. Öyle sünepe, silik, sütçü beygiri kılıklı atlar değil üstelik bunlar. Adeta adanın 4x4'leri gibiler. Özgür, kıvrak, asil, güçlü ve insanı kimi zaman ürkütecek kadar başına buyruk. Sanki yüzyıllardır mecbur kalmadıkça yerinden kılmılamayan Moai'lerin* aksine hareket halindeler. Kimbilir

belki de Moai'lerin ruhlarını taşıyorlardır. Neden olmasın! Adaya ilk gelen 7 kaşifi simgeleyen Moai'ler hariç yüzleri hep karaya bakan tüm bu dev heykellere inat, o güzelim atlar okyanusa doğru dolu dizgin koşuyorlar. Bir an kanatlanıp uçacaklarmış hissine kapılıyorum. Ah okyanus engel olmasa gidecekler ama...

Dikkatli gözlerden kaçmamıştır. "Mecbur olmadıkça" dedim. Bu dev heykelleri zaman zaman tsunami, deprem ya da savaşlar oynatmış Ahu'larından**. "Topu topu 117 km2'lik bu adada ne savaşları!" demeyin. Adanın keşfedilebilen tarihinin



bizlere aktarabildiklerine bakınca kıtlık, savaşlar, savaşılar, kaybedenlerin kazananlar tarafından yenmesini getirmiş. Evet, yanlış duymadınız. Bu 117 km²'lik küçük adada yamyamlık bile varmış zamanında.

Adanın gerçek sahiplerini melez komşularından tenlerinin rengi, ulaşım aracı olarak atları kullanmaları ve her şeyden daha fazla vücutlarının her yerini kaplayan dövmeleeri ayırıyor. Her dövme vücut üzerindeki yerine ve şekline göre farklı bir anlam içeriyor. Sanki tüm vücutlarını Rongorongo*** tabletleri olarak kullanmaya karar vermiş gibiler.

Rongorongo hala dünyanın en gizemli dillerinden biri olmayı sürdürüyor. Moai'lerin dilsizliği gibi Rongorongo tabletleri de konuşmamayı seçiyorlar anlaşılan. Bununla birlikte bu yazı sistemi içerisinde keskin

bir zekanın ifade gücüyle birlikte adaya ilk yerleşen kişilerin kökeninin Güney Amerika'dan değil de Polinezya'dan olduğunu doğrulayacak ipuçları da var söylendiğine göre. Adanın yerli halkı da bu savı tercih ediyor görüldüğü kadarıyla.

Rongorongo tabletlerindeki pek çok figürün anlamını çözemeyeceğim ama (sanki istesem çözermişim gibi) bir figür var ki gözden kaçırmak mümkün değil : Kuş adam yani "Bird man".

Kuş adam'lık ulaşılmak istenen çok önemli bir merteye. Bu mertebeye ulaşan klanın reisi o sene boyunca ayrıcalıklı bir statüde yer alıyor ve özellikle de yiyecekten alacakları pay haliyle yükseliyor. Ne mi yapmak gerekiyor kuş-adam olmak için? Çok zor bir şey değil, korkmayın. Rano Kau kraterinin bulunduğu kayalıktan aşağıya, okyanusa

ineceksiniz (Gökdelene yüksekliğinde ve duvar gibi dik olduğunu söylememe bilmem gerek var mı?), köpekbalıklarıyla dolu bir bölgeyi yüzerek geçip, 3 küçük adanın üzerinde yumurtlayan bir kuşun yumurtasını alıp, kırmadan geri getirip, kraterin kenarında bekleyen gözlemcilere teslim etmek yeterli, başarmış sayılmak için. Kolay, değil mi? Aa unuttum. Bir de bunu rakiplerinize haklı/haksız bir rekabet içerisinde gerçekleştireceksiniz.

Peki buna zor diyorsanız eğer, boyu 21,6 metreye, ağırlığı 182 tona kadar varan o dev Moai'leri yapıldıkları yerden alıp (ki bu bölgeyi adanın orta kesimi diye düşünebilirsiniz), kıyılara, sırtları okyanusa dönecek şekilde yerleştirmek ne kadar kolay bir iş olabilir acaba? Bu da tahmin edebileceğiniz gibi hala çözülememiş, pek çok araştırmaya konu olan bir soru işaretidir.



Acaba “Bu uzaylıların işi” desek de kurtulsak mı bunca bilinmezden? Hayır diyenlerle dünyanın göbek deliğindeki deneyimlerimi paylaşsam fikirleri değişir mi dersiniz? Ha sahi bu yazının başlığıydı bu değil mi?

Rapa Nui’nin bir adı da bu. Adada o Moai senin, bu krater benim, o mağara senin, bu kabartma benim dolaşırken dışarı vurmuş göbek deliklerini andıran bir kayayla karşılaşıyorsunuz hiç de beklemediğiniz bir yerde. O kayayı çevreleyen 4 küçük kayadan birinin üzerine oturup, elinizi göbek deliğinin üzerine koyuyorsunuz. Avucunuzda anlam veremediğiniz bir titreşim oluşmaya başlıyor ve de o kaya nereden geldiği belli olmayan hoş bir ısıyı elinize geçiriyor. “Olabilir” mi diyorsunuz? Peki, olabilir. Kayanın üzerine koyduğunuz pusulanın ibresi başı dönmüş gibi fırl fırl dönüyor. Sanki bir manyetik

alanın ortasında duruyor ve yolunu bulamıyor gibi. “Olabilir” mi diyorsunuz? Peki, olabilir. Elleriniz kayanın üzerindeyken zihninize akın eden, anlam veremediğiniz görüntüler sanki bir şey anlatmak istiyor gibiler. “Olabilir” mi diyorsunuz? E o zaman bana müsaade. Ben biraz daha şu tepemde dolanan ışıklı nesneden bilgi toparlayayım, geliyorum ‘lorana!’****

** Moai, adada yer alan dev heykellerin genel adı.*

*** Ahu, Moai’lerin üzerinde durdukları platformlar.*

**** Rongorongo, Rapa Nui’nin yazı dili.*

***** ‘lorana, hoşça kal, günaydın, iyi akşamlar, merhaba anlamlarında kullanılan bir Rapa Nui kelimesi.*



Rapa Nui’nin Tarihçesi...

Rapa Nui’nin tarihine bakıldığında izler adaya ilk insanın 4. ya da 5. yüzyılda ya Marquesas Adaları ya da Mangareva’dan (Polinezya) geldiğini gösteriyor. Adaya beraberlerinde aletler, yiyecek, bitki ve hayvan da getirmişler ve tarım yapabilmek için ağaçları kesip kendilerine alan yaratmışlar.

Rapa Nui’de farklı yerleşim yerlerine dağılmış klanlar oluşmuş ve adadaki kişi sayısı en yüksek sınırına dayandığında kimi kaynaklara göre 7000, kimi kaynaklara göre de daha yüksek bir rakama ulaşmış. Bu da beraberinde yiyecek kıtlığını getirmiş.

Aşağı yukarı aynı zamanlara denk geldiği düşünülen Kuş Adam “Birdman” kültürünün oluşması ile birlikte ada içi rekabet de yükselmeye ve her yıl “Kuş adam”lığı kazanan klanın önderliği yaşanmaya başlanmış.

Salt tarım alanları nedeniyle değil, ayrıcalıklı bir iş olarak görülen dev heykellerin yapıldıktan sonra seremoni alanlarına taşınması sırasında kullanılmak üzere de ağaçların kesilmesi adayı iyice ağaçsızlandırmış. Bu da doğal olarak erozyon ve toprak kaybına neden olmuş. Ada her geçen gün çoraklaşmaya başlamış.

Adanın kendi iç öyküsü bu şekilde oluşurken, diğer yandan da adaya Batı dünyasından ilk adımı 1722’de Hollandalı kaşif Jacob Roggeveen atmış. Onu uzun yıllara yayılan sürede İspanyol, İngiliz, Fransız ve Amerikan gemileri takip etmiş. Elbette her geliş çok barışçıl amaçlarla olmamış. Üstelik bu izole ada ilk defa Batı dünyasının mikropları ve virüsleriyle de tanışmış. Gelen gemilerden bir kısmı burayı kadın, erzak ve işgücü kaynağı olarak kullanmış (Elbette esir edilmelerinden bahsediyorum)

1860 yılında Peru’lu köle tacirlerinin gelişyle de ada neredeyse kendi tarihini, dilini ve yazısını unutacak derecede ortak belleğini yitirmeye başlamış. 1888 yılıyla birlikte ada resmen Şili toprağı olmuş.

Tüm bu tarihin içerisine bir de yamyamlık öyküsünü yerleştirdiğimizde çok bilinmeyenli bir denklem hala söz konusu. Neden yamyamlık başladı? Neden yaygınlaştı? Sadece yenilgiye uğrananın değil de seçilmiş kişilerin yenmesi acaba kıtlıktan mıydı? Biz böyle bir süreçten ders almaz ve ormanları tüketmeye, doğayı tahrip etmeye devam edersek nasıl bir son bekliyor acaba sözde uygarlığımızı?



SDÜ 2006

Yamaçparaşütü Festivali

Yiğit Şahinbeyoğlu
Kanatlar: FreeX-Flair (Yiğit Şahinbeyoğlu),
Edel-Atlas (Alpay Oğlu)
www.pandul.org

Olacak iş mi? Bu sene tüm festivallere katılacağım diye ant iç, ondan sonra katıldığın ilk festivalde sol bacağı kır. Kabul ediyorum bir yazı, içeriğinin en “ıyyy” denen kısmı ile başlamaz ama ne yapayım Isparta denince aklıma artık bir ömür boyu sol bacağım gelecek.

Efendim, aslında faaliyetimiz 18 Ağustos akşamı Alpay ile Harem’de buluşmamız ile başladı. Hafta sonundan bir gün daha uzun süreli bir faaliyete (yani toplam 3 gün) gidecek olmamız keyfi ile morallerimiz zirve yapmış bir şekilde buluştuk. Ne de olsa ertesi gün mesai yoktu ve de daha önce uçmadığımız bir bölgeye gitmenin heyecanını da taşıyorduk. Harem’de dürbün satmaya çalışan adam ile hala anlayamadığımız abuk bir sohbetten sonra otobüsümüze bindik ve Isparta’ya yollandık. Sabah indiğimizde SDÜ’nün festival komitesinden arkadaşlar karşıladı bizi ve hemen otobüs ile kamp yerine gittik.

Çadırların kurulması, festivale kayıt ve akabinde yapılan kahve-altından sonra SDÜ’nün eğitmenleri uçuş ve festival brifingini verdiler. Brifingden sonra otobüsler ile tepeye çıkmaya başladık. Tepeye geldiğimizde bizden tecrübeli pilotların ilk uçuşları yapacağı düşüncesiyle biraz bekledik, böylece termiklerin nerede olduğu konusunda biraz bilgi edinecektik. Yaklaşık 1 saatlik bekleyişten sonra Alpay ile sırayla çıkışlarımızı yaptık.

Düz uçuş yaparak 10 dakikada inmek istemediğimiz için, bizden önce çıkanların irtifa aldığı sol tarafa doğru yönlendik. Çapı dar olan bir kaç termiğe girip çıktıkten sonra 1.2 m/s şiddetindeki bir termiğe girince dönerek yükselmeye başladım ve ta ki varyodan çıkış sinyali kesilinceye kadar döndüm. Termikten çıktığım zaman yaklaşık +60 metre irtifa almıştım.

Belki küçük bir rakam, ama bilinçli döndüğüm ilk termik olması sebebi ile

çok keyif almıştım. Tekrar termik bulurum düşüncesi ile take-off’un sol tarafında takılmaya devam ettim ve birkaç termiği daha döndüm ancak bu dönüşlerden pek birşey çıkaramadım, ya irtifamı korudum ya da kayda değmeyecek tırmanışlar yaptım.

Artık hava mı hafifti yoksa ben mi termikleri değerlendiremiyordum bilemiyorum ama biraz daha irtifa kaybettikten sonra inişe yöneldim. Tarlaların üzerine geldiğim zaman ova termikleri denen dost canlısı hava olayları ile tanıştım ve dönmeye başladım. Bu termiklerde +30 metre ve benzeri irtifalar aldım ve aynı bölgenin üzerinde yaklaşık 10 dakika daha takılabilirdim.

“Ya termik ya termik” felsefesi ile yaptığım bu uçuş sonunda elbette iniş tarlaya oldu. 30 dakikalık çok keyifli bir uçuş olmuştu. İndikten sonra Alpay ile buluştuk, onun da uçuşu düz bir uçuştan uzun olmuştu ve yanaklar kulaklarımızda 2. sorti için otobüsü beklemeye başladık. Göl kenarındaki iniş

yerine inmediğimiz için ve ara bir saatte uçtuğumuz için take-off'a tekrar geldiğimizde ne yazık ki kumanyanın bitmiş olduğunu gördük.

Sağ olsun atılgan ruhlu Alpay'ın take-off'da, "kumanya paylaşmak isteyen var mı?" diye çıkırmasına olumlu cevap gelmişti ve hayırsever paraşütcü bir arkadaşın yarısını ayırdığı kumanyasını paylaşarak karnımızı doyurmuştuk. Eee karınlar doydu ya, artık güzel bir uçuş ile güne devam etmek lazımdı ancak SDÜ festival komitesinden arkadaşlarımız yağışın geliyor olması sebebi ile uçuşların kesildiğini bildirdi. "Olsun daha 2 gün var bol bol uçarız" düşüncesi ile yağmur altında araçları beklemeye başladık.

Yağmur altında durmak bizi bozmazdı, ama kamp alanında klan ve tentesini sıcak diye örtmediğimiz iç çadırımızı fena halde bozardı bu yağmur.

Kamp alanında bulunanlardan birilerinin çadırı örtmeleri için telsiz ile irtibat kuruldu ise de aşağı indiğimizde çadırı ve içindekileri ıslanmış bulduk. Keyfimiz iyiydi, çadırın içi yok ıslakmış yok nemliymiş hiç önemli değildi, nasıl olsa hava açmıştı ve

1 saat içinde herşeyi kurutacaktı. Madem uçuş yoktu biz de o zaman matları serip gölün kenarına kurulduk ve soğuğa yakın biralarımızı içerek muhteşem gölü seyrettik sonra da dayanamadık ve yüzdük gölde.

Akşam yemeği ve ateş başında biraz takıldıktan sonra ilk günü noktalandık. Ertesi sabah 20 Ağustos'tu. 19 Ağustos tarihi, ülke tarihimize önemli bir gündür elbet ancak 20 Ağustos'un da kendi tarihimde hatırlanması bir gün olacağı o sabah hiç aklıma gelmiyordu. Hava güzeldi ve kendime "bugün güzel uçuşlar yaparız" diyordum. Neyse efendim gene çıktık take-off'a ve termik dönecek birilerini beklemeye başladık. Hava pek kuvvetli değildi anlaşılan, çünkü termik dönen bir çok pilot gerek dağ yamaçlarında gerekse tarlaların üzerinde irtifa alamıyordu. Epey bir süre beklediğimiz için kalkış yapan birçok pilotu da gözlemleme şansım olmuştu. Gerçekten bazı kalkışlar felakete yakındı.

Sanıyorum bazı kulüpler, öğrencilerinin ilk irtifa uçuş deneyimlerini edinmeleri için kalabalık bir festivali seçmişlerdi. Etraf hafif acemi bir çok yamaç paraşütcüsü ile doluydu. Gerçekten de kalkışta bazı arkadaşların kaza yapmamasını şansa

bağlıyorum. Neyse efendim, saat 13.00 gibi rüzgarın güzel estiği bir ara biz de çıkışlarımıza başladık. Çıkışımı yaptıktan sonra, önceki güne özenerek sol tarafa doğru uçmaya başladım. Ara sıra varyo termik sinyali veriyse de dönüşlerim sonucunda sadece irtifa kaybediyordum ve kendime "dün iniş yerine inmedin, bari şimdi irtifan müsaitken inişe yönel" dedim ve doğru kumsala yöneldim.

Brifingde de söylendiği üzere ben de herkes gibi kumsala soldan yanaştım. İlk dönüşü yapıp gölü sağıma aldığım zaman aşağıda Alpay'ı gördüm. Durup dururken kafamda "o kadar uzaklaşmaya gerek yok aşağıya ineyim" düşüncesi hasıl oldu. Yeniden sağa 90 derece manevra ile göle doğru döndüm ve kazanın hazırlayıcısı oldum. Göle dönmemin hemen akabinde 180 derece dönerek gölü arkama aldım. Amacım bundan sonra sağdan son bir 180 derece dönüş yaparak karşı rüzgarla inmektir, ama havadaki hesap inişe uymadı. Gölü arkama aldığım zaman sağ komut vermeye başlamıştım ancak çok hızlanmıştım ve yeterli zannettiğim irtifam adeta kaybolmuştu.





Kumsalın başlangıcındaki bir ağacın en üst kısmına, harness ile hızla girip çıktım ve sonra 5-6 metre irtifada öne gelmiş olan kanadın etkisiyle, kumsalın hemen kenarında bir çit gibi uzanan yaklaşık 1 metre yüksekliğindeki duvara sol bacağım ile hızla çarptım. Yere düştüğümde sol bacağımın kırılmış olduğunu anlamam haliyle hiç güç olmadı.

İniş yerinde bekleyen ambulans ile, harness'i dahi çıkarmadan SDÜ Tıp Fak. ve Araş. Hastanesine götürüldüm. Yeterli irtifam yokken o manevraları neden yaptığımı halen kendime açıklayamıyorum. İniş prosedürüne her zaman sadık kalınması gerektiğini çevremdeki arkadaşlara devamlı hatırlatan ben, o irtifada alışık olmadığım manevralar yapıyordum. Aynı iniş planını irtifam biraz daha fazla olsa idi uygulayabilirdim, ancak o irtifada daha önce hiç öyle manevralar yapmadığım halde o gün bilmediğim bir işe kalkışmıştım.

Belki manevra hakimiyeti daha yüksek olan daha tecrübeli bir pilot aynı irtifada o inişi gerçekleştirebilirdi ama henüz benim gibi o tıp keskin manevralarla iniş eğitimi almamış birinin buna kalkışmaması gerekirdi. Sanıyorum gerek Havacılık Grubunda gerekse Yamaç'ın yazıldığı gibi son dönemde yaptığım güzel uçuşlar bana henüz tecrübesine sahip olmadığım bir işe kalkışma

cesareti vermişti. Sonuç: Tıp fakültesinde toplamda 17 gün kaldım. Hastaneye yattığım ilk günler aklımdan hiç çıkmayan şeylerden biri ilk günkü uçuşlarımda döndüğüm termiklerin tadıydı. Ameliyatın birinci haftası olduğunda ben çoktan uçmayı özlemiş ve Ormanlı hayalleri kurmaya başlamıştım. Bugün ameliyatın yaklaşık 40. günü; kendimi çok iyi hissediyorum ve uçuşa başlayacağım günleri ipe çekiyorum.

Uçmayı bırakmış olduğum bir hayatı kafamda tasarlayamıyorum, sanıyorum bunu havacılığa gerçekten gönül vermiş olanlar hissedebilir. Her zaman söylediğim bir şey vardı "uzun yıllar sağlıklı uçmak istiyorsan, her uçuşunu çok sağlıklı yapmalısın" Maalesef bu kuralın dışına ilk ve son kez çıktım ve bedelini yeteri kadar ağır ödedim. Bundan sonra bu kurala hiçbir zaman aykırı davranmayacağım, çünkü uçabilmek varken yerde durmanın acısını da fazlası ile tadıyorum.

Bu sezonu maalesef başında kapattık ancak bundan sonra açılacak bir çok sezon var ve ben seneye bu açılışlara başlamayı düşünüyorum. Manisa ve Gürsu gibi kaçırdığım tüm festivalleri de seneye telafi edeceğim.

Güvenli ve keyifli uçuşlar...

SDÜ 2006 Yamaçparaşütü Festivali

Atatürk ve Gençlik Havacılık Şenliği bu sene 4. kez düzenlendi. Eğirdir gölü çevresinde Süleyman Demirel Üniversitesi Havacılık Kulübü tarafından organize edilen festival senelerdir geniş bir katılımı yapıyor. Çeşitli üniversitelerin havacılık ve uçuşla ilgili kulüpleri, özel yamaç paraşütü şirketleri ve serbest pilotlardan oluşan katılımcıların yanı sıra yöre halkı ve çevre illerden gelen seyirciler de gösterileri ilgi ile izliyorlar. Bu sene 370 kişi katıldığı festivalde katılımcıların büyük çoğunluğunu aktif uçucular oluşturuyordu. Festivale katılanlar Eğirdir Gölünün hemen kıyısında kumsal üzerine kurulan geniş kamp yerinde konakladılar. Yüzlerce çadırdan oluşan kamp alanında katılımcılar hem yeme içme gereksinimlerini karşılamak hem de gerekli alışverişlerini yapma olanağını elde ettiler. Her sene olduğu gibi bu sene de uçuş haricinde de çeşitli etkinlikler gerçekleştirildi. Katılımcılardan büyük çoğunluğu uçuşlardan sonra gölde yüzmeyi tercih ederken, kumsalda çekişmeli voleybol turnuvaları da düzenlendi. Kamp alanının hemen karşısında bulunan kumsalda gerçekleştirilen havai fişek gösterileri de beğeni ile izlendi. Geceleri uçuşlardan yorulan katılımcılar ateş başında yemek yeyip içkilerini yudumlarlarken bir yandan da günün deneyimlerini ve ilgi çekici olaylarını paylaştılar.

Peygamberlerin izinde

Melih Eriş
Ekip: Melih – Aslı – Hüma



1.5 yıl önce, 4x4 aracımızla, Suriye ve Ürdün'e doğru çöllerin ve mistik yerleşim merkezlerinin arasından geçecek bir gezi planı yapmaya başladığımızda, hayal kurduğumuzun farkındaydık. Daha 4x4 bir aracımız bile yoktu.

Sonra Defender'imi aldım.



Aracı tanımaya başladıkça cesaretim arttı ve bu yolculuk için uygun aracı bulduğuma ikna oldum. Artık hayali gerçeğe döndürmek için gerekli adımları atmaya başlayabilirdik. Şubat ayının başında hazırlıklara giriştik ve uzun listeler oluşmaya başladı. Bizim için yolculuk başlamıştı ve üç kişi olmuştuk.

İş bölümü kendiliğinden oluştu. Melih:Teknik işler ve araç donanımı ile ilgili konular, Aslı: Rota uzmanı olarak, belirlemiş olduğumuz rotanın en ayrıntılı detaylarına kadar hazırlanması, Hüma:Tüm evrak işleri, telekomünikasyon konularını üstlenmişti.

Böylece paylaşım yaptık ve Suriye-Ürdün şekillenmeye başladı. Rotayı belirleyen temel etki kutsallıktı. Bu topraklar bin yıllar öncesinde kutsal inanışların merkezi olmuş, dinlerin doğuşuna tanıklık etmiş ve kutsal insanlar tarafından geçilmişti. Çöllerin ortasında, vahaların içindeki antik yerleşim yerlerinde kadim inanışların izlerini sürmek, günümüze uzanan etkilerini izlemek mümkündü. Hz. Muhammed'in ilk keşfedildiği yer buradaydı, Hz. Davud'un



türbesi, Hz. Musa'nın halkını yürüterek geçirdiği kanyonlar ve tepe, Hz. İsa'nın ilk söylevlerini verdiği yerler buralarıydı.

Tabii ki en önemlisi çöle ulaşmaktı. Çöl de buradaydı.

Bahar başlangıcında tüm hazırlıklarımızı tamamladık. Nisan sonunda aracımız Adana'ya yola çıktı. Biz de İzmir – Adana'yı uçakla alarak araçla buluştuk, aracın yüklenmesi ve son kontrolleri yapıldı. Sınıra doğru yola çıktık. Ama karmaşık ve uzun bir

yolculuk planlarken aksiliklere de hazırlıklı olmalıyız. Yine de ilk aksilik beklediğimizden önce geldi. Akşam saatlerinde Antakya otobanında aküm şarj etmemeye başladı, ışıklar söndü ve araç durdu. İnanılır gibi değil, akü bitmişti. İkinci akü ile yola devam ettik. Doğal olarak program değişti. O gece Antakya'da kaldık.

16 Nisan'da Yayladağ sınır kapısından Suriye'ye giriş yaptık. Yaklaşık 40 km sonra sahil kasabası olan Laskiye'ye geldik. Laskiye şirin bir kent, İzmir'i andırıyor. Oradan

sahili takip ederek Tartus Lübnan sınırına ulaştık. Önümüze Tapınak şövalyelerinin son kalesi olan "Crag de Chavallie" çıktı tüm heybetiyle. Sanki o günler halen yaşanıyor gibi dimdik ayakta idi kale. Hedefimiz buradan Palmira'ya ulaşmak ve geceyi orada geçirmektir. Ancak aracın altına baktığımda bir de ne göreyim, şanzımandan yağ sızıntısı var. Program değişti ve yolumuz üzerinde bulunan Suriye'nin üçüncü büyük kenti olan Hums'da konaklamak zorunda kaldık. Sabah ilk iş araçla ilgili sorunu hallettikten sonra ver elini Palmira...



Burası çölün ortasında bir vaha, meşhur bir antik kent ve daha ötesi, Hz. Muhammed'in bir rahip tarafından ilk keşfedildiği yer olarak geçiyor kutsal alıntılarda. Sonunda iki geceyi otellerde geçirdikten sonra, üçüncü gecemizde kamp yapabildik. Buradan Şam'a geçtik. Geceyi Şam'da kalarak ve Şam'ı tanımaya çalışarak geçirdik. 19 Nisan'da sabah erken saatlerinde yola çıktık. Ürdün sınırı 120 km ilerdeydi. Çıkış-giriş işlemlerinden sonra planladığımız gibi, İrbid (Hz. Davut türbesi), Gerash ve Ajlun kalesini gezdik.

Şu ana kadar izlenimlerimiz ilginçti. Çok daha fazla çöl bekliyorduk, ama etraf yemyeşildi. Konakladığımız, geçtiğimiz tüm yerlerde Türkleri çok sevdiklerini gördük. Neredeyse her konuştuğumuz kişi bizi evine davet ediyordu. Biz de hepsine gittik, hiç reddetmedik. Bir de etrafta oldukça fazla turist olduğunu gördük. Karikatür krizi buralara uğramamıştı bile.

20 Nisan'da gezinin ilginç uğrak yerlerinden biri olan ve çok beğendiğim Mount Nebo'ya geldik. Sürekli virajlarla dik ve yüksek tepeye tırmanmaya çalışırken Defender'imın başka

bir sorun yaşamaması için dua ettim. Burası Hz. Musa'nın halkına, vaat edilmiş olan kutsal toprakları gösterdiği yeri. Tepenin karşısında Ölü Deniz (Lut gölü) ve şimdiki İsrail uzanıyordu. Müthiş bir enerji vardı çevrede ve o gece orada kamp yaptık. Gece manzarası tarif edilemezdi.

Sabah rotamız Ölü deniz, Madaba, Al-Karak kalesi ve akşam Petra'ya ulaşmaktı. Ana yollardan ayrılp yüksek yan yollara saptığımızda hep tırmandık. Orada ekstra fanın ne kadar fayda sağladığını iyice hissettim.



Petra, Petra... Burası anlatılmaz, yaşanır.

İki gece konakladık burada, dolaştık, tırmandık, seyrettik, düşündük ve sonunda 23 Nisan'da Wadi rum, çöldeyiz. Hava çok uygundu, fakat yer yer kum fırtınaları oluşmaktaydı. Daha önce de çöle gitmiştim ama burası o çöllere benzemiyordu. Ne kumu, ne de -kayalar mı desem dağlar mı desem bilemiyorum- yükselteleri aynıydı. Değişikti işte. Başladık Defender ile kumda oynamaya. Tabii ki riskli bir işti yaptığımız. Aracı durduğunuz an batmaya başlıyorsunuz, ilk bunu öğrendim. Sabit

hızla durmadan devam. Ancak sert kumlu bölgelerde durabiliyorduk. Çölde off-road; ne kara, ne de çamura benziyor. Sürekli savrulma halindesiniz. Aracınızı batırırsanız, gerekli ekipman da yoksa, birileri sizi bulana dek saplandığınız noktada beklemek zorundasınız. Artık şansınıza göre iki saat mi sürer bu bulunma işi iki gün mü bilinmez. O gece çölde kamp yaptık. Sessizlik müthiş bir deneyimdi.

Nisan bitiyordu ve dönüş zamanı gelmişti. Rotamızda Amman vardı şimdi. Yaklaşık 300 km yol aldık o gün. Bizi yağmurlu ve

soğuk bir hava karşıladı. O gece kendimizi ödüllendirdik ve iyi bir otelde konakladık. O kadar soğuktu ki, gece kaloriferleri yaktılar. Sabah çevreyi gezdikten sonra aracımızı kontrol ettirmek için Amman'daki Land Rover servisini bulduk. Etrafta bir çok kardeş araç vardı. Ürdün'de de askeri araçlar da Defender'di.

Gerekli kontrollerden sonra yola devam ettik. Ürdün'de biraz levha karmaşası yaşanıyordu. Dönüşte yolumuz üzeri olduğu için tekrar Şam'da konakladık. Ertesi gün planımız Halep'e ulaşmak ve akşam Türkiye'ye girişti.



Halep'te hiç yabancılık çekmedik. Yoldaki insanlar bile Türkçe konuşuyorlardı. Sanki Antakya'da gibiydik. Suriye'nin karayolları haritasını alığımızda şaşıracağımız bir durumla karşılaştık. Antakya, Suriye sınırları içinde görünüyordu. Halep ise sınıra 40 km olan bir şehir olmasına rağmen, yollarda Türkiye ile ilgili herhangi bir yönlendirici tabela görünmüyordu. O gece çok zorlandık. Sınıra yaklaştığımızda bile halen Türkiye ile ilgili bir işaret yoktu. Gece yarısı sınırı geçtikten sonra Antakya'da konakladık. Ertesi gün de yola devam ettik. Ayrılma zamanıydı. Aslı'yı Adana'da uçağa

bıraktık. Aksaray, Ankara üzerinden İzmir'e devam ettik. Türkiye içindeki dönüş yolumuz da iki gün sürdü. Seyahatimizde Defender'e yaptırdığımız her türlü donanımın ne kadar önemi olduğunu gördük. Bu yolculuk bize aracın direncini ölçmemizi sağladı ve bir sonrakiler için umut verdi. 4x4 bir araçla seyahat etmek gerçekten keyifli ve ekonomikti. Hem sınırsız bir özgürlük hem de programın aksayan yanlarında esneklik şansı veriyordu insana 4x4. Tabii ara sıra programın aksayan kısmının müsebbibi de olabiliyordu ama verdiği keyfin yanında konu bile edilmez.

Bu ilk tecrübemizin ardından gözümüzü şimdi daha uzun bir geziye ve daha uzak diyarlara diktik. Şimdiden hayalini kurmaya, elimizde kalem düşlerimizi yazıya geçirmeye başladık. Artık bir Defender'imiz de var nasılsa. Hayalin ilk ayağı hazır bu kez.

Hepiniz sevgiyle kalın
Melih-Aslı-Hüma

Sınırlı alanda sınırsız heyecan

Ali Tanır
Türkiye Offshore Kulübü

Ankara Mogan Gölü'nde 2-3 Eylül tarihinde gerçekleştirilen ve 11 sürat teknesinin katıldığı Gölbaşı ayağında, toplam 18 turdan oluşan etabı, 'Miele' isimli tekneleriyle Josef-Berna Mulhbauser çifti 00:50:26:781'lik süre ile birinci bitirirken, Alpay Akdilek ve Kerem Tuncer'in pilotluğunu yaptığı Stihl Takımı 00:50:51:640'lık süre ile ikinci, Murat Leki ve Hamdi Kitapçı'nın pilotluğunu yaptığı METYX Takımı 00:52:20:609'lük süre ile üçüncü oldu. Gölbaşı etabını dördüncü sırada tamamlayan Murat Alemdar-Vidal İtkin ikilisinin kullandığı Alemdar Performance isimli tekne ise,

Türkiye Şampiyonası'nın tamamlanmasına bir etap kala Türkiye Şampiyonluğu'nu ilan etti.

Tüm dünyada büyük ilgi toplayan ve 'Extreme Sporlar' alanında yer alan Powerboat yarışları, fiziksel ve zihinsel performans ile birlikte eksiksiz bir takım çalışması da gerektiriyor. Yarışçılar bir yandan hızlarını en üst limitlere çıkarmaya çalışırken aynı zamanda denge ve hızlarını etkileyen dalgaları da kontrol etmek zorunda kalıyorlar.

İstanbul Offshore Kulübü tarafından 2003 yılından beri organize edilmekte olan Türkiye Offshore Şampiyonası yarışları, geçtiğimiz sezon start alan çok önemli gelişmelere sahne oldu. 2005 yılında Dünya Federasyonu U.I.M. (Union International Motonatuique) tarafından Class 3 – 225 adı altında inceleme altına alınan yarışlar için uluslararası komiserler gönderildi. Daha da önemlisi kendi özel kuralları uluslararası web sayfasında yayınlanan Şampiyona, 2006 sezonunda "Uluslararası Dünya Şampiyonası" unvanına sahip oldu. Dünya Kurallar kitabından da kendi sınıf kuralları ile yayınlanan ve tüm dünyaya resmi olarak tanıtılan organizasyon tüm bu olumlu gelişmeler nedeni ile 2006 yılına büyük bir moral ile başladı.

Geçtiğimiz iki sezon boyunca tamamen yenilenen teknelere güvenlik gerekçesiyle 2006 sezonu için ufak bir kaç değişiklik zorunlu kılınmıştı. Ağırlıkta kilolar minimum 1000 kg'ye çekilmiş, bir sezon önce uygulamaya konan "Escape Hatch"lar (Kaza anında acil çıkış) maksimum polikarbonat yapılmıştı. Bundaki amaç tekne kaza yaptığında oldukça karanlık olan kanopy'nin içine maksimum ışık alınmasıydı.

2005 sezonu ekiplerinden bir çoğu, 2006 sezonu için Şampiyonaya kayıtlarını gerçekleştirmişlerdi. Yeni sezonda eski ekiplere katılan yeni takımlar da dikkat çekerken Şampiyonaya uluslararası kayıt bile verilmişti. Türkiye'de motorsporlarına desteği ile dikkat çeken Petrol Ofisi'nin Şampiyonanın ana sponsoru olması ise

organizasyonu daha da güçlendirdi. Böyle büyük heyecanlar ile başlayan Şampiyonada her zaman olduğu gibi en önemli sürprizler, tekneler ve tekne tasarımlarında yapılan değişikliklerdi. Son ana kadar tüm takımlar büyük bir gizlilik içerisinde hazırlıklarını tamamlıyorlardı.

İstanbul Caddebostan'da gerçekleşen 2006 ilk ayak yarışı gecen senelerde olduğundan çok daha çekişmeli bir sezonun habercisi olmuştu. Alpay Akdilek, Kerem Tuncer'den oluşan Stihl takımı Norveç'ten getirdikleri tekneleri ile daha antrenmanlarda takla atarak bu yıl tempoyu çok yüksek tutacaklarının sinyallerini veriyorlardı. Murat Alemdar ve Vidal Yetkin'den oluşan Alemdar Performance (gecen yılın şampiyonu) 1 numarayı 2006 sezonu sonunda da saklamak





U.I.M. Uluslararası Petrol Ofisi Türkiye Offshore Şampiyonası
02-03 Eylül 2006 Ankara Gölbaşı Takım Listesi

No	Tekne adı	Ekip
1	Alemdar Performance	Murat Alemdar-Vidal İtkin
2	Metix	Murat Leki-Hamdi Kitapçı
4	Miele	Josef Muhlbauer-Berna Muhlbauer
6	Han Yapı	Erkan Özdemir-İlker Özmen
7	Gladiator	Fatih Gürlek-Mert Esin
9	Halikarnas Şirketler Grubu	Şerafettin Aydın-H. Barbaros Kutunsel
10	Marmaris Yacht Marina	Bilgin Özkaynak-Bahattin Çalışır
35	Hedef Alliance	Ahmet Ziyalar-Erol Özmandıracı
44	Sif Jcb	Burak Öztöygar-Turgut Kaynak
77	Façonnable	Yiğit Çetin-Orhun Çetin
88	Stihl	Alpay Akdilek-Kerem Tuncer



istiyorlardı (Bildiğiniz gibi geçen sezonun şampiyonu yeni sezonda 1 numara ile yarışma hakkına sahip olur). Ama daha ilk yarıştaki gerilim, rekabet ve heyecan 1 numaranın bir çok başka taliplisi de olduğunu açığa vuruyordu.

Meraklılarının yakından takip ettikleri Uluslararası Petrol Ofisi Türkiye Offshore Şampiyonası yarışları, İstanbul'dan sonra sırası ile Adana, Kemer, Bodrum ve Marmaris'te koşuldu. Yarışlar, sezon boyunca çok büyük sürprizlere sahne oldu. Birincilik bir çok kez el değiştirdi. Marmaris

yarışına dek, Alemdar Performance ve Stihl arasında gerçekleşen birincilik mücadelesi takımlara çok ince matematik hesapları yaptırıyordu. Fakat Marmaris yarışında, yarışı son tura kadar lider sürdüren Stihl'in son tur içerisinde benzinin bitmesi, Alemdar Performance ekibine rahat bir soluk aldırdı. .

Hareketli bir sezonun ardından bir ay ara veren ekipler sezonun 6. ayağına, Ankara – Gölbaşı'na bilmiş ve heyecanlı olarak geldiler. Aslında belirli coğrafik özelliklerinden dolayı Ankara – Gölbaşı ekiplerin pek de sevdiği bir lokasyon

değildi. Denizden yüksekliği 900 metreyi bulan Mogan Gölü, teknelerin set up'ları ile bolca yeni ayarlar yapmayı gerektiriyordu. Gerçekten bir gün önce denizde test ettiğiniz bir teknenin 24 saat sonraki göldeki performansı, sizleri hayrete düşürebilir ve teknenede büyük problemler olduğunu düşünmenize yol açabilirdi. Üstelik değişken hava durumu yarış günü tüm ayarların tekrar gözden geçirilmesini gerektirebilir, takımlar sil baştan her şeyi yeniden düzenlemek zorunda kalabilirdi. Fakat bu sezon Gölbaşı yarışları, seyircilere o zamana dek görmedikleri bir performans izleme şansı



verdi. Gelişen teknoloji ve takımların büyük gayreti neticesinde tekneler 2004 ve 2005 sezonlarında Gölbaşı'nda ulaşamadıkları süratlere ulaşmayı başardılar. Bu etkileyici performans Cumartesi günü antrenmanlar ve sıralama turları sırasında da devam etti.

Bu yıl İstanbul Offshore Kulübü bir yeniliğe daha imza attı ve geçtiğimiz senelerde teker teker atılan Sıralama Turları yerine, teknelerin zamanlarının Cumartesi koşulan Resmi Antrenman sırasında alındığı ve en iyi zamana imza atanın Pole Position'u kazandığı bir sistemi uygulamaya başladı. Bu da resmi antrenman saatlerinin bitmesine son dakika kalana kadar dinmeyen büyük bir heyecanı beraberinde getirdi. Nitekim Ankara'da da aynı heyecan yaşandı. Tüm tekneler son saniyeye kadar karada kalıp, suda olan teknelerin performansına göre kendi set up'larını tekrar gözden geçirdiler. Stihl göl şartlarına (Durgun ve kaldırma kuvveti az olan su tipi) en uygun tekne olma avantajını kullandı ve en iyi zamana imza attı. 2006 sezonu flaş ekiplerinden Marmaris Yat Marina sıralama turlarında gene çok hızlıydılar ve en iyi ikinci zamana imza atarak gittikçe bu Şampiyonaya ısındıklarının sinyalini verdiler. Josef ve Berna Muhlbauer'den oluşan Miele ekibi üçüncü olarak Petrol Ofisi Türkiye

Şampiyonası Genel Sıralama ikinciliği için iddiasını sürdürdüğünü gösterdi. Günün sürprizi Şampiyona liderinden geldi. Alemdar Performance, Murat Leki ve Hamdi Kitapçı'dan oluşan Metyx ekibinin de gerisinde kalarak, ancak beşinci en iyi zaman imza atabiliyordu. Herkesin aklına aynı soru geliyordu, acaba bu bir taktik miydi yoksa teknik bir arıza mı yaşıyordu? Daha sonra sırası ile Gladiator, Sif-Jcb, Han Yapı ve Halikarnas Group sıralama turlarındaki pozisyonlarını aldılar.

Bu arada hava ekipler için bazı sürprizler hazırlıyordu. 2005 yılında da yaşanan aynı olay tekrarlanmış ve Ankara havası bir sürpriz yaparak ufak çaplı bir fırtına estirmişti. Pazar günü hava nasıl olacaktı? Yarış öncesi tüm ayarları tekrar değiştirmek gerekecek miydi? Cumartesi gecesi bu sorularla dinlenmeye çekilen ekipleri, Pazar sabahı çok güzel bir bahar sabahı karşıladı. Hava çok güneşli ve sıcak değildi, çok hafif bir rüzgar esiyordu ve tüm koşullar güzel bir yarışma için uygundu. Takımlar son antrenmanlarını yaptılar ve Petrol Ofisi Türkiye Offshore Şampiyonası 6. Etap Ankara – Gölbaşı yarışı için geri sayım başladı.

Yarış yine beklenmedik bir sürprizle başladı. Start teknesinin tüm ekipleri Sıralama Turları

pozisyonlarında Start Bekleme noktasına götürürken Stihl teknesi hala Wet Pit'ten çıkamamıştı. Görünen o ki ekip teknik bir sorun yaşıyordu ve yarışa başlayıp başlayamamaları artık zamana karşı bir mücadele halini almıştı. Kurallara göre, start çizgisindeki avantajlarını yitirmemek için ekip, 2 dakika işareten önce yerlerini almalıydı. Aksi takdirde start verildikten sonra ancak en arkadan yarışa dahil olabiliyorlardı. Bu da tüm tekneleri tek tek geçip tekrar birincilik mücadelesine girmek demektir ki, göl gibi stabil, sürprizlere açık olmayan koşulları olan bir parkurda bu oldukça zor bir olasılıktı. Stihl heyecanlı bir bekleyişin ardından son saniyede start çizgisindeki yerini aldı. Start teknesinin, tekneleri sarı bayrak ile belli bir çizgiye ve hıza oturtmasından sonra, verilen yeşil bayrak ile Ankara-Gölbaşı yarışı start aldı.

Start anından hemen sonra Miele takımı çok iyi bir çıkış yaparak liderliği ele geçirdi. Hemen arkasından Marmaris Yat Marina ve Stihl takip ediyorlardı. Gözler Alemdar Performance takımını arıyordu, bu yarışta ilk 6 içerisinde tamamlamaları onlara Petrol Ofisi Türkiye Offshore Şampiyonası Genel Sıralama birinciliğini kazandıracaktı ve yarışa beşinci sırada devam ediyorlardı. Hemen arkalarından Gladiator, Hedef Alliance,

Faconnable, Sif-Jcb, Halikarnas Şirketler Grubu ve Han Yapı takip ediyordu. Daha yarışın başında, Marmaris Yat Marina ve Stihl inanılmaz bir ikincilik mücadelesine tutuştular. Miele bu mücadeleden yararlanarak aradaki farkı biraz olsun açmaya çalıştı. Fakat bu inanılmaz ikili öyle bir tempo ile yarışıyorlardı ki hem birbirileri ile mücadele ediyorlar hem de Miele'yi kovalamaya başlıyorlardı. Yarışın hemen ortalarında üç tekne arasındaki fark ikişer saniyelere indi. Bir kez daha Pit Stoplar çok büyük bir önem kazanmıştı, ilk kimin gireceği ve nasıl çıkacağı seyircilerde merak konusu olmuştu.

Fakat yavaş yavaş, yüksek temponun getirdiği riskler gözlenmeye başladı. Önce Miele üçlü şamandıra dönüşü sırasında yarım bir spin attı. Hemen ardından zaten kaydırarak kullanma stilini çok seven Marmaris Yat Marina aynı üçlü şamandıra dönüşünde spin attı ve tam o sırada içeriden atak yapmaya çalışan Stihl'in tam önüne çıktı. Kerem Tuncer'in göstermiş olduğu refleks büyük bir kazayı önledi ama gene de Stihl, Marmaris Yat Marina'ya motor bölümünden çarptı, ve bu çarpışma katamaranın bir burnunun kırılmasına neden

oldu. Böylece takım arkadaşları Halikarnas Şirketler Grubunun teknik arıza ile yarış dışı kalmasından hemen sonra, Marmaris Yat Marina da Ankara Gölbaşı yarışına devam edemeyip yarış dışı kalıyordu. Bu karışıklıktan yararlanan ekip Murat Leki ve Hamdi Kitapçı'dan oluşan Metyx takımı oldu. Start anından beri oturtmuş oldukları tempoları ile dördüncü sürdürdükleri yarışta bir anda podyum yakalamış oluyorlardı. Aynı şekilde Alemdar Performance da, bir pozisyon daha yükselerek dördüncülüğe oturdu. Pit Stoplar beklediği gibi, büyük heyecana sahne oldu. Miele'nin pit stop'u sırasında Stihl liderliği ele geçirdi fakat bu uzun sürmedi. Stihl'in kendi pit stopları sırasında tekneleri plane sorunu yaşayınca (Teknenin sudan kesilebilmesi ve katamaranın ortasının hava dolması için gereken minimum hız) Miele tekrardan liderliği ele geçirdi. 20 tur sonunda mutlu sona ulasan iki farklı takım vardı; Miele Petrol Ofisi Türkiye Offshore Şampiyonası Ankara – Gölbaşı etabı birinciliğini elde ederken, Alemdar Performance Türkiye Şampiyonluğunu ilan ediyordu.

Şampiyonun kesinleşmesinden sonra artık tüm gözler Türkiye Genel Klasman

ikinciliğine çevrilmiş durumda. Çünkü puan tablosu gereği ikinciliği kaybeden takım eğer çok büyük bir problem yaşanmaz ise üçüncü olacak. Ama unutmamak gerekli ki motorsporları her tür beklenmeyen sonuca açık olabiliyor.

24 Eylül 2006 Pazar günü İstanbul Caddebostan'daki son yarış, işte böylesi bir heyecana sahne olacak. Bu yarışın ardından podyumda kupalarını 2006 için kaldırarak ilk üç ekip kesinleşecek ve gözler bir sonraki sezona çevrilecek.

U.I.M. Uluslararası Petrol Ofisi Türkiye Offshore Şampiyonası Yarış Sonuçları 3 Eylül 2006			
No	Ekip	Tamamlanan Tur Sayısı	Toplam Süre
4	MIELE	20	00:50:26,781
88	STIHL	20	00:50:51,640
2	METYX	20	00:52:20,609
1	ALEMDAR PERFORMANCE	20	00:53:02,781
7	GLADIATOR	19	00:51:47,953
44	SIF JCB	19	00:52:40,671
6	HAN YAPI	18	00:53:03,515
77	FAÇONNABLE	18	00:53:17,406
35	HEDEF ALLIANCE	17	00:51:55,281
10	MARMARIS YACHT MARINA	11	00:27:26,218
9	HALIKARNAS ŞTİ.GRB.	3	00:10:09,421
www.ioc-tr.net			



Orda bir dağ var uzakta...

Yazı ve Fotoğraflar: Sumru Tamer, Nice Uysal, Taner Çolak, Barış Seber, Canberk Öztürk, Kerem Hadımlı
Kadıköy Anadolu Lisesi Doğa Sporları Derneği

Verçenik dergimizde sıkça rastladığınız bir isim. Görkemli Verçenik meydan okuyan duruşu ile bir çok doğa sporcusunun hayali. Bu kez bu hayalin peşinden koşan; koca sırt çantaları ile otobüse uğurlanıp, elleri yüzleri kesik içinde, güneşten kapkara olmuş, soğuktan donmuş ve 15 gündür yıkanmamış olarak dönenler 16 – 17 yaşında gençlerdi. Kadıköy Anadolu Lisesi Doğa Sporları Kulübü üyesi öğrenciler, senelerdir hocaları Savaş Bat eşliğinde doğa yürüyüşleri, kaya tırmanış, dağcılık eğitimleri yapıyorlar. Mezunlar kulüpten kopmadığı gibi yeni öğrenciler katılımları, neşeleri ve hevesleri ile kulüp kadrolarını canlı tutuyorlar. Okul tatile girince Doğa Sporları Kulübünden gençler için de kamp ve tırmanış zamanı geldi. Son olarak hocaları ve rehberleri eşliğinde Kaçkarlar Verçenik zirveye tırmanmak için yola çıkan gençler iki hafta boyunca karlı dağlarda, çiçekler içindeki yaylalarda, buz gibi berrak dağ göllerinde, ıssız yayla köylerinde dolaştılar.



- Nice, Kaçkar'lara giderkenki otobüsü hatırlıyor musun?

- Hatırlamaz olur muyum. 5 kişi 2 kişilik yere sıkıştırıldık, nasılsa dağcıymışız, alışık mıyız diye.

Okulun kapanmasıyla beraber KALDSK (Kadıköy Anadolu Lisesi Doğa Sporları Kulübü) olarak kendimizi Kaçkarlar'a attık. Aslına bakarsanız benim maceraperestlik ve doğaseverlik dışında başka gerekçelerim de vardı. Geçen sene yaptığımız uzun ve yorucu etkinlik sırasında, ağırlıktan kurtulmak için Libler gölü yakınında bıraktığım emaye tenceremi tekrar ele geçirmek gibi...

Ama ne yazık ki karar kıldığımız rota Libler'den geçmiyordu bu kez. Bu yüzden şeytani planımı gerçekleştiremedim, ama etkinlik boyunca, muhlama yemek, doya doya Kaçkar'ların keyfini çıkarmak gibi kötü emellerim fazlasıyla gerçekleşti.

İstanbul'dan yola çıkan ekip, 18 saatlik bol şamatalı ve uykusuz geçen otobüs yolculuğunun ardından sağ salım Pazar'daydık işte. Geçen seneki etkinlik sonunda vedalaştığımız ÇobanAhmet ile tekrar buluştuk. ÇobanAhmet bize her etkinliğimizde yardımcı olan, yoldaşlık eden,

şoförlük yapan bir nevi rehberimizdir.

- Sumruuu....

- Efendim Nice..

- Burda çamsakızı varmış alsak mıııı??

5 dakika sonra...

-Abi bu iğrenç bir şeymiş.

-Benimkinin içinde böcek var galiba...

Ahmet Abi bizi arabayla Verçenik yaylasındaki evine götürdü, akşam orada kalacaktık. Hemen muhlama yapıldı, masaya konuldu ve anında tüketildi. Tabii ki doymadık ve balık tutmak için dereye indik. İş bölümü biraz tuhaftı. Ahmet Abi balıkları yakalıyor ve karaya atıyordu, bize de onları öldürme görevi düşüyordu. Balık tuta tuta Verçenik'e doğru yaklaşmaya başladık ama ne yazık ki çok sis vardı bu yüzden zirveyi o gün hiç göremedik. 4 balık yakaladıktan sonra geri dönmeye karar verdik çünkü açlıktan Kaçkar'ların zengin çiçek florasını kemirmeye başlamıştık. Eve döndüğümüzde büyük bir sevinçle karşılandık, balıkları temizleyip tencereye attık. Akşam şarkılar ve türküler eşliğinde uyku tulumlarımızın içinde rahat ve sıcak bir uykuyu çektik.

Ertesi sabah kafamı evden dışarı doğru çıkarıp etrafa baktığımda şoke oldum. Bütün sis dağılmış, kayalar turuncu bir renge bürünmüştü. Verçenik de tüm yüksekliğiyle gözlerimin önünde belirmişti. Bir an önce hazırlanıp ağır çantalarımızla, ağır ağır yolla koyulduk. 2 saatlik bir yürüyüşün ardından Verçenik'in ayakucundaki Kapılıgöller'e ulaştık. Kampımızı atıp, kendimizi çığlık çığlığa 1 derece, buz gibi göle attık. Göle atlayanlar anında dışarı fırladılar genelde. Daha sonra çadırımızın hemen önündeki kayada kaya tırmanışı yaptık. Barış'la 5 back-up'lı dillere destan bir istasyon kurup saatlerce ip inisi yapıp eğlendik. Ertesi sabah Verçenik'e çıkacaktık.

Sabah dışarısı buz gibiydi ama hiç sis yoktu. Eğer çıkabilirsek zirveden her yeri görebilecektik. Soğuktan buz gibi olmuş rengarenk teknik malzemelerimizi toplayıp bölüştürdük, yanımıza 50 metrelik bir ip aldık, kazma almadık. Ve sonunda 7 kişi olarak yola çıktık (Savaş Bat, Canberk, Barış, Sumru, Ural, Nice, Taner). Kısa bir süre sonra ilk babaya ulaştık ve Nice ile Barış'ı orada bırakıp 5 kişi Verçenik Güneybatı yüzü klasik rotayı tırmanmaya başladık. Kar kulvarını yavaş yavaş tırmanıp V çentiğine, yani kilit noktaya ulaştık. Zirveye doğru çıkan 150

Verçenik Gölünden Verçenik



metrelik kaya kulvarı ıslak görünüyordu bu yüzden ip kullanıp kullanmamak konusunda biraz tereddüt yaşadık. Sonunda friction'larımızı giyip emniyetsiz olarak tırmanmaya başladık. Kaya duvarı pek zor olmamasına rağmen insanda fena halde boşluk hissi uyandırıyor. Kayanın ıslak olması ve friction'larımızın durmadan ıslanması da işleri zorlaştırıyor ve biraz korkutucu kılıyordu. Şu anda burada hiç bir hataya yer yoktu. Tırmanırken duvarda bir çok emniyet aleti ve perlonlar, hatta bir sikkeye sıkışmış kırmızı bir kar eldivenine rastladık (sahibine duyurulur=))

Zirveye vardığımızda güneş tam tepedediydi. Tahmin ettiğimiz gibi manzara mükemmeldi, 40'tan fazla büyüklü küçük

masmavi gölcük vardı etrafta. Güneye doğru baktığımızda dağların tepelerinde bembeyaz karlar vardı, kuzey ise biraz daha iç rahatlatıcı görünüyordu. En büyük sıkıntımız nasıl aşağı ineceğimizdi. (O sırada bize olanaksız geliyordu) Zirve defteri ile biraz eğlendikten sonra hemen inişe geçtik. Bu arada zirve defterinden bizden önceki grubun kötü hava şartlarıyla karşılaştığını öğrendik. Büyük bir ihtimalle hızla inmeye çalışmışlar ve bütün malzemelerini duvarda bırakmışlardı. İnişimiz çıkışımızdan daha yavaş oldu, kilit noktadan aşağıya inmek, kazmamız olmadığı için tehlikeli olabiliyordu. Bu yüzden 20 metreyi ipe indik, daha sonra sohbet ede ede aşağıya inmeye başladık. Kısa bir süre sonra kampa ulaşıp kendimizi göle attık. Akşama doğru zirvenin gölgesi

altında Türk kahvesi içtik. Çok yorgunduk, Türk kahvesi bile bizi kurtaramadı, 9 gibi kendimizi uyku tulumlarımızın rahatlatıcı yumuşaklığına bıraktık.

Ertesi sabah birdirbir ve yerdenyüksük gibi bilumum oyunları oynadıktan sonra çantalarımızı sırtlandık ve o günkü yürüyüşümüze de başlamış olduk. Yolda küçük bir buzulda kazma eğitimi yaptık. Çantasız sırtüstü, çantalı yuvarlanarak kafa üstü, çantasız baş aşağı sırtüstü gibi çeşitli düşüş kombinasyonları yaptık. Yeteri kadar yuvarlanıp kazma salladıktan sonra tekrar çantalarımızı yükledik ve rahat bir yürüyüşle Verçenik ve Adalı gölden geçerek Tatos'a vardık. Bir efsaneye göre savaş sırasında Osmanlılar Rusları bu göle dökmüşler. Biz de



koca Kaçkar'larda bula bula bu "hayaletli" yeri bulduk kamp atacak. Sonuç olarak geceyi birdenbire yuvarlanıveren taşların gümbürtüsü ve dışarıdan gelen kimliği belirsiz ayak sesleri eşliğinde geçirdik.

Sabah erkenden yola koyulduk Yıldızlı Gölüne gidecektik. Kale yaylasına inen yol her zamanki gibi sisliydi. Hepimizin canı sanki ortak bir karar almışçasına ayrı ayrı çekiyordu. Belki Kale'de bulabiliriz umutlarıyla hızlı hızlı yaylaya ulaştık. Ve tabii büyük bir hezimet: AYRAN YOK! (yıkılan ümitler, ruhsuz bakan gözler, omuzları sarkmış süklüm püklüm dağcılar, işte ayransızlık) Başyayla'ya doğru yürüyüşe geçtik. Orada Savaş Bat'ın eskiden tanıdığı Özlem Abla'nın evine gittik. Ve birdenbire kendimizi muhteşem bir sofrada

buluverdik. Şaşkın bakışlarımızın altında dolmalar geliyor, sıcak ekmekler konuluyor masaya, çorbalar, muhlama, sıcak çaylar... O sofradan kalkmamız gerçekten de çok zor oldu. Çünkü dışarı sisli ve ıslaktı, ayrıca daha ağır çantalarımızla yürüyecek çok yolumuz vardı. Ama vedalaşıp tekrar yollara düştük. Aklım yemeklerde kalmıştı ve sonunda dikkatsizce bir kayaya bastım ve ayağım kaydı. Çantamın da ağırlığıyla kafamı kayaya çarptım. Sonrasını tam net olarak anlatamayabilirim ama özet olarak gri gri çarşaklardan, yeşil otların, rengarenk çiçeklerin arasından, güneşin altında, rüzgarın ısılığıyla beraber yürüdük, yürüdük, yürüdük. Beni ayıltan şey Yıldızlı Gölün parıltısı olmuştu. Kampımızı attık.

-Sumruu ..?

- Dur Nice, şu lanet ocağı yakmaya çalışıyorum (bom!!)

-Sumruu, bu geçen Kerem değil mi?

Başımı kaldırdığımda sırtında çantası sırtı sıkılam vaziyette bir silüetin kampa yaklaştığını gördük. Gerçekten bu, Kadıköy Anadolu mezunlarından Kerem'di. Onunla yarın buluşacaktık ama o hızlı davranıp erkenden gelmeye çalışmış, yolda da biraz kaybolmuş, biraz da derelere düşmüştü. Geceyi türkü eşliğinde Kerem'in çoraplarını kurutarak geçirdik.

Ertesi sabah muhlama umutlarıyla Haçıvanak Yaylası'na gittik. O muhteşem yerde bize hazırladıkları yemek (ziyafet!) hayatımızda



Tatos yolunda kazma eğitimi yaparken.



Haçıvanak Yaylası, Muhlama ve gözü dönmüş insanlar



yediğimiz en muhteşem, en lezzetli ve inanılmaz yemektir. Kaymaklı muhlama bitmeden kaymak, kaymak bitmeden reçel geliyor, neredeyse ağlayacak gibi oluyorduk. Sonunda bu vahadan fazla uzaklaşmadan az biraz ilerleyip orada kamp atmaya karar verdik.

- Sumru...
- Efendim Nice.
- Bu inek bizi takip ediyor
- Bakma Nice bakma!
- Sumru, hala geliyor!
- Koooooş!!! (möööeeee!!) (ciyaaaaak!!)

Aynı inek sonra kampımızı basıp Savaş Hoca'nın ayakkabısını yemek suretiyle bütün

gün bizi taciz edip durdu. Akşam yaklaşırken vadideki sis yavaş yavaş yükseldi ve kampı ele geçirdi. Geceyi etrafımız sisli ve inekli bir biçimde geçirdik.

Sabah boynu aşip Büyük Deniz Gölü'ne ulaşacaktık. Isınmak için biraz horon teptikten sonra tırmanışa geçtik, rahat bir yürüyüşle göle vardık ve tabii ki her zamanki gibi hiç vakit kaybetmeden kendimizi gölün göreceli olarak sıcak sularına bıraktık. Bugün dinlenme zamanıydı. Bütün gün kitap okuyup kahve içtik, Taner, Sumru ve Nice şiirin insan yaşamındaki etkisini tartışırken görüldü. Hepimiz evimizde gibiydik, uyku tulumlarını dışarı serip göle ve dağlara karşı uyuyakaldık. Televizyon izlerken koltukta

uyuyakalmışız gibiydi, ama emin olun çok daha huzur vericiydi.

- Sumru?
- Efendim Nice.
- Tenceremizin bir kapağı olsaydı, makarnamız ne güzel hızlı pişerdi değil mi?
- Hımm... Ne kullansak kapak olarak?
- Sumru! Senin şu şiir dergin vardı ya...

(makarnamız hızlı pişti hakikaten)

Ertesi sabah ortak bir karar aldık. Henüz dönmek istemiyorduk. Bunun üzerine rotada küçük bir değişiklik yapıp Gürcistan sınırına gitmeye karar verdik. Hepimiz mutluyduk, akşam kalan son yemeklerimizi de bitirip,



Manzaraya karşı oturmak böyle oluyor.
(Büyük Deniz Gölü)



Yaralarımızı sararken.



Büyük Deniz Gölü kamp



Isınmak için horon...

çantadaki ağırlıklardan tamamıyla kurtulmuş olduk.

Ertesi sabah Davalı yaylasında ayan içtik. Ama günler boyu kamp ve yürüyüş sırasında oluşmuş "istek yemek listemiz" uzundu: Kızarmış tavuk, menemen, şeftali... Sırakonaklar köyüne vardık ve geceyi orada bir evin balkonunda ilginç böceklerle sarmaş dolaş geçirdik. Sabah arabayla Gürcistan'a doğru gitmeye başladık. Artvin'in meşhur çağ kebabını yedik. Karagöl'e gidip yağmurda deniz bisikletine bindik. Ve en sonunda Kafkas Dağları'nın eteklerinde, Gürcistan sınırında bulunan Maçhael köyüne vardık. Maçhael'de yapılan arıcılık, köyde Tema Vakfının da etkisiyle çok gelişmiş.

Tam bizim geldiğimiz gün köyde Tema'nın düzenleyeceği bir eğlence vardı. Maalesef sınırı göremedim çünkü jandarma sıkı tedbirler almıştı. Köye geldiğimiz anda kimliklerimizi istediler ve fotoğraf çekmemize izin vermediler. Ama birkaç ineğin ve çobanın sınırı geçip geri gelmelerine de ses çıkartmadılar. Akşam eğlenceye katıldık, kafkas danslarını izledik ve arabada uyuduk.

Sabah arabayla Pazar'a döndük. Son gecemizi Çamlıhemşin Çiçiva köyünde Savaş Hoca'nın evinde geçirdik. Yıldızların altında, ateş böceklerinin arasında, elimizde çaylarımızı tatlı tatlı muhabbet ederken yanımdan karanlıkta çeşitli korku filmi figürleri gibi görünen boş teleferikler

geçiyordu. Akşam boş geçen teleferik sabah bizimle doluydu. Savaş Hoca'ya veda edip İstanbul'a doğru yalnız yalnız düştük yollara...

Ne yazık ki bu etkinlikte sevgili tencereme ulaşamadım. Artık seneye... O zamana kadar elveda tencere...

- Nice, Kaçkarlar dedikodusu yapalım mı?
- Yapalım, döndüğümüz otobüsü hatırlıyor musun?

www.kaldsk.cib.net
www.cobanahmet.com

Bu senenin son kuru yazısı

Ümit Çukurel
LRO Türkiye

Ne güzel bir şeymiş tatil yapmak. Sonunda uzun zamandır planladığım dalış tatilini gerçekleştirebildim ve filmin bir önceki bölümünü –derler ya hayat bir film şeridi gibi; işte öyle- mavi denizin birkaç metre dibine bırakıverdim. Herkese tavsiye ederim, muhtemelen elektrik atmak için iyi bir yöntem. Aslında çok da temiz bir spor; çamur yok, motor gürültüsü yok, vinç yapmak yok – nasıl giderseniz denize öyle çıkıyorsunuz, sadece biraz tuzlu ve ıslak, fakat aşağıda alıp verdiğiniz nefesten başka hiçbir ses yok. Anlayacağınız tam bir sükunet.

Tabii ki bize bu kadar sükunet fazla olacağı için, tatile Melih Eriş'in Girdev Yaylası

kampında başladım. Aslına bakarsanız yeni Defender'i, aldığım günden bu yana bir türlü düşük tahvilde denememişim ki benim gibi biri için çok enteresan bir durumdu. Her neyse, sonunda acele bir programlama sonucu kararımı verip, Perşembe akşamı yola çıktım. Güzergah İstanbul - İzmir – Girdev – Kaş – İstanbul olacaktı.

Bana gelip de, dalış ve off-road arasındaki ortak nokta nedir diye sorarsanız hemen söyleyebilirim; ikisinde de hazırlık ve toparlanma süreci aktivitenin kendinden daha fazla enerji harcatıyor insana. Gidiş öncesi hazırlık aşaması, ihtiyaçları planlama ve eşyaları araca yükleme ile geri dönüşte

toparlanarak eşyaları eve geri getirme ve temizleme, bakım yapma aşamaları hem aktivitede geçirdiğinizden daha fazla zaman hem de daha fazla enerji tüketiyor. İşte bu yüzden, eşyaları Defender'a yüklemek iki gecemi aldı; birinci gece, dalış malzemeleri -ikinci aktivite olduğundan dolayı- yerleşti, ikinci gece de kamp ve arazide ihtiyaç duyabileceğim her türlü ekipman.

Defender'im bir öncekinden farklı olarak beş kapılı ve kabinli olduğundan dolayı bütün bu ekipmanı rahatlıkla bagajına alabildi; aslında eski Defender'im her ne kadar görüntü olarak işinin daha erbabı gibi görünüyorduysa da kargo alanı her zaman büyük bir problem





olarak karşıma çıkıyordu. Gerçekten de bütün ekipman girdikten sonra içeride ikinci bir kişinin ekipmanını bile almaya yetecek bir boşluk kaldı; hem de arka koltuklar ellenmemiş olarak duruyordu.

İki gece Defender'i yükleyip iki gece de dinlendikten sonra ancak kendime gelip –malum sırt ağrısı- yola çıkabildim. Cumartesi sabaha karşı Girdev'e doğru yola çıkmayı planlıyordum, yol planı ve GPS koordinatlarını daha önce Melih'ten almıştım. Bu noktada devreye Hüma girdi; Hüma da -daha önce grup içerisinde maillerden bildiğim fakat hiç tanışmadığım Land Rover fanatigi genç bir hanımefendi- İzmir'den Melih'in kampına gitmek istiyordu ve benim oralarda bulunmam iyi bir tesadüf olmuştu.

Doğal olarak yalnız başlayıp, başıma buyruk yapmayı planladığım geziye, bir bayan kenarından köşesinden dokununca, bizim sabaha karşı yola çıkış planları, güneşin tepeye çıkmaya başladığı sabah saatlerine ertelendi; çok keyifli, bol molalı ve hoş sohbet geçen bir yoldan sonra Girdev'e tırmanmak üzere yoldan çıktık. Yolda aldığımız habere göre Gökhan ve Bülent

Antalya'dan yola çıkmışlardı, ufak teknik bir aksaklık olmasına rağmen yaklaşık aynı zamanda Girdev Yaylasında buluşacaktık; niçin de öyle oldu, biz Melih'le buluştuktan bir saat kadar sonra onlar da kampa ulaştılar.

Gökhan'ı en son arızalı Polonezköy gezisinden beri görmüyordum, o geziden de en çok aklımda kalan olay, Antalya'ya dönüş uçağını kaçırması ve arazide karanlıkta giderken yanımda ertesi sabah için uçak rezervasyonu yaptırmaya çalışmasıydı. Bilemiyordum acaba halen bana kızgın mıydı, ne de olsa deplasmana gelmişim. Bu tabii işin dalgası, sonrasında defalarca telefonda konuştuk, hatta ben Gökhan'ı yine İstanbul'a araziye davet ettim, ama bu defa dönüş biletini açık almasını tavsiye ettim.

Bülent'le o güne kadar tanışmamıştım; ne demişler, geç olsun güç olmasın. Kendisi son derece neşeli bir arkadaş. Zaten geçenlerde İstanbul gezi videolarını seyrediyordum, nasıl oluyorsa oluyor, devamlı gülüyoruz; anlayamıyorum aslında yaptığımız iş çok komik de değil. Biz galiba Land Rover'larımızla gezmeyi çok seviyoruz.

Neyse, güzel bir ateş başı ve akşam yemeğinden ve 1900 metrede yıldızlara yakın bir yerde konaklamanın verdiği keyiften sonra sabah erkenden uyandık. Kahvaltı ve toparlanmadan sonra Melih'in daha önce keşfettiği parkura doğru marş yaptık. Her zaman söylerim kuru ve tozlu havada direksiyon sallamak çok keyifli bir şey değildir, fakat değişik tepelere tırmanmak ve çukurlara inmek son derece keyiflidir. Biz de günümüzün kalanını bu şekilde geçirdik; benim için de yeni aldığım aracı test etme fırsatı oldu; açıkçası yolda hissettiğim kadar ağır olmadığını, kuru ortamda her yere rahatlıkla çıkabildiğini gördüm.

Melih'e çok teşekkür ediyorum, son derece uzun bir keşif parkuru ayarlamış, hatta yol boyunca geçtiğimiz bir köy evinde de yarım saat kadar bir mola verdik, karpuz yedik, dinlendik. Melih civardaki insanlarla artık ahbap olmuş, bu yüzden geçtiğimiz her yerde selam ile karşılandık. Kısacası sıcak ama güzel bir gün yaşayıp bol bol fotoğraf çektik. Benim Defender'in öten frenleri eşliğinde Akçay'a iniş yaptık ve yol ayırımında bu güzel hafta sonu gezisini sonlandırdık. Gökhan ve Bülent, bana bir iyilik yapıp İzmir'e gidebilmesi için Hüma'yı Antalya'ya götürdü,



ben de Kaş'a doğru yola çıktım. Önümde tam bir hafta sürecek olan bir dalış maratonu vardı.

Kaş yolunda ilk gözüme çarpan "YANGINA GİDER" tabelaları ve yoğun bir orman itfaiyesi trafiği oldu. Yaklaşık bir hafta önce başlamış olan yangın oralara ciddi bir zarar vermiş. Güzel doğanın bu şekilde kaşla göz arasında yanıp kül olması çok acı bir şey; hem de bir ağacın gölgesinde oturulabilir hale gelmesi için geçmesi gereken senelerin sayısını düşünürseniz çok büyük bir kayıp.

Kaş tatilim güzel ama yorucu geçti; Kaş'ta İtalyan plakalı bir Defender 90 ile karşılaştım, fakat not bırakmama rağmen kendilerine ulaşamadım. Çarşamba akşamı sürpriz bir misafir geldi, Melih. O da kampı bitirip turuna devam etmeye karar vermiş. Ben de Cumartesi sabahı program değiştirip yola çıkarak, yine İzmir üzerinden Pazar günü İstanbul'a geri döndüm. Aynı bıraktığım gibiymiş hiç değişmemiş, trafik ve yol yapımları arasında hava kararırken evime varabildim.

Geçtiğimiz hafta içerisinde yeni modifikasyonlar ile Defender'imı kışa biraz daha hazırladım; her ne kadar bu ve önümüzdeki hafta sıcaklıklarda artış görünse de bu hafta sonu bir iki ısınma turu atarız diye düşünüyorum. Bu hırsla önümüzdeki ay artık sizlere ıslak ve çamurlu bir gezi aktaracağım kesin gibi; artık bıçak kemiğe dayandı. Nedense bu yaz çok uzun sürdü gibi; umuyorum hareketli, kazasız, bozukluksuz ve kırksız bir kış sezonu geçiririz. Bir dahaki ay görüşmek üzere herkese iyi bir çamur sezonu diliyorum.

Sınıfında Dünyanın En Çok Satan Teknesi

MACGREGOR 26



www.macgregor26.com



KDE MARINE
Türkiye Müessili

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



Yağmur Ormanlarında trophy için hazır mısınız?

Trophy denince aklınıza 4x4 araçlarla tavana kadar su, bele kadar çamur, illa ki yağmur, aracın pes dediği yerde vinci, kazmayı, küreği, olmadı kol gücünü, dişinizi tırnağınızı kullanıp, verilen engelleri geçmek, ne pahasına olursa olsun geçmek mi geliyor? Doğrudur. Peki trophy'yi nerede alırsınız genelde? Yunanistan'da? Tabii ki. Sapanca'da? Olmazsa olmaz. Transilvanya'da? Etkileyici.

Peki konu açılmışken yağmur ormanlarında trophy'e ne dersiniz? Hani siz o bele kadar su içinde, kazma kürek vinç tırnak uğraşırken, bir de üstünüze tonlarca suyun yağdığı, meraklı fillerin kenardan sizi izlediği –şansınız varsa bir hortumla yardım ediverdiği, fildir, yardım eder- timsahların biraz uzakta uyur pozlarda kısık göz kapakları arasından sizi gözetlediği bir yerde. Malezya'da.

Trophy nedir biliyorsunuz artık. Uzun ve “imkansız” bir parkur, 4x4 araçlar, ekipler, macera, adrenalin, takım çalışması, yardımlaşma ruhu. Ya da kısaca off-road. Şimdi Malezya’da Trophy zamanı. RFC’de.

Her yıl Kasım ayının son haftası ile Aralık ayının ilk haftası arasında, 30 ülkeden gelen yarışmacı ekipler, izleyici ve basın mensuplarının bulunduğu bu büyük macera organizasyonuna, Rainforest Challenge’a bu sene Türkiye olarak katılacak ekipler aranıyor.

10 yıldır yapılan RFC, Malezya’da kuzeydoğu muson yağmur mevsiminde, 800 km’lik bir parkurda, ekiplerin başarıma katsayılarını ölçmek amacı ile gerçekleştiriliyor. Çamurlu geniş araziler, kaygan tırmanma etapları, yüksek debili nehirler, heyelan bölgeleri aşılması kaçınılmaz zorluklardan sadece bazıları. Üstelik katılımcılar 10 gün boyunca yağmur ormanlarının ve muson mevsiminin doğası gereği yağmur ve sırlıslık eden yüksek nem ile uzun saatler mücadele etmek zorunda kalacaklar. Bütün bu engelleri aşarak bu parkuru tamamlamak, kazanılacak çeşitli ödül ve unvanlardan daha önemli tabii ki.

Yarışmacı ekipler, off-road etaplarının yanı sıra farklı zorluklarda özel etaplarda da mücadele edecekler. Organizasyon sonunda da bireysel ve takım şampiyonluğu, takım ruhu, orman adamı, 4x4 ve çevre ödülü gibi özel ödülleri kazanacaklar.

İsteyen yarışmacı olarak değil, sadece katılımcı ya da ekip üyesi ya da seyirci olarak gelebilecek bu büyük mücadeleye. Ama Konvoyun tümü off-road etaplarını başında sonuna kadar tamamlamak durumunda. Kendi gayreti ile ya da ortak yardımlaşma ile. İster kendi aracınızla –tabii ki 4x4- ister bir destek aracı içinde, yarışçılarla birlikte ilerleyip birlikte kamp kurarak ilerleyebilir ve tüm heyecanı paylaşabilirsiniz.

RFC, tropikal ormanlarda, ekiplerin insanoğlunu zorlayan iklim ve coğrafik koşullara karşı verdiği bir mücadele. Tüm trophy’ler gibi. RFC’ye katılacak her yarışmacı da kendini tüm olasılıklara hazırlamalı. Aksi halde bu parkuru tamamlaması mümkün olamaz.



Kısa Bilgiler

Organizasyon

2006, Rainforest Challenge’ın 10 yıl organizasyonu olması dolayısı ile ayrı bir öneme sahip. Zira Malezya Turizm Bakanlığı ve Gençlik ve Spor Bakanlığı tarafından en büyük 10 Spor turizmi organizasyonu ünvanı ile ödüllendirilmiştir. Ayrıca Malezya rekorlar kitabına göre en fazla ülkeden katılımı ile gerçekleştirilen 4x4 organizasyonudur.

Tarih

25 Kasım - 4 Aralık 2006

Rota

RFC Türkiye Alor Setar – Kuala Nerang – Padang Sanai – Padang Terap – Gubir – Muda Lake – Kampung Batu Lapan – Baling – Sungai Petani.

Amaç

Her takım parkur boyunca çeşitli engelleri aşabilme konusunda test edilecektir. En hızlı zamanlar puanlandırılacak, güvenlik kuralları ve doğal çevrenin korunması kuralını ihlal etmek ceza puanı olarak düşülecektir.

Araçlar

Her yaş ve modeldeki araçlar katılabilir. Kurallar ve yönetmelikler dahilindeki modifikasyonlar serbesttir. Tüm araçların bağlı oldukları ülkelerde şehir içi kullanım izni olması zorunludur.

Kategoriler

-Overall Şampiyon (Açık sınıf)
-2000cc altı - Kategori Birinciliği
-2000-3000cc - Benzin Kategorisi Birinciliği
-2000-3000cc - Dizel Kategorisi Birinciliği
-3000cc üzeri- Kategori Birinciliği

Takımlar

Asya-Pasifik, Okyanusya, Afrika, Avrupa ve Amerika

Ödüller

Rainforest Challenge ödülü
Team Event Champions Trophy
Charlie Chandran Camaraderia ödülü
Takım Ruhu ödülü
Jungleman ödülü
Çevre ödülü

Bayanlar takımı

Eşsiz 4x4 ödülü

Özel ödülleri

Katılım ücreti

Takım başına 2000 USD (2 kişilik)

Neler dahil?

RFC önce ve sonrasında toplam 4 gece otel konaklamaları.

RFC 2006 promosyon paketleri

Sigorta

Yabancı plaka araçların Malezya’da resmi kullanım izni.

Diğer sponsor ürünleri

Nasıl gidilecek?

Nakliye ve uçuş, özel anlaşmalı olarak Malezya Havayolları ve P&O Nedlloyd firmaları ile yapılacaktır. Katılımcılar uçuş, araç nakliye ve vergi masraflarını kendileri karşılayacaklardır.

Türkiye Bilgi:

Sinan Halic

info@kesifekibi.com

www.kesifekibi.com

www.rfcturkiye.com

“Women of Kahve Dünyası”

Selma Uca



Bir ilk...

07 – 14 Ekim 2006 tarihlerinde Turgutreis Bodrum Yacht Club tarafından ilk kez organize edilecek ‘Uluslar arası Kadınlar Yelken Kupası’ yarışı için geri sayım sürüyor. Bir ilk olma özelliği, ilk kez sadece kadın yelkencilerin katılımına açık bir yat yarışı olmasından kaynaklanıyor...

Şu ana kadar yedi Türk, dört Hollandalı, üç Rus ve iki İsrail kadın ekibinin kayıt verdiği kupa Yarış İlanına göre beş yarıştan oluşuyor ve rotalar şamandıralı ve uzun mesafe olarak değişiyor. Ekiplerin çoğunu deniz ve yelken sevdalıları, değişik mesleklerden, uzun mil deneyimli kadınlar oluşturuyor.

Tekneler ana bağlanma yeri olarak Turgutreis D-Marin’de, kimi yarış günlerinde de Bodrum Milta Marina ve Yalıkavak Port Bodrum Marina’da kalacaklar. Ayrıca etkinliğin içinde hoş bir espri de var. Sosyal aktivitelerle donanmış yarışın bir gününde de kadınlar optimistte iki kategoride yarışacaklar.

Kupanın geçen yıl duyulması, kadın yelkenciler arasında da ilgi yarattı. Şüphesiz kadınlar için düşünülmüş bu kupaya destek de katılımlarımız ile bizlerden gelmeliydi. Bu

düşünceler içerisinde ne yapabiliriz derken, e-postalar, telefonlar sıklaştı. Aynı ayrı ekipler kurmak yerine ortak bir fikirle birleşerek, önce hayal ettiğimizi sonra kurgulayarak ekibimizi kurduk: “Women of Kahve Dünyası”...

Kahve Dünyası sponsorluğunda yedi kişiden oluşan ekibimizin çoğuna yelken ve yat yarış camiamız aşına. Mihri Ereş, Gül Aybers, (ben), Aylin Aybers Suntay, Eda Tozan, Ece Ermeç ve Sema Suntay. Yarışlara MAT10 tipi olan ‘Şah Mat’ teknesi ile katılacağız. Tekneye uyum sağlamak için fırsat buldukça gene bir MAT10 olan ADA teknesi ile antrenman yapmaya çalışan ekibimizin amacı, kadınlardan oluşacak ekiplerin kurulmasını teşvik etmek, dolayısıyla kadınlarımızı daha çok denize çekmek ve bu kupanın uluslar arası içerik kazanarak ISAF

takviminde yer almasına destek olmak.

Ekibimiz detayları için:
<http://www.tbyc.org.tr/Mainpage.asp?Page=WOEkipDetay&ID=33>

Bir ilk olan bu kupanın camiamıza yenilikçi ve değişik bir bakış açısı getirmesini, gelenekselleşmesini dolayısıyla ülkemizin tanıtılmasında etkin rol oynamasını ve tüm katılımcılar için keyifli ve başarılı bir hafta olmasını diliyoruz.

Yeni dostluklara, limanlara yeni rotalarla seyire çıkmaktan mutluyuz...

Denizin keyfinde, yelkenin ufkunda kalın !



Kia Akay, yeni showroom'unu Çekmeköy'de açıyor

1978 yılından bu yana otomotiv sektörü içinde yer alan Kia Akay, üçüncü showroom'unu Çekmeköy'de açıyor. İkinci el otomobil satışları ile sektöre giren Akay, 1991 yılından itibaren Türkiye'nin gelişen silüetine ayak uydurarak bayilik sistemine adım atmış ve 2001 yılında Çelik Motor'un Kia araçların ithalatına start vermesi ile birlikte Kia bayiliğini almış.

Önce Göztepe'de ardından Kalamış'ta açtığı Showroom'larla müşterilerine ulaşan Akay şimdi de İstanbul'un yeni ve en hızlı gelişen yerleşim bölgelerinden biri olan Çekmeköy'de açacağı yeni yeri için hazırlık yapıyor. Kadrosunu oluşturan ve müşterilerine ulaşmaya başlayan Akay Çekmeköy Plaza'nın resmi açılışı Ekim sonunda gerçekleşecek.



Sektörde yeni yeni görmeye başladığımız başarılı iş kadınlarından biri olan Akay Motorlu Araçlar Satış Müdürü Gamze Günel, "Marka bilinirliğinin giderek artması ve bunun satışlara yansımalarıyla bugünlere kadar geldik. Çekmeköy Plaza'da hedefimiz satış sonrası hizmetlerimizle de müşterilerimizle kucaklaşmak. Ürünlerimize güvendiğimiz gibi, hizmetlerimizde de

farklılık yaratarak hem kendi bayi ağıımız içinde ön plana çıkmak, hem de tüm otomotiv sektöründe Kia markasına güzellikler katmak amacındayız. Başarılı bir firma olarak adımızdan söz ettirebilmek bizim için çok önemli.

Yerleşim ve iş çevrelerinin bir arada bulunduğu Çekmeköy hem yeni, hem de devamlı gelişen ilgi çekici bir bölge. Bölgede hem ticari hem de binek ve SUV ürünlerimizin alıcılarına ulaşabileceğimize ve yeni bir müşteri portföyü oluşturacağımıza inanıyoruz. Ayrıca yoğun şehir trafiğinin dışında kalan bir yer olarak tüm İstanbul'dan servis müşterisinin de kullanımına çok uygun olacağına inanıyoruz. Dolayısıyla plazmanın bize ve markamıza katkısı olmasını arzulayarak tüm ekibimizle Kia kullanıcısının hizmetindeyiz." dedi.



Bir motokros yarışının öncesi ve sonrası

Semih Temeltaşı HMK Üyesi, TMF Motokros Genel Direktörü, TMF Yön.Krl. Üyesi

Ankara'lı motor sporları izleyicileri, 9-10 Eylül Cumartesi ve Pazar günleri heyecan dolu bir motokros yarışı seyretme şansı buldular. 5 yıldır Drag, Enduro, Motokros yarışlarını profesyonelce yapan Hitit Motosiklet Kulübü'nün düzenlediği 2006 sezonu Türkiye Motokros Şampiyonasının 3. ayağı, Susurluk ve İstanbul'da düzenlenen ilk iki ayak ve yine İstanbul'da koşulan Balkan Şampiyonası ardından motokros heyecanını Ankara'ya getirmiş oldu. Kuşkusuz, TMF Motokros Genel direktörü ve HMK üyesi olduğum için, bu seçimin benim için de özel bir önemi vardı.

Şampiyonanın Ankara'da yapılacak olması hemen bazı düzenlemelere ve parkur ile ilgili çalışmalara girişmemize neden oldu.

Yarış yeri olarak, Ankara'nın Ballıkpınar mevkiinde HMK'nın kullanımında olan, 2.150 metrelik ve 3 adet atlama rampası bulunan motokros parkuruna karar verilmişti. Ancak bir sezondur Ankara'lı motokrosçuların sürekli antrenman yaptığı parkur hem bu antrenmanlardan hem de mevsimsel yağmurlardan dolayı oldukça bozulmuştu ve düzeltilmesi gerekiyordu. Sponsor kullanmadan, iki iş makinası ve kendi gayretlerimizle parkuru yarış için kullanılabilir hale getirmek bir haftamızı aldı. Her mevsim tekrarladığımız bu tadilat işini bu kez yarış için ayrı bir özenle tamamladık.

Yarış hazırlıkları bununla bitmedi kuşkusuz. Cuma günü parkurun hazırlıklarının bitiminden hemen sonra, yarışçıların

kullanacağı alanın (Padok) düzenlenmesi işine başladık. Özel kazık ve bantlarla çevrilen bu geniş alanın içine labirentler halinde Servis alanı, Yarışçı bekleme alanı, Kapalı park, Teknik kontrol alanları kuruldu.

Cuma günü biz bu düzenlemeyi yapıp, Cumartesi günü antrenmanlara hazırlarken İstanbul, Susurluk, Antalya, Bursa, Denizli ve İzmir'den gelen yarışçılar antrenmanlara başlamışlardı bile. Genelde her yarış öncesi tekrarlanan bu durum, her zamanki gibi bizi endişelendirdi. Güvenlik ve sağlık donanımlarının, ambulansların resmi antrenman günü olan Cumartesi günü hazır olmaları ve Cuma günü gayri resmi olarak yapılan bu sürüşlerde güvenlik sorunu yaşanması, organizasyonun sorumluluğu





olmasa da en korktuğumuz durumdu. Nitekim bu sefer de ufak tefek düşmeler olmadı değil, hatta 80cc'de Milli yarışımız Ata Nurcan antrenman süresini uzun tutup yorgun düşünce maalesef düşerek köprücük kemiğini kırdı. Hemen müdahalesi yapılmışsa da Ata Nurcan için bu hafta sonu yarışı sona ermiş oldu. Yarışla birlikte gençler 80cc'de TR Şampiyonasındaki iddiası da maalesef bitti. Kaldı ki Ata Nurcan Balkanlarda yapılan, Balkan Motokros Şampiyonalarında 6. sırada gitmekte idi.

Cumartesi sabahı hakemlerin, tüm sağlık, güvenlik ve seslendirme ekiplerinin parkurda yerini almasının ardından 10:30'da Teknik kontrol başladı. Teknik kontrolün ardından toplam 52 motosiklet ve yarışçı start almaya hak kazandı. Bu kez yarışın yerinden dolayı Ankara'lı motosikletçilerin de ilgisi oldukça fazlaydı. Hakemlerin denetiminde saat 16:50'ye kadar antrenman yapan yarışçılar parkuru tanımaya çalıştılar.

Bu sene, bir ilk olarak HMK, dışardan gelen yarışçılara ve Ankara'lılara ayrılan büyük bir alanda yarış boyunca devam eden bir etkinlik düzenlemişti. Panayır havasında bu hareketli alanda Yamaha, Honda, ve bir kısım

uzak doğu menşeli motosikletler, ATV'ler, yeme içme ve aksesuar standları kurulmuş ve konuklar bir çok markanın test sürüşünü yapma şansı edinmişlerdi. Panayırda ilk defa tüm yarışçıların katılacağı yavaş gitme yarışı, kaşıktaki kısa mesafe yumurtayı götürme yarışı ve diğer ilginç aktiviteler gerçekleştirildi; minik yarışçılar için de palyaço amca gelerek onları yarış öncesi eğlendirdi. Burada yaptığımız küçük ödüllü yarışlar, tamamı rakip olan yarışmacıların birkaç saat için de olsa kaynaşmasına vesile oldu.

Pazar günü erken saate parkurun sulanmasından sonra heyecan giderek arttı. Ankara'lı motosiklet severler ve basın bizleri yalnız bırakmamış, 1.500 kişilik izleyici kitlesi hem organizasyonu hazırlayan bizler hem de yarışçılar için büyük bir itici güç olmuştu. 09:30'da tüm görevliler yerini aldı, yarışçı ve hakemler ile yaptığımız Brifingten sonra 11:40'ta yarışın genel seyrine başlandı ve sırası ile MX 1- 2 C ile ilk start verildi. Daha sonra sırası ile, B. A, Gençler 80, 65cc'ler, 50cc miniklerle devam edilip, dereceye girenlere kupaları verildi. Daha sonra günün en büyük yarışına sıra geldi. Gün içinde MX 1-2 A.B. C ve 80cc'deki yarışçıların ilk üçe girenlerinin

alındığı, ayrıca jürinin belirlediği 3 kişinin yarıştığı bir grup olan TMF GP, motokrosta en heyecanlı sınıf olarak adlandırılmaktadır. Bu yarışın da kupalarının 16:50'de verilmesi ile Şampiyonanın da sonuna gelinmiş oldu.

Bu güzel ve çok yorucu işin sonunda yarışçıların geldikleri illere dönmesi, yarış sever Ankara'lıların dağılması ile alan bir anda boşaldı, geriye bir çok kez sene 4 yarışı birlikte yaptığımız ve bir çok güzel organizasyona imza attığımız dostum HMK Başkanı Kubilay Karaca ve ben kaldık.

Tüm emeği geçenlere sonsuz teşekkürler. Bir başka TMF ve HMK organizasyonunda buluşmak dileği ile.

Yarış sonunda Minikler Kategorisinde 50ccA'da KTM ile EMK'dan yarışa katılan Uzun C.Bengiç, Gençlerde 80cc'de yine KTM ile MMK'dan katılan Marco Wick birinci geldi. MXC-1C'de Honda ile yarışan MMK Kulübünden Hakan Karadutlu, MXA-2A'da KTM ile yarışan HMK Kulübünden Şakir Şenkalaycı, MXB-1B'de Yamaha ile yarışan MMK Kulübünden Murat Korkmaz birinci geldiler.



Taşınabilir Formula pisti ve yakıt hücreli formula araçları

Derleyen Volkan Akkoç



Büyük düşünenler, geniş açılımları olan sıra dışı fikirleri ve projeleri ile gündemde yerlerini hemen alıyor ve anında coşku ve heyecan dolu bir sürecin başlamasına neden oluyorlar. Sizleri Formula yarışlarının farklı bir boyutu ile tanıştırmayı istiyoruz şimdi: Formula Zero. Gelecek sezon ilgi ile izlenecek organizasyonlardan biri olmaya aday bu yarış hem çevre korumacı yaklaşımı hem de pratik fikirleri ile dikkat çekiyor.

Genç ve dinamik bir Hollanda firması olan Formula Zero, emisyonlu taşımacılıkta yeni bir boyut açabilmek ve bu konuda insanlarda bir coşku ve heves yaratılmasına yardımcı olmak için yeni bir fuel-cell (yakıt hücreli) yarış otomobili tasarlıyor. İşin akıllıca olan tarafına gelince, yarış taşıyabilir bir Formula 1 pisti üzerinde koşulacak.

Taşıyabilir bir Formula 1 pisti derken kelime oyunu yapmıyoruz. Hedef herhangi düz bir alana yerleştirilebilir şekilde; pisti, tribünleri, konaklama yerleri, pit alanı, temiz teknoloji gücü ve hidrojen üretme ve zamanlama tesisleri ile komple bir Formula 1 pisti tasarlamak. 1500 kişilik seyirci kapasitesine sahip 600 metre uzunluğundaki pistte düzenlenecek organizasyonlar; önemli motor şovları, yarış etkinlikleri, uluslararası politik zirveler ve Paris Air Show gibi endüstriyel fuarlar ile aynı dönemlerde gerçekleştirilecek. 2008-2009 sezonunda tüm dünyadan gelen üniversite takımlarının katılımı ile altı adet yarış düzenlenecek. Hedef, go-kartlar ile başlayıp daha sonradan teknolojinin de elverdiğince tam kapasiteli yakıt hücreli yarış otomobilleri kullanmak – tüm bunlar FIA çatısı altında gerçekleştirilecek.



Formula Zero diğer düşük hızlı verimlilik yarışlarının aksine, yüksek hızlı bir konsept olan ve yakıt hücreli yarış otomobillerini içeren dünyadaki ilk yarış. Kart sınıfı, sponsorları, yüksek kaliteye sahip üniversite takımlarını, teknoloji sağlayıcıları ve uluslararası etkinlik organizatörlerini bir araya getirecek olan Formula Zero, 2008-09 sezonunda, yakıt hücresi teknolojisine sahip tek koltuklu araçlarla gerçekleştirilecek yeni bir yarış kategorisi olarak planlanıyor. Formula Zero Şampiyonası'nın ilk adımı yakıt hücreli karting araçları ile gerçekleştirilecek ve konsepti Shell Hydrogen, Ecofys ve TNO Automotive gibi ortaklarla birlikte ortaya çıkarılmış olan dünyanın bu ilk yakıt hücreli karting araçları Mark 2 olarak adlandırılacak. Bu araçlar, seçilen bazı üniversitelerde geliştirilip üretilecek. Daha sonra bu yarış kategorisi, sıfır emisyonlu büyük boyutlu yakıt hücreli araçlara kadar çeşitli sınıflarda genişletilecek. Formula Zero, daha sonra üreticilerin yarıştığı ve yenilikçi teknolojilerini sergiledikleri açık bir yarış haline getirilecek. Seçilen üniversite takımları küçük formula-tipi yarış otomobillerini tasarlayacak, üretecek ve yarıştıracak.

Tasarım aşamasında yakıt hücreleri ile ilgili sınırlandırmalar söz konusu, çünkü öğrencilerin bilgi, yaratıcılık ve hayal güçlerinin birbirleri ile rekabet içinde olmaları amaçlanıyor. Hidrojen karting araçları, bugünün genç yeteneklerine geleceğin teknolojisine yön verebilmeleri için kendi yeteneklerini geliştirme fırsatı verebilir. Bu amaçla, FIA Alternatif Enerjiler Komisyonu, şampiyonanın sportif tarafını denetleyen kuruluş olacak ve bu yarış uluslararası düzeyde ilgi gören bir yarış kategorisi haline getirmeye çalışacak. Teknik düzenlemeler de FIA ile ortak çalışma neticesinde belirlenecek.

Yarışlar

Taşıyabilir yarış pisti çevresinde gerçekleştirilecek Formula Zero yarışlarının, ortak yapılacak etkinliğin takvimine ve süresine bağlı olarak iki günden beş güne kadar sürmesi planlanıyor.

Bu taşıyabilir yarış parkuru, büyük kalabalıkların gelebileceği herhangi bir düz alan üzerinde konuşlandırılabilir. Yarış programı; eğitim seansları, ünlülerin katılacağı gösteriler ve üniversite takımlarının resmi yarışlarından oluşacak.

Etkinliğin en önemli özelliklerinden birisi de sıfır emisyonlu araçların gösterildiği bölüm olacak ve etkinlikte rüzgar enerjisinden faydalanmak için rüzgar türbinlerine ve güneşten elektrik elde etmek için güneş panelleri kullanmak gibi araç üzerinde yenilenebilir enerji üretimine olanak sağlayan sistemler sergilenecek. Elde edilen bu elektrik, bir mobil elektroliz ünitesi ile hidrojene dönüştürülecek ve böylece karting araçlarının hareket etmesi için gereken enerji karşılanacak.



Taşınabilir yarış pisti

Pist 600 metre uzunluğunda, FIA-CIK şartlarına uygun, 270 kişisi VIP sınıfında olan toplam 1500 kişilik seyirci kapasitesine sahip ve 3 ayrı sponsor için ayrılmış olan 3 seyirci alanına sahip olacak. Pist, herhangi düz bir alan üzerine kurulacak şekilde tasarlanmış olmasına rağmen ideal olarak beton zemin üzerinde olması tercih ediliyor.

Pist tasarımı; seyircileri korumak için bariyerler ve diğer emniyet tedbirlerini, türbin ve güneş panellerinden oluşan enerji sistemlerini, dokuz takıma kadar destekleyebilecek hidrojen üretim ve yakıt doldurma tesislerini içerecek şekilde tasarlandı.



Hibrid araçlar için düzenlenecek

uluslararası Formula Yarışı 2007 için hazır
Son gelen haberler İtalya'dan N.Technology S.p.a. ve Tatuus s.r.l. firmalarının tek koltuklu bir formula aracı üretmek için anlaşma imzaladığı yönünde. Formula Renault otomobillerinin üreticilerinden birisi olan Tatuus, N.Technology'nin tasarımının üretimini üstlenecek ve yeni yarışlarda yer alacak takımlara teknik bilgi ve yedek parça bazında destek sağlayacak.

Bahsedilen bu yeni tek koltuklu otomobil 2-litrelik, 4 silindirik, 250 bhp gücünde bir motora, şanzımana, direksiyon üzerinden debriyaj kontrol sistemine ve aynı zamanda bir hibrid motor sistemine sahip olacak. N.Technology yetkililerinden Andrea Fiorani, Formula için ilk sezonun 2007 olacağını müjdeliyor. Formula N.T07 otomobilleri FIA World Touring Car Championship kapsamında yarışacak ve etkinliğin tüm dünya üzerinde yayınlanması görevi Eurosport tarafından üstlenilmiş. Yeni Formula N.T07 otomobili ile ilk haberler şimdiden bu yaratıcı ve mühendislik harikası otomobillerin yarışlarının son derece heyecan verici olacağını anlatmaya yetiyor.

Elveda Schumi

Serkan Ketenci
serkan@4x4freelife.com



Ferrari'nin ev sahibi sayıldığı Monza yarışının ardından Formula 1 severlerin heyecanla beklediği, bir o kadar da olmamalı dediği tarihi karara tanıklık ettik. Kuşkusuz Formula 1'in gelmiş geçmiş en iyi pilotlarından birisi olan M. Schumacher çıktığı basın toplantısında emekliliğini gözü yaşlı bir şekilde açıkladı. Kimilerince bu karar artık vakti gelmişti diye yorumlanırken, kimileri ise "kırlanmış bir kaç rekor daha var onları kırmadan nereye gidiyorsun" der gibiydiler.

1994, 1995, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004 yıllarında toplam 7 kere dünya şampiyonu olan usta pilot 2005 yılında yaşadığı şanssız sezonun ardından eleştirmenler tarafından topa tutulmuştu. Emeklilik yaşının geldiğini ve çoktan emekli olması gerektiği savunan eleştirmenlerin ortak görüşü, Schumi'nin zirvedeyken bırakması gerektiği ama artık bu şansı kaybettiği yönündeydi. Fakat Schumacher azmini yitirmedi, en kötü günlerinde bile rekabetçiliği bırakmadı ve son ana kadar direndi. Başarısız geçen 2005'in ardından 2006 yılına biraz daha iyi başlayan Ferrari ve Schumacher, şu anda pilotlar klasmanında 2 puan farkla 2. durumda, markalar klasmanında ise ilk sıradalar. Son yarışta şampiyona lideri Fernando Alonso'nun motorunun patlaması nedeniyle aradaki puan farkı 10 puan birden kapanırken, son 3 yarışa da şampiyonluk çekişmesi iyice kızışmış durumda giriyoruz. Schumacher kuşkusuz, geçen sene zirvedeyken emekli olması gerektiğini söyleyenlere en iyi cevabı vererek, yani şampiyon olarak Formula 1'i bırakmak istiyor ve bunun için de elinden geleni yapıyor. Rakibi Alonso ise 2. Dünya şampiyonluğuna bu kadar yakinken hiç de bırakmaya niyetli değil ve her ikisi de en son yarışa kadar canını dişine takarak savaşacaklardır. Tabi bu en çok da bize, izleyicilere yarayacak, kalan son 3 yarışta ekran başına kilitleneceğiz ve belki de en heyecanlı yarışlara tanıklık edeceğiz.

Neredeyse kırmadığı rekor bulunmayan Schumi; Alain Prost, Ayrton Senna, Nigel Mansel ve Nelson Piquet gibi efsane pilotlarının arasındaki yerini çoktan aldı. Bundan sonra onu tanımayanlar Formula



Schumacher'in elinde bulundurduğu rekorların bazıları:

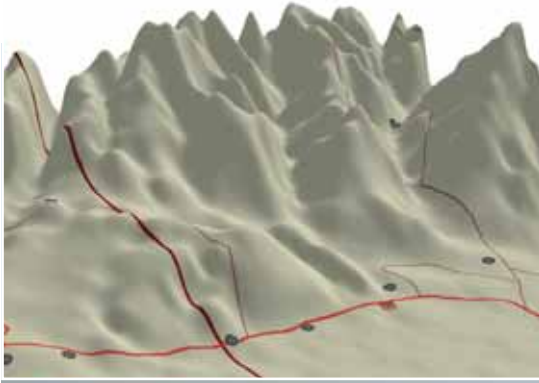
En çok dünya şampiyonluğu: 7
En çok arka arkaya dünya şampiyonluğu: 5
En çok yarış kazanma: 90
En çok podyum: 153
En çok pol pozisyonu: 68

Sezonun kalan yarışları ve tarihleri:

1 Ekim Çin Şangay
8 Ekim Japonya Suzuka
22 Ekim Brezilya Interlagos

1 efsanesi olarak tarihin tozlu sayfalarında karşılaşılabilecek, belki seneler içinde onu Formula 1 yayınlarına yorumcu olarak dinleyecek belki de Formula 1 yayınlarında makalelerini okuyacaklar. Ama efsaneye tanıklık eden bizler için hiç şüphe yok ki çocuklarımıza anlatacak bir çok hikayemiz olacak.

Gerek şampiyonluk yarışının kızıştığı bu günlerde, gerek efsanenin son yarışlarında geriye kalan 3 yarışın önemi çok daha fazla arttı. Önümüzdeki ay şampiyon belli olmuş olacak ve genel sezon değerlendirme yazısıyla birlikte olacağız.



Doğada Uydu Teknolojisinden Faydalanmak

GPS (Global Positioning System)

İnsanoğlu, varoluşundan bu yana, merak dürtüsü ve doğal zenginliklere sahip olma isteği ile hep bir yerleri keşfe gitmiş ve geriye dönmek için işaretler bırakmış, notlar almış ve haritalar yapmıştır. Günümüzde modern seyyahların elektronik bir yardımcısı var: GPS

GPS alıcılarının dünya çapında binlerce çeşit uygulaması ve onlarca farklı çeşidi vardır. El Tipi GPS alıcıları temel olarak haritalı ve haritasız olarak 2 farklı gruba ayrılırlar. Her iki tipte de, bulunulan noktanın kaydı, kaydedilen noktaya gidiş, zaman, hız gibi bilgilerin elde edilmesi gibi temel işlevler ortaktır. Haritasız modellere Magellan Explorist 100 örnek verilebilirken; haritalı modellere de renkli veya siyah beyaz ekran, normal veya geniş ekranlı, kalem pil - şarjlı Li-ion pilli bataryası ile Seri - USB kablo bağlantısı gibi farklı seçenekleri ile Magellan Meridian Gold, Meridian Color ile Explorist 400-500-600-XL örnek olarak gösterilebilir.



Magellan Haritalı modellerde yüklenen elektronik haritada karayolları, köy yolları, şu an 33 şehrin cadde-sokakları, 40.000 adet in üzerinde il/ilçe/köy yerleşim merkezleri, ile onbinlerce benzinlik, otel, restaurant, hastane, banka, okul, alışveriş merkezi noktaları ile arazinin doğal yapısını ifade eden topoğrafya bilgileri de bulunmaktadır. Magellan GPS'ler karadaki kullanımının yanında denizde de kullanılabildiği için Türkiye kıyı şeridi, denizfeneri, sabit ve gezici şamandıralar da yüklü olarak teslim

edilmektedir. Bu haritalar uzman Harita ve Jeoloji Mühendislerince ofis ve arazi çalışması şeklinde sürekli güncellenir.

Magellan'da tüm El Tipi GPS'lerde standart olarak belirli sayıda nokta ve hareket kaydı mevcuttur. Nokta kaydı ile kamp yeri, çeşme, viraj, tesis, uçurum kenarı, bozuk yol başı ve sonu ile yürüyüşe başlamadan önce arabanın park edildiği yerler gibi noktasal objeler alıcıya kaydolur ve sonraki gidişlerde rehber özelliği taşır. Çizgisel (hareket) kaydı ile de örneğin patikada yapılan yaya yürüyüşü ile arabanın hareket halindeyken yaptığı iz otomatik olarak kaydolur ve siste, karanlıkta geri dönüş için mükemmel bir rehber olur. Bu temel özelliklerle ilgili kayıt kapasitesi 100 ila 500 nokta ve 1-5 hareket arasında değişir. Haricen takılan hafıza kartını destekleyen modellerde ise bu sayı neredeyse sınırsızdır. Özellikle lokal harita yapmak, sürekli eski verileri silip üzerine kayıt yapmak istemeyen veya değişik yol ve rotalar keşfedip bunları daha sonraki aktivitelerde kullanmak isteyen kullanıcılar bu tip harici kart destekli Magellan Meridian ve Explorist 400-500-600-XL GPS modellerini tercih etmelidirler.

Magellan eXplorist XL Türkçe El Tipi GPS Alıcısı

El tipi GPS alıcısı kullanımına yeni bir anlayış getiren Magellan eXplorist ailesinin en etkin, en keyifli modeli olan eXplorist XL, geniş renkli ekranı, SD kart desteği ile maksimum rahatlık, maksimum memnuniyet sunuyor. Harita detay ve çeşitliliği, doğa şartlarına dayanıklılığı, kullanım pratikliği, uydu sinyal yakalama gücü gibi rakipsiz özellikleri ile GPS kullanıcılarının en çok tercih ettikleri modellerden biri.



Magellan eXplorist XL

- 4x4 araçta veya motosiklette geniş dikey ekranında rahatlık sağlar.
- SD tipi hafıza kartına on binlerce nokta, rota ve yol kaydı (iz) yanında, detaylı Türkiye kara, deniz haritaları ile Avrupa ve Amerika haritaları yüklenebilir.
- GPS'e veri kaydı bilgisayarlarda olduğu gibi tarihe/yere/aktiviteye göre açılan yeni dosya içerisinde depolanarak veriyi kolay bulmanızı sağlar.
- Bilgisayar bağlantısı için USB teknolojisi kullanıldığından veri aktarımı mümkün olan en hızlı şekilde yapılabilir.
- Magellan'a özel bir fonksiyon olan akıllı harita ekranı üzerinde gezebilme işlemi Joystick ile gerçekleştirilir. Böylece kullanıcı harita üzerinde objeleri gezebilir, onlar hakkında bilgi alabilir.
- GPS'te yüklü olan detaylı köy yolu ve sokak haritaları çok yakında navigasyonel amaçlı da yine aynı cihazda kullanılacaktır. Böylece seçilen hedef noktaya olan rota veya yol otomatik olarak ekranda çizilebilecektir.
- Satış fiyatı Türkçe/İngilizce başta olmak üzere 10 dilde kullanım özelliği ile 695 Euro + KDV'dir.

**Magellan GPS Geomatics Ltd tarafından
ithal edilmektedir. www.gpsturk.net**

Doğru Bakım Ömür Uzatır

Sonbaharın gelmesi ve yağmurların başlamasıyla ister off-road, ister kamp yapmış olalım, hafta sonları doğada vakit geçirdikten sonra eve giderek daha kirli, çamur içinde dönmeye başlıyoruz.

Peki, hatırı sayılır meblağlar ödeyerek satın aldığımız ve doğada, karda, çamurda kirlenen Gore-tex® gibi su geçirmez, performans giysilerinizin temizliğini nasıl yapacağımızı bilmiyor musunuz, yoksa

siz de aşağıdaki kullanıcı tiplerinden biri misiniz?

- A) Deterjanla yıkıyorum. Kısa sürede su geçirmeye başlıyor, ben de yenisini alıyorum. (ÇOK MASRAFLI)
- B) Yıkamıyorum, kirli kullanıyorum. (ÇOK PİS)
- C) Halı yıkama şampuanıyla yıkıyorum. (BUNU DA DENEYEN VARMIŞ??)

Genelde bir kumaş türü olarak bilinen Gore-Tex® aslında üreticiler tarafından kumaşın altına konulan, mikroskobik gözeneklere sahip bir membran. Bu mikroskobik gözenekler su buharının geçmesine izin verirken yağmur damlasını geçirmez. Böylece vücut nefes alırken dış etkenler sonucu ıslanmaz. Gore-Tex®'in yanısıra giysinin dış katmanı da (ki bu katman çok çeşitli malzemelerden üretilir) daha az su tutması ve nefes alınabilirliği sağlaması için üretici firmalar tarafından birçok değişik su itici malzeme ile kaplanır.

Kullanımla oluşan esas sorun, giysinin dışındaki su itici kaplamanın sürtünme ile aşınması ve giysinin dış katmanının yağmur sularını tutmaya başlamasıdır. Aynı şekilde zaman içinde toz, toprak ve çamur bu dış katmanın lifleri arasına dolar. Kirlenen kumaş ısladığında, temiz kumaşa kıyasla daha fazla su tuttuğu için Gore-Tex® tabakasının düzgün çalışmasına mani olur. Terlemeyle oluşan ve normal şartlarda Gore-Tex®'in içinden geçen su buharı, kirle kaplanan dış katmanı aşamayıp giysi içinde hapsolür ve

vücut yağmurdan değil, ama bu sefer terden ıslanır.

Su geçirmezlik özelliği olan giysilerinizi (Gore-Tex®, SympaTex® gibi) herhangi bir deterjanla yıkadığınızda malzeme bozulur ve su geçirmezlik özelliğini kısa sürede yitirir. Deterjanlar, içindeki kimyasallar nedeniyle hem dış katmanı hem de Gore-Tex®'i bozup giysinin ömrünü kısaltır. Eğer kirli kullanmak çözüm zannediyorsanız, yanılıyorsunuz. Giysinin üzerinde biriken kir tabakası giysinin nefes almasını engeller ve nefes alamayan malzeme terleme yapar. Sonuçta gene ıslanırsınız. Halı yıkama şampuanı gibi seçenekleri ise bu yazıda hiç anmayalım.

Ama çaresiz değilsiniz. Şu ana dek, bu tarz giysilerinizin temizliği ile ilgili yaklaşımınız, yazının başında verilen seçeneklerden hangisi olursa olsun artık bir çözümünüz var. Nikwax. Geçtiğimiz aylarda a-z Spor tarafından satışa



sunulan Nikwax markasının giysi, ayakkabı ve doğada kullandığınız her tür malzemeniz için temizlik ve su geçirmezlik çözümleri sunan oldukça geniş bir ürün yelpazesi var.

Nikwax Tech Wash® bu tür giysilerinizi hem su geçirmezlik, hem de nefes alabilirlik özelliklerini koruyarak temizlenmesini sağlarken, Nikwax TX-Direct® ile yapılan su geçirmezlik uygulaması, giysinizin zamanla kaybetmeye başladığı su iticilik özelliğini tekrar kazandırır. Nasıl mı? Nikwax Tech Wash® deterjan içermediğinden malzemeyi bozmadan temizlerken, Nikwax TX-Direct® malzemenin liflerini aradaki gözenekleri tıkamadan su itici moleküllerinden oluşan bir ağla kaplanmasını sağlar. Böylece hem dış katmanın hem de Gore-Tex® katmanının, nefes alabilirlik özelliğini bozmadan su iticilik özelliğini korur / yeniden kazandırır.

Nikwax'ın doğa sporcuları için başka güzel haberleri de var. Kaz tüyü montlarınızın ve uykü tulumlarınızın ısladıklarında yalıtıcı özelliklerini kaybetmelerinden mi yakınıyorsunuz? Nikwax'ın Down Wash ve Down Proof ürünlerini, kaz tüyü malzemeleri temizlenmesi ve su iticilik kazandırması için el altında bulundurun o zaman.



Üstelik sadece doğa aktivitelerinde değil günlük yaşamda da kolaylıkla kirlenip ıslanarak yıpranan her türlü (kumaş, deri, süet, nubuk) ayakkabınız için de Nikwax'ın hem temizleyen hem de su geçirmezlik özelliği kazandıran ürünleri mevcut.



Ayrıca çadırınızdan, sırt çantanıza kadar her çeşit malzemenize de "Nikwax Tent & Gear Proof" ürünüyle su geçirmezlik sağlayabilir, "Leather Cleaner" ve "Leather Restorer" ürünleriyle deri giysi ve aksesuarlarınızı temizleyebilir ve yağmura karşı dayanıklı hale getirebilirsiniz.



Tabii su geçirmezlik uygulamaları için bir takım kuralları bilerseniz daha iyi sonuç alırsınız. Etkin bir uygulama için, ürünü önce temizlemek sonra su geçirmezlik uygulaması yapmak gerekir. Kirli malzemeye uygulanan su geçirmezlik ürünleri etkili sonuç vermez. Ürün kullanım talimatlarına uymak da

üründen maksimum verimi almak için çok önemli. Tüm Nikwax ürünlerinin üzerinde detay kullanım talimatlarını içeren Türkçe etiketler mevcut olduğu için bu konuda zorluk yaşamayacağınız kesin. Nikwax'ın itici gaz, fluorocarbon içermeyen doğa dostu ürünlerini kullandığınızda hem giysi,

ayakkabı ve malzemelerinizin ömrünü uzatmış, performansını arttırmış, hem de dünya kaynaklarına da zarar vermeden eşyalarınızı yenilemiş olursunuz.

Yağmurlu havada Nikwax ile kuru, sıcak ve konforlu olmanız dileği ile.

Bilişim Fuarı'nda tanıtılan akıllı araç, SMS ile iletişim kuruyor



"CeBIT Bilişim Eurasia"da Turkcell standında yer alan "akıllı araç", ziyaretçilerin ilgi odağı oldu. Kaza ve arıza durumunda ilgili birimlere acil bilgi ulaştıran akıllı araç, Turkcell'in sağladığı alt yapı sayesinde SMS aracılığıyla sahibi ile iletişim kuruyor.

Akıllı araçta yer alan sistem, öncelikle güvenlik konusunda önemli bir farklılık yaratıyor. Otomobilin herhangi bir arıza veya kaza durumunda gerekli bilgiler, araç üzerinden anında gönderiliyor. Turkcell'in yaygın EDGE/GPRS ve SMS altyapısı üzerinde çalışan sistem, kaza anında ilgili merkezlere (112 Acil, itfaiye vb.) kaza bilgisini ve aracın kaza anındaki koordinatlarını otomatik olarak iletiyor.

Araç üzerinde bulunan GPS (uydu takip sistemi) modülü sayesinde iletilen bu bilgilere ek olarak, aracın plakası, kullanıcı irtibat numaraları ve aracın uydu

fotoğrafı acil durum merkezleri tarafından görüntülenebiliyor.

Akıllı araç sistemi sayesinde cep telefonları ile otomobilin bazı fonksiyonları uzaktan kumanda edilebiliyor. Cep telefonlarından otomobile SMS aracılığıyla gönderilen komutlar sayesinde, akıllı otomobilin kapılarını kilitleyip açmak, motoru ve klimayı çalıştırmak/durdurmak, flaşörleri çalıştırmak mümkün oluyor. Akıllı araç, kapılarının açık unutulması, alarmin devreye girmesi gibi durumlarında ise, otomatik olarak araç sahibine SMS ile anında haber veriyor.

EAS yeni ürünü ACTIV A'yı piyasaya sundu



EAS Akü, en son teknolojik gelişmelerle donatılmış yeni ürün EAS ACTIVA kapalı aküyü kullanıcıların beğenisine sundu.

Otomotiv yan sanayi ürünlerinin (akü-jant-lastik) tümünü bünyesinde toplayan İNCİTAŞ A.Ş.'nin satış markalarından EAS Akü'nün bu yeni ürünü ile ilgili lansmanda konuşan Yönetim Kurulu Başkanı Emel İnci Önal, "Akü bir enerji kaynağı. Ona kırmızının gücü dedik. Rengini Mars'tan ve yer kürenin ateşinden aldı. Yerin sağlamlılığı ve uzun ömrü, Mars'ın da enerjisi bu akümüzün nitelikleri arasında yer alıyor." dedi.

Genel Müdür Erdoğan Yılmaz ise EAS ACTIV A'nın, sızdırma yapmadığını, bakım gerektirmediğini, özel Gümüş ve Kalay alaşım özelliği ile daha uzun süre şarj tuttuğunu ve uzun süre kullanılmadığı durumlarda bile marş basıp kısa sürede şarj olduğunu belirtti. Yılmaz, Türkiye'deki 47 ana bayi ve 1300 bayi ile kullanıcıya ulaşan EAS Akü'leri bu yeni ürünü ile birlikte 2006 yılı sonunda kendi segmentindeki pazarda şu anda yüzde 4 olan payını yüzde 8'e çıkarmayı hedeflediklerini ve 2007 yılı hedeflerinin ise yüzde 12 olarak belirlendiğini söyledi.

Yeni Terios'a "Red Dot Design" ödülü



Dünyanın en önemli otomobil tasarım ödülleri arasında yer alan Almanya'nın "Red Dot Design 2006" ödülü, "Geleceğin otomobil tasarımına" ilk örnek olarak görüldüğü ve kompakt yapısına rağmen "büyük ve güçlü imajı" gösterdiği için yeni Terios'a verildi. Copen modelinden sonra yeni Terios'un da ödül kazanması Daihatsu'nun son yıllarda tasarıma yaptığı önemli yatırımların göstergesi oldu.

"Red Dot Design 2006" ödülünü kazanan yeni Terios fiyatı, düşük kullanım maliyeti ve şehir yaşamı ile doğa gezisini bir arada yaşayan ailelerin tercihi oluyor. 1,5 lt motora sahip olan yeni Terios'ta, sürekli dört tekerden çekiş sistemi bulunuyor. 5 ileri düz ve 4 ileri otomatik vites alternatiflerine sahip şanzıman, 1,5 lt hacimli ve 105 HP'lik motorla takviye ediliyor. Yeni Terios 100 km'de ortalama 7,9 lt yakıt tüketiyor.



Yeni Honda CBF 150, yeni sürüş kolaylıkları

Honda, Motosiklet "naked bike" sınıfının, yani CBF ailesinin en yeni üyesi CBF 150'yi motosiklet kullanıcısının beğenisine sundu.

Üretim, satış ve satış sonrası maksimum memnuniyet yaratabilmeyi kendine ilke edinen Honda, bu yeni üyesi ile her kullanıcının her koşulda gereksinimlerini karşılayacak bir motosiklet sunmuş oluyor. Tasarımı ile cazibeli, hafifliği ile kıvrak, performansı ile etkileyici ve yakıt tüketimi ile cimri CBF 150, ilk etapta motosiklete yeni başlayanları hedefliyor. Ancak cazip özellikleriyle sıkışık trafikte rahat hareket etmek isteyenlerin ve motosikleti profesyonel yaşantısında, işinde kullanmak isteyenlerin de ilgi alanına gireceği benziyor.

Yeni teknoloji 149cc hacimli OHC motoru sayesinde çok düşük devirlerde dahi yüksek tork, dengeleyici mil ile vibrasyonsuz konforlu sürüş sağlayan CBF 150, tüm yol koşullarına ve yüzey şekillerine kısa sürede reaksiyon verebilen, daha iyi yol tutuş ve güvenli yolculuk imkanı sağlayan "pro-link" arka süspansiyon sistemi ile donatılmış. Çift piston kaliperli ön fren ile daha kısa mesafede etkili frenleme olanağı sunan CBF 150 ayrıca, vites konum göstergesi ile daha fazla bilgi aktaran gösterge paneli; sürücü ve yolcunun uzun yolculuklarda bile rahat etmesini sağlayan geniş iki kademeli sele tasarımı ve sol elciğin yanına konumlandırılmış kolay ulaşılan jikle gibi kolaylıklarla rahat kullanım sağlıyor.

Teknik Özellikleri	
Motor	Hava soğutmalı, 4 zamanlı, OHC tek silindirli
Motor hacmi (cc)	149
Silindir çapıxstrok (mm)	57.3x57.8
Sıkıştırma oranı	9.1:1
Yakıt sistemi	PB18 Keihin karbüratör
Maksimum güç	11.28ps @ 7000d/d
Maksimum tork	12.7Nm @5250 d/d
Ateşleme	CDI
Çalıştırma	Elektrikli
Şanzıman	5 vites
Güç aktarımı	Zincirli
Boyutlar (UxGxY) (mm)	2075x750x1135
Tekerlekler arası mesafe (mm)	1335
Sele yüksekliği (mm)	780
Yerden açıklık (mm)	140
Yakıt kapasitesi (litre)	13 (2.6 litre yedek dahil)
Tekerlekler	
Ön	U profilli 6 kollu alüminyum döküm
Arka	U profilli 6 kollu alüminyum döküm
Lastikler	
Ön	80/100 18M/C 47P
Arka	90/90 18M/C 51P
Süspansiyon	
Ön	31 mm'lik teleskobik çatal 116.8 mm esneme aralıklı
Arka	Monoshock 100.6 esneme aralıklı
Frenler	
Ön	Çift piston kaliperli 240 mm'lik hidrolik disk çürüflü metal balatalı
Arka	130 mm'lik kampana
Ağırlık (kg)	130

7. Off-Road Oyunları ve Competus Kupası 2006 için Bolu'da buluşuyoruz

İstanbul Off-Road Kulübü, Lassa Competus desteği ile bu yıl yedincisini düzenleyeceği Türkiye Off-Road Oyunları'nda, her sene olduğu gibi 28-29 Ekim tarihleri arasında Bolu Subaşı Yaylasında Türkiye'nin her yanından gelecek off-road'culara ev sahipliği yapacak.

Yurt dışından ve Türkiye'nin her yanından gelen Off-Road'cu ekiplerin bir araya gelmesi ile oluşturulan Büyük Kamp'a katılacak kamp ve 4x4 tutkunlarını keyifli bir hafta sonu bekliyor. Katılımcılar hem yüksek çam ağaçları altında kurulan kampta farklı bir bayram tatili geçirecekler, hem de iki gün boyunca çevrede yapılacak zevkli off-road turları ve gece gündüz devam edecek

heyecanlı off-road oyunları ile neşeli bir yarış ortamı yaşayacaklar.

Ekipler, orman içi etaplarda yön bulma becerilerini değerlendirip, gizli şifreleri bulmaya çalışırken; değişik etaplarda kano, bisiklet kullanma, koşu ve lastik değiştirme yeteneklerini de gözler önüne serecekler. Hem katılımcıların hem de izleyicilerin keyifli vakit geçirecekleri Oyunların ardından en iyi dereceleri yapan ekipler Pazar akşamı Kupa ve Madalyalar ile ödüllendirilecekler.

İlk kez 2000 yılında İSOFF tarafından organize edilen Türkiye Off-Road Oyunları; her sene aynı yerde ve aynı zamanda off-road meraklılarını ağırlamak için bekliyor.

www.isoff.org.tr



Hyundai'den sosyal sorumluluk bilincine yeni bakiş açısı:

Emniyet kemeri simülatörü

Kurumsal sosyal sorumluluk bilinci ile yakından tanınan Hyundai, bu kez bambaşka bir çalışmanın altına imza attı. Hyundai, emniyet kemerinin önemini vurgulamak ve tüm toplum bireylerini bilgilendirmek amacıyla "Emniyet Kemer Simülatörünü" kullanıma sundu.

Hyundai Assan ve İzmir Yarış Pisti'nin ortak çalışmaları sonucunda hazırlanan "Emniyet Kemer Simülatörü", otomobilin en önemli güvenlik donanımı olan emniyet kemerinin gerekliliğini gözler önüne seriyor. Bu simülatör, her yıl binlerce insanımızı kaybettiğimiz trafik kazalarında, araç içindeki yolcuları en çok koruyan en önemli koruma donanımı olan emniyet kemeri hakkında daha detaylı bilgi vermek amacıyla hazırlandı. Hyundai Accent Era kullanılarak oluşturulan simülatör sayesinde emniyet kemerinin gerekliliği ve faydaları anlatılırken kullanımının da yaygınlaştırılması hedefleniyor.

İlk olarak İzmir Trafik Şube Müdürü ve İzmir Emniyet Müdürlüğü yetkililerine tanıtılan "Emniyet Kemer Simülatörü", 1-10 Eylül 2006 tarihleri arasında yapılan İzmir Enternasyonal Fuarı / İzmir Yarış Pisti Standı'nda tüm ziyaretçilerle buluştu. Hyundai ve İzmir Yarış Pisti, emniyet kemeri kullanımının çok erken yaşta edinilmesi gerektiği bilinciyle bu projeyi, 1 Ekim 2006 ile 10 Mayıs 2007 tarihleri arasında çeşitli ilkokullarda da uygulamaya alacak. İzmir Otomobil Kulübü'nün hazırladığı "Trafiko Çocuk Eğitim Parkı" projesi bünyesinde kullanılacak olan "Emniyet Kemer Simülatörü", götürüldüğü ilkokullarda bir eğitimci nezaretinde tanıtılacak.

İkarus 7. Ölüdeniz Hava Oyunları'nda



Yamaç Paraşütü konusunda lider isimlerden biri olan İkarus, bu yıl 25 – 29 Ekim tarihleri arasında yapılacak 7. Uluslararası Ölüdeniz Hava Oyunları Festivali'ne katılıyor.

İlki 1999 senesinde düzenlenen festival, aradan geçen zaman içinde artan ilgi ve yoğun katılım nedeni ile giderek daha etkin ve geniş kapsamlı bir organizasyona dönüşmüş. Sadece büyüleyici manzarasıyla değil, tüm düzeylerdeki pilotlara sunduğu pek çok olanakla da en önemli yamaç paraşütü merkezlerinden birisi olan Ölüdeniz bu festival ile farklı ülkelerden gelen onbinlerce sporcuya ev sahipliği yaparken ekstrem spor meraklılarını ve üniversite öğrencilerini buluşturan uluslararası bir platform yaratıyor.

Festivalde paragliding cross-country, accuracy landing ve akro yarışmaları yapılıyor, her yarışmada dereceye giren ilk üç pilot ödüllendiriliyor. Mike Küng ve arkadaşlarının akro gösterileri, sky paraglider gösterileri, Professional Flying Team'in gösterileri, yamaç paraşütü, serbest skydiving ve micro-light uçuşları gibi etkinlikler; plaj aktiviteleri, partiler ve barbekü partileri ziyaretçilerden büyük ilgi görüyor.

Dünyanın en ünlü pilotlarından biri olan Mike Küng, festivali 1999'dan beri katılımıyla

destekliyor. Bunun yanı sıra paraglider tasarımcısı, programcı ve akro-pilotu Michael Nesler liderliğinde, dünya klasmanında ünlü akro ve test pilotları Markus Gründhammer ve Christian Amon (Professional Flying Team) her yıl gösterileriyle festivale destek veriyorlar. Yarışmalar ve showlarla beraber, profesyonel uçuş eğitimcileri de festival süresince SIV kursları ve İleri Uçuş Teknikleri kursları veriyorlar.

Güvenlik kontrolünü sağlayabilmek amacıyla katılım 300 kişiyle sınırlandırıldığı yarışmalarda Çek Cumhuriyeti, Rusya, Bulgaristan, İtalya, Yunanistan, Arnavutluk, ve Amerika Birleşik Devletleri'nden gelen katılımcılar sayı olarak başı çekiyorlar. Festival her yıl, yurtdışından yaklaşık 3000, Türkiye'den yaklaşık 40.000 ziyaretçi ağırlıyor. Geçen yıl Türkiye'deki üniversitelerden 1100 yamaç paraşütçüsü festivale kayıt yaptırdı.

info@babadag.com
www.babadag.com
www.ikarus.com.tr

Yeni bir satış noktası konsepti: "OTOPRATİK"



Brisa, lastik ve jant satışı, araç bakımı ve yedek parça temini hizmetlerinin tek çatı altında verileceği "Otopratik" mağazalarını hizmete açıyor. OtoPratik mağazaları, Avrupa ve Amerika'da çok yaygın olan ve lastik başta olmak üzere araç ile ilgili "hızlı oto bakım" hizmetlerinin verildiği satış/ servis noktalarının Türkiye'deki öncülerinden biri olacak.

OtoPratik mağazalarında "Bridgestone ve Lassa" markalarıyla perakende ağırlıklı olmak üzere, binek otomobil ve hafif ticari araç lastiği sınıflarında satış ve servis hizmeti verilecek. Lastiğin yanı sıra Neo Jant ile gerçekleştirilen ortaklık sonucu farklı model jantlara da yer verilen satış noktalarında ayrıca bakım hizmeti de verilecek. Hızlı oto bakımı kapsamında "1 saat içerisinde bitirilebilecek temel oto bakım hizmetleri" olarak görülen filtre, fren, amortisör, silecek, buji gibi parçaların değişimi gerçekleştirilecek ve periyodik bakım, ön takım tamiri, far ayarı gibi hizmetler sunulacak. OtoPratik'lerde ayrıca, akü, motor yağı ve aksesuar satışı da söz konusu olacak.

OtoPratik konseptinin ilk örneği, Dinçbay Lastikçilik olacak. İstanbul - Bayrampaşa'da bulunan Dinçbay Lastikçilik, Eylül 2006'dan itibaren kullanıcılarına daha geniş kapsamlı hizmet vermeye başlayacak. OtoPratik'ler, Brisa bayileri başta olmak üzere yeni satış noktalarının da katılımıyla, başta büyük şehirler olmak üzere zaman içerisinde tüm Türkiye'ye yayılacak.

Alternatif Yaşam Derneği yoğun bir Eylül ayı yaşadı



Alternatif Yaşam Derneği ENAT üyesi

Alternatif Yaşam Derneği bünyesinde başlatmış olduğu Engelsiz Turizm çalışmalarına paralel olarak, Avrupa Engelsiz Turizm Ağı ENAT'a üye oldu. Haziran 2006'da Avrupa'da engelsiz seyahatin geliştirilmesine katkıda bulunmak amacıyla kurulan ENAT, Avrupa Komisyonu'nun desteğiyle, engelsiz turizmi destekleyen, bu konuda bilgi sahibi olmak isteyen kişi, kurum, kuruluşları bir araya getirmeyi amaçlıyor. Kurucuları arasında İngiltere Turizm Örgütü Visit Britain, Yunanistan Turizm Bakanlığı, İsveç Turizm Örgütü Tourism for All Sweden, Belçika Engelsiz Uzmanları Bürosu gibi 5 Avrupa ülkesinden 9 kuruluş var. Daha fazla bilgi veya ENAT'a üyelik için: www.accessibletourism.org www.tursab.org.tr/content/turkish/haberler

"Engelsiz" Rock'n Coke

Bu yıl 4.'sü düzenlenen, yılın en büyük açık hava festivali Rock'n Coke, 1-2-3 Eylül'de Hazerfan Havaalanı'nda gerçekleştirildi. 50.000 kişinin katıldığı bu dev organizasyonda Alternative Camp standında gönüllüler gençlerle buluştu. Alternative Camp projesine düzenlediği organizasyonlarda her fırsatta yer veren, faaliyetleri duyurmaya özen gösteren Pozitif Tanıtım (www.pozitif.info), sosyal sorumluluk bilinciyle hareket ederek, tüm festival alanını engelli davetlilerin rahatlıkla hareket edebilecekleri ve keyifli zaman geçirebilecekleri şekilde düzenlemeyi

ihmal etmedi. Engelliler için otopark alanı, konserleri izleyebilmeleri için özel bölüm, engelliye uygun tuvaletler, giriş çıkışlara konulan rampalar yapılan düzenlemelerden sadece birkaçıydı.

Reha İstanbul:

Bu yıl üçüncüsü düzenlenen Reha İstanbul 01-03 Eylül 2006 tarihleri arasında Askeri Müze ve Kültür Sitesi'nde (Harbiye) gerçekleştirildi. Engelliler, yaşlılar ve bakıma ihtiyaç duyan kişilere yönelik ürün ve hizmetlerin tanıtıldığı etkinlikte, ulusal ve uluslararası düzeyde pek çok kişi, sivil toplum örgütü, yerel, özel ve kamu kurum ve kuruluşları bir araya geldiler.

Bu yılki sloganı "Yeni Hayat & Yaşama Devam!" olan Reha İstanbul'da pek çok etkinlik gerçekleştirildi: Zihinsel ve bedensel engelli çocukların semah, ritim, dans, tiyatro ve folklor gösterileri, paneller, kitap tanıtımları, ailelerin sosyal hizmet uzmanlarıyla buluşarak sohbet etme imkanı yakalamaları yapılan etkinliklerden bazıları. Fuarla ilk katılan 1000 tekerlekli sandalyeli engelliye özel olarak tasarlanmış sırt çantaları hediye edildi. Dünya Göz Hastanesi'nin aracında engelliler ve aileleri ücretsiz göz muayenesi oldular. Fuarda yaşlı ve engelliler için özel olarak hazırlanan İstanbul Gezi Rehberi dağıtıldı.

Alternative Camp standı, fuarda engellilerin ve ailelerinin en sık uğradıkları yerler arasındaydı. Alternative Camp gönüllerinin pek çok kişinin bildiği ve yakından takip ettiği kamp etkinliklerine katılan eski konuklarıyla karşılaşmaları belki de fuarın en keyifli anlarıydı.

AYDER Alternatif Yaşam Derneği
19 Mayıs Mah. Yıldız sk. STFA B7 Blok 17/1 Kozyatağı

Tel: 0216 384 54 55
Fax: 0216 384 66 04
www.alternativecamp.org
www.volunteers4life.org

Ankara Ses TV Off-Road Şampiyonası 4. Yarışı koşuldu



Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu Mahalli Off-Road Şampiyonası 2006 takviminde yer alan 5 ayaklık şampiyonanın 4. yarışı, Ankara Doğa Sporları ve Off-Road Kulübü'nün organizasyonu 10 Eylül Pazar günü Kırıkkale ili Hasandede Beldesi Göl Mevkiinde düzenlendi.

N1 sınıfında 3, N2 sınıfında 4 aracın kayıt yaptırdığı yarış, 2 ayrı parkurda toplam 62 kapılı 6 etap, 9 tur olarak düzenlendi.

10 Eylül Pazar günü Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Mehmetcik Belediye Başkanı Ahmet Beyazıt Adalier ve Hasandede Belediye Başkanı Malik Ejder Coşkun'un 13:00'de verdiği seremoni startı ile başlayan yarışa, yoğun seyirci toplanmasından dolayı güvenlik açısından 15 dakika nötralizasyon verildi. Güvenliğin sağlanmasından ardından 13:45 de Off-Road Hız parkurunda 1. Etap start aldı. Yarış sırasında 8 kapı no'lu ekip abandone olurken, geri kalan 6 ekip 16:45'de sona eren yarışta kapalı park görmeyi başardı.

Grup	Derece	Pilot	Co-pilot	Toplam Etap puanı
N1	1	İ.Alper Atlan	Tekin Gök	90
N1	2	Serkan Tut	İsmail Aydın	36
N1	3	Murat Öztürk	Osman Kutlu	20
N2	1	Mustafa Özgiray	A.İhsan Güneş	43
N2	2	Şahin Demiray	Onur Saatçı	40
N2	3	Adnan Ardıç	Ercümen Altuncu	36

WTCC'de mücadele sürüyor

Dünyanın en önemli motorsporları organizasyonundan biri olan WTCC'nin (Dünya Binek Otomobil Şampiyonası) İstanbul ayağı, 22-24 Eylül 2006 tarihlerinde İstanbul Park'ta koşuldu.

WTCC'de Monroe ve Jas Motorsport ile yarışan Belçikalı sürücü Pierre Yves Corthals pistten çok memnun kaldığını belirtti. Monroe'nun WTCC'ye katılması, ABD'deki NASCAR ve Avrupa'daki Pirelli Porsche



Supercup yarışlarında yıllarca boy gösteren markanın motor sporlarına döndüğünü gösteriyor. JAS ve Tenneco arasındaki işbirliği, WTCC ile sınırlı kalmayacak. Bu

konuyla ilgili olarak JAS Motorsport Takım Şefi Alessandro Mariani, "Tenneco'nun Belçika Sint-Truiden'de bulunan Avrupa sürüş kontrolü mühendislik merkezindeki geniş Ar-Ge ve test merkezinin en iyi şekilde kullanılmasını sağlayacak ortak geliştirme projeleri gibi sinerji olanaklarını araştırıyoruz" dedi. Dünyanın çeşitli bölgelerinde toplam 9 sürüş kontrolü mühendislik merkezi ve 32 adet üretim tesisi bulunan Tenneco, bu merkez ve tesislerde amortisörler, süspansiyon modülleri, gelişmiş elektronik süspansiyon sistemleri ve devrilmeyi önleyici teknolojiler tasarlayıp testlerini gerçekleştiriyor.



Der yanın say fası





Online abonelik;

4x4 Freelife 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

AKÜLERİN KRALI'NDAN



**3 AY KOŞULSUZ
MÜŞTERİ MEMNUNİYETİ***

* 31.12.2006 tarihine kadar satın alınan aküler için geçerlidir.
Ticari araçlar kapsam dışıdır.

**EN GÜÇLÜ
KIRMIZI**

Otomobilinize bir güzellik yapın



0212 441 23 46

EUROWAX
Car Care Services

www.eurowax.com.tr