

Aralık 2006
Yıl: 2 Sayı: 30
Fiyatı: 5,25 YTL

FREE LIFE

4X4

Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

**haydi kadınlar
denizee...**

1. uluslararası kadınlar
yelken kupası

**geleceğin
teknolojisi**

bir araç, 4 teker, 4 motor,
4 fren, 4 yürüyen aksam

**türkiye
off-road oyunları
competus kupası
7. yılında**

**isimsiz
mağarada bir gece**

test sürüşü

suzuki jimny

ağır off-road'a
ekonomik alternatif

uçan festival

uluslararası ölüdeniz
hava oyunları festivali



Alan adınızın tescilini ve yönetimini başkalarına bırakmayın,

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

Alan adı, hosting, website tasarımı, internet hizmetleri - Microsoft Internet Explorer

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Stop Home Search Favorites

Address http://www.asoregister.com/ Go Links

« ana sayfa Linux Kontrol Paneli Windows Kontrol paneli Webmail Alışveriş Sepeti

asoregister WEB HOSTING ALAN ADI KAYIT HESAPLAR DESTEK İLETİŞİM

Alan adı sorgulama

com net org info
com.tr net.tr org.tr in

Tüm domain uzantılarını göster kontrol et

%100 geri iadeli
Tüm hosting paketleri 1 ay geri iade kapsamında...

adsoyad.com.tr kullanımda
"com.tr", "biz.tr" ve "info.tr" alan adı almak için nüfus cüzdan fotokopisi ve TC kimlik numarası yeterli...

7.99 \$ com, net, org
24.99 \$ com.tr

Linux Basic Windows Basic Alan Adı Hizmetleri

Linux web hosting
20 MB alan
20 POP3 e-mail
2 GB aylık trafik
MySQL Database
39 \$/yıl

Windows web hosting
20 MB alan
20 POP3 e-mail
2 GB aylık trafik
MS Access Database
39 \$/yıl

com, net, org alan adı sadece 7,99 \$
info uzantılı alan adları 3,50 \$

Alan adınızı ve hostinginizi aldınız, peki ya web sitenizin tasarımı? bizi arayın, grafikerlerimiz, firmanızın kurumsal kimliğine uygun web tasarımını en uygun koşullarda gerçekleştirirler. Tel: 0212 2223801 ve 212 2221608

Anasayfa | Hosting | Domain Kaydı | Hesap Oluştur | Destek | Üyelik | Bize ulaşın

© 1996 - 2006 - Aso Ltd. Şti. v2.1.2

Internet

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

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

www.asoregister.com

0212 - 222 38 01 - 222 16 08

Soğuk hava
deposunda
stoklanan
Türkiye'nin
ilk ve tek
aküsü

İNÇİ AKÜ®

ilklerin
kapısını
biz açıyoruz



ÜCRETSİZ
CHECK-UP

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 Tatal
Erkan Birinci
Gürsel Akay
Hakan Erman
İhsan Kuşcu
Kemal Merkit
Levent Uysal
Mehmet Becce
Melih Eriş
Nuri Peri
Taner Eraslan
Turgay Avcı
Ümit Çukurel
Volkan Akkoç
Volkan Şekerci

Yönetim Merkezi

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

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

Ege Bölge Temsilcisi

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

Baskı

Saner Matbaacılık

Genel Dağıtım

Yaysat A.Ş.

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

Ağır off-road'a ekonomik alternatif

Suzuki Jimny



6

Standart olarak üretilip satılan 4x4'lerle off-road yaparsınız tabii. Ama bir yere kadar. Nereye kadar dersenez, biz off-road'çuların ağır off-road diye adlandırdıkları şartlar karşınıza çıkana kadar...

Günlerden 29 Ekimdi ama acaba mevsimlerden neydi?

Türkiye Off-Road Oyunları



24

İstanbul Off-Road Kulübü tarafından Lassa Competus desteği ile 7 senedir düzenlenen Türkiye Off-Road Oyunları, Competus Kupası yine off-road'cuları 29 Ekim de Bolu'da bir araya getirdi.

Off-Road'da 2006 sezonunda sondan bir adım önce Ankara



14

Türkiye GoodYear Off-Road Şampiyonası'nın altıncı ayağı Ankara Doğa Sporları ve Off-Road Kulübü, ANDOFF'un organizasyonu ile 4 ve 5 Kasım tarihlerinde iki günlük bir yarış olarak Ankara, Çankaya'da Mühye Köyünde organize edildi...

Uçan Festival

Uluslar arası Ölüdeniz Hava Oyunları Festivali



28

Ekim sonlarında zihnimi kurcalayan, Ölüdeniz'e Dalaman'dan mı gitmek daha mantıklıdır, Antalya-Fethiye otobüsleri nerededir gibi pratik sorularımın yerini şu an Ölüdeniz'de kiralat ne kadardır gibi ütöpik sorular almış bulunmakta. Bu ani değişimin nedeninin de, arada 7.Uluslararası Ölüdeniz Hava Oyunları Festivali'nde geçirdiğim 4 gün olduğundan şüpheleniyorum...

Kum tepelerinde motokros



20

2006 Türkiye Motokros Şampiyonasının 5. ayağı, 5 Kasım Pazar günü bu kez farklı bir parkurda, Çatalca Ormanlı Köyü Motokros Alanında koşuldu. Marmara Motosiklet Kulübü - MMK tarafından organize edilen yarışa 60 yarışçı kayıt yaptırdı...

İstanbul'a rağmen "istanbul5"



32

Üç senedir Kasım başında bir grup çatlak İstanbul ormanlarında bir yarışma düzenliyoruz. Çatlak dediğin çok da az bulunur bir şey değil ki, her sene dünyanın değişik yerlerinden bir sürü adam-kadın, çocuk-yaşlı geliyor ve katılıyor bu yarışmaya...

Karla ilk buluşma



36

Geziler son hız devam ediyor; bayram tatili sırasında Kartepe Kampı, sonrasında Belgrad Ormanında off-road ve geçen hafta sonu gittiğimiz Çiğdem Yaylası Kampı ile yine dolu dolu bir ayı geride bıraktık...

Haydi kadınlar denizeee...



52

I. Uluslararası Kadınlar Yelken Kupası / TBYC

Baracuda'ların dansı ve Samanlı Safari



64

KODOSK olarak bu kez bayramın birazını suda birazını karada ama hep yol dışında geçirdik. Daha arife gününden başlayarak kendilerini yol dışı parkurlara vuran KODOSK üyeleri bayramda iki ayrı aktiviteye ve Türkiye'nin iki ayrı bölgesine dağıldılar. ...

Chavez'in ve Bolivar'ın Venezuela'sı...



40

"Her tercih bir vazgeçistir aslında, Bir kaybediş, bir terk ediş. Geride bıraktıklarımızın hüznüne Yenilerin vazgeçilmez büyüğü bulaşır. Bilinmez çekicidir, Merak baştan çıkarır..."

Biz pikniğe gider iken... (off-piknik)



56

Geçenlerde dedik ki, uzun zamandır şöyle araçlarımıza atlayıp sakin sakin dolaşıp, efendi efendi kış pikniği yapmıyoruz. Hadi Pazar günü öğlen birkaç kişi buluşalım, ormandan geçip sahile inelim, kumda piknik yapalım. Hani ekose örtülü, masalı, iskemleli, şarap kadehli cinsinden. Olur mu? Olur. Yaptık mı peki? Ne gezer?...

Motosiklet Teorisi #9

Kaç Paralık Dikkatiniz Kaldı?



68

Şimdi size bana ait olmayan ama bir kez okuduktan sonra çok hoşuma giden ve benimsediğim bir kavramdan bahsetmek istiyorum. Bunu Keith Code'un kitabından öğrendim (Rainey ve Lawson'u yetiştirmiş ünlü motor hocasıdır)...

İsimsiz mağarada bir gece



44

Haftasonu çılgınlığı için elverişli ortam hazırdı. İsimsiz bir mağara ve bir ekip. Mağarayı daha önceki yürüyüşlerimizde bulmuştuk...

Bilinmeyen Yönleri ile Batı Akdeniz-Güney Ege



60

40 Günde Devrialem - 2

Geleceğin araçları:

4 teker - 4 motor- 4 yürüyen aksam - 4 fren



70

Yeni bir düş var önümüzde artık standart motor ve buna bağlı yürüyen aksam, amortisör ve fren sistemi tarihe karışıyor. Tarih ise 15 yıl önümüzde. Kısa bir süre sonra yönlendirme, yürüyen aksam, amortisör ve frenler tekerleklerin içine yerleştirilecek ve araçlar daha güvenli ve esnek, sürücüler daha özgür olacaklar.

Ayşin Uysal

Mekanik güzeller 90-60-90 güzeller karşı

Kasım ayında, CNR’da düzenlenen Autoshow fuarında üretici firmaların standlarını dolaşırken birden bir şeyin farkına vardım. Sunumlar kabuk değiştirmiş ve farklılaşmıştı. Tamam, yine otomobiller sergileniyor, otomobiller satılmak isteniyordu ama, tarz değişmişti.

Görünen o ki, bu seneki Autoshow fuarı, üretici firmaların önemli bir noktayı aynı anda keşfettikleri bir organizasyon oldu. Yıllardır “hedef tüketici kitlesi” hesapları yapan ve bu adı var kendi yok, ruhsuz, soyut gruba araç pazarlamaya çalışan üreticiler; ansızın hedef tüketici kitlenin, arzuları, kompleksleri, sorunları olan etten, kemikten insanlar olduğunun farkına vardılar sanki.

Otomobil üretici firmalar bir şeyi daha fark ettiler.

Bu “hedef tüketici kitlesi”ni oluşturan insanlar, firmaların gözbebekleri, velinimetleri; aslında otomobil motomobil satın almak istemiyorlar. Onların istedikleri başka bir şey.

Seneler ilerledikçe, gerçek yavaş yavaş netleşti: Genel olarak konuşursak, bu insanlar yıllardır sanıldığı gibi; sadece iyi işleyen, sorun çıkartmayan, hızlı ve ekonomik bir otomobil almak niyetinde değiller. Satın almak için çabaladıkları şey, otomobil değil, bir tarz ve bir imaj. O nedenle ince eleyip sık dokuyorlar ve kriterlerine en yakın, en uygun aracı değil en uygun “gördükleri” aracı satın alıyorlar.

Hal böyle olunca, satış işi başka sahillere dümen kırmaya başlamış. Artık fuarlarda dekolte giyimli mankenlerin eşliğinde pırıl pırıl, yeni model, teknoloji harikası araçları sergilemek yetmiyor. Bir imaj yaratmak ve onu sunmak gerekiyor. Bunu yapamayan üreticilerse, uzun vadede istedikleri satış grafiğini neden yakalayamadıkları konusunda kara kara düşünmek durumunda kalıyorlar.

Genel aydınlanma düzeyi bu şekilde gelişince, bu sene kuru kuru birkaç aracı yan yana koyup teknik özellikleri ve fiyat etiketleri ile ziyaretçileri etkilemeye çalışan üretici sayısının az olduğu görüldü. Çoğu birkaç bin metrekairelik bir alana bir yaşam tarzı ve bir ruh oturtmaya çabaladılar. Sundukları gösterilerle de bu ruha bir vücut yarattılar ve hayat verdiler.

Her ne kadar bazen kullandıkları “vücutlar” aracın önüne geçip rol çalsa da ve kitleler sergilenen mekanik güzellerin değil 90-60-90 fuar güzellerinin peşinden koşsa da, genel olarak firmaların amaçlarına ulaştıklarını söyleyebiliriz.

Ama, stand güzellerini görmek için fuarlara taşınanların sayısına baktığımda aklıma başka bir fikir de gelmiyor değil: Bu büyük hedef kitlenin de gereksinimlerini doyumak için, aracıyı –otomobilleri- aradan çıkartıp sadece mankenlerin ve güzel kızların sergilendiği bir fuar organizasyonu düzenlemek...

Zirvede olmanın keyfi



Tek dokunuşla 4x4 sürüşe geçiş

Isuzu D-Max 4x4'ler, 130 beygirlik 3.0 litre TDI motorlu otomatik vites ve 100 beygirlik 2.5 litre TDI motorlu manuel vites seçenekleriyle, zirvede olmanın keyfini yaşıyor. Üstelik, standart olarak sunduğu tek dokunuşla 4x4 sürüşe geçiş, sürücü ve yolcu hava yastığı, EBD'li ABS, Immobiliser, multirefleksli halojen farlar, klima ve alüminyum alaşımlı jantlarıyla da, Isuzu D-Max 4x4'ler keyifli bir sürüş sağlıyor.



Ücretsiz Müşteri Bilgi Hattı: 0800 261 26 51-52 www.isuzu.com.tr/dmax

ISUZU
D-MAX



Ağır off-road'a ekonomik alternatif

Suzuki Jimny

Test: Derya Kızıltaş

Standart olarak üretilip satılan 4x4'lerle off-road yaparsınız tabii. Ama bir yere kadar. Nereye kadar dersiniz, biz off-road'çuların ağır off-road diye adlandırdıkları şartlar karşınıza çıkana kadar. Yıllardır off-road'un içindeyim, off-road yaptığım

4x4'lerimi sürekli olarak günlük yaşamda ve iş hayatımda da kullandığım için hiçbir modifikasyon yapamıyordum. Ta ki bugüne kadar. Fotoğraflardaki çelik jantlı siyah yakışıklı benim yeni off-road aracım. Doğal olarak ta bu ayki test aracımız Suzuki Jimny.

İlk önce arabayı bayiinin bana teslim ettiği standart şekliyle ele alırsak, 1.3 lt'lik 4 silindirli benzinli motora sahip aracı 5 vitesli manuel şanzımanlı veya 4 ileri otomatik şanzımanlı almak mümkün. 1.3 lt'lik motor ilk duyduğumda küçük gibi gelip yüzümün biraz buruşmasına sebep olduysa da, 366 cm'lik boyu, 160 cm'lik genişliği, 1.70'lik yüksekliği ile ufak tefek olan araç, başarılı vites oranları ve 2.25'lik aks mesafesi ile zıp zıp hoplaya zıplaya gidiyor. Çok noktali enjeksiyon yakıt dağıtım sistemine sahip maksimum 84 Hp güç üreten motorun 4100 devir/dakikada ürettiği tork 110 Nm. Düşük beygir düşük tork derken 0-100 km'de

iddianız olmayacağı kesin; 17 saniye. Standart 205/70 R15 lastikler takılıyken 140 km'ye kadar çıktığım 1075 kg ağırlığındaki, önde ve arkada helezonlu 3 noktadan sabit süspansiyon sistemine sahip araç, ABS'ye sahip önde disk arkada kampana frenlerle duruyor.

Arabanın bana yaşattığı ilk şok, neredeyse sıfır benzinle bana teslim edildiği halde benzincide depoyu doldurduğumda pompadaki tutarın 100 YTL olmasıydı. Diğer aracım 100 lt depolu Dodge Ram'dan sonra bedava gibi geldi. 40 lt yakıt deposuna sahip Jimny'nin 100 km'deki ortalama yakıt harcaması 8 lt.

Jimny için ufak tefek dedik, ekonomik dedik; ama biraz sonra sayacağım özelliklerden de göreceksiniz ki gereken lüks ve konfordan ödün verilmemiş. Uzaktan kumandayla merkezi kilit sistemini açıp, ileri geri ayarlanabilen, arkası yatan, ayarlı kafalıklı kumaş koltuğa oturuyorum; karşıımızdaki üç kollu hidrolik sisteme sahip direksiyonun üst boşluğundan komple gözükken kırmızı ışıklı panelde büyükçe devir ve km saatlerinin ortasında hararet ve yakıt göstergesi yer alıyor. Ayrıca normalde arkadan itişli 2wd, 4wd ve 4low konumlarında kullanabildiğimiz aracın hangi konumda olduğunun ışıklı göstergesi de yine bu panelde izleniyor.





Hareket halindeyken 2wd ve 4wd seçimleri arasında bir düğmeyle geçiş yapabiliyoruz. Ancak 4 low'a geçmek için durup otomatik şanzımanı boşa alıp düğmeye bastıktan sonra gösterge tablosunda 4 low'a geçtiğini görüp tekrar devam ediyoruz. 4low'dan çıkmak için de yine durup boşa almamız gerekiyor.

Arabayı içerden şöyle bir incelersek elektrikli ön camların kumandası sol kapı kolunda. Manuel klimanın 4 kademeli pervane ayarı hem soğutmada hem de ısıtmada çok başarılı. Gövde renginde, elektrik kumandalı sağ, sol dış aynaların bakış hizalarına yerleştirilmiş hava üfleme kanalları ayna bakış hizasında camdaki buğuyu hemen çözüyor. Sürücü ve yolcu tarafındaki hava yastıkları standart olarak sunulurken bir diğer standart özellikte CD player. Hani arabada yok yok derler ya, işte öyle.

4 kişilik aracın koltuklarından öndeki koltuğun başlığını çıkarıp, en öne kaydırıp geri yatırılırsa sırt kısmı arka koltuğun oturma alanıyla aynı hizada birleşiyor. Arka koltuğun sırtını da geriye doğru yatırdığınızda kamp yaptığınız gecelerde çadır kurmak istemezseniz yatak odanızda kalabilirsiniz. Alırken değil kullanırken farkına vardığım bir diğer detay da koltuk başlıklarının ortasının boş olması. Böylece hem arkada otururken hem de iç aynadan arkaya bakarken görüntü kaybı olmayıp iç ferahlık sağlanmış.

Şöyle biraz da dışardan göz atarsak önde kare dış camlı yuvarlak halojen farlar ve tampon altında sis farları var. Ön cam oldukça yüksek ve büyük. Arabanın tamponlar da dahil dört bir tarafını plastik, araç renginde boyanmış korumalarla çevirmişler. Ufak tefek sürümlerde kaporta hasarı olmayıp darbeler bu plastik korumalar tarafından emiliyor.

Jantlar saç. Tavandaki orijinal portbagaj boruları tavana takılabilecek her çeşit taşıma ekipmanları için ayak oluşturuyor. Arka bagaj kapağı sağa doğru açılan bir büyük kapı şeklinde. Stepne'nin bu kapağı asılı olması 4x4'lere ayrı bir hava veriyor. Bagaj kapağı dedim diye bagaj var zannetmeyin. Arka koltuklardan en az birini yatırmazsanız kamp malzemelerinizi taşıyamazsınız.

Standart Jimny için söyleyebileceğim burada bitirken sıra geldi benim Jimny'nin ağır off-road için geçirdiği ve ileride geçirebileceği değişikliklere. Nedir standart üretilen 4x4'lerle gidemeyeceğimiz, modifikasyon gerektiren ağır off-road şartları? Sağa sola kaçamayacağımız derin tekerlek izleri. Uzun mesafeli çamur deryaları. Derin su geçişleri. Yaklaşma ve uzaklaşma açılarının yetmediği dik iniş ve çıkışlar. Karın açısının yetmediği sivri tepeler. İşte bu şartlarda ilerleyebilmek için araçta



bazı değişiklikler yapmak gerekiyor. İlk olarak aracın altını yükseltmemiz lazım. Bunun tek yolu daha büyük çaplı lastikler takmak. Daha büyük çaplı lastikler için de tek yol araç yükseltme kiti kullanmak.

Benim Jimny'i ilk önce süspansiyondan orijinalinden daha uzun yay ve amortisörler kullanarak 2 inç yükselttik. Böylece 30'a 9.5 ölçüsünde yani 75 cm çapında mud terrain lastikler kullanma şansını yakaladık. Aracın orijinal 65 cm çapındaki lastiği ile arasındaki 10 cm'lik fark aracın yerden 5 cm yükselmesini sağlıyor. Jimmy'nin standart 19 cm'lik yerden yüksekliği 24 cm'e çıktı ki bu off-road için çok iyi bir yükseklik. Ayrıca göbekten standarda göre 5'er cm dışarı çıkan American wheel çelik jantlar takarak, aracın toplamda 10 cm yükselmesiyle bozulan devrilme açılarını tekerlek izlerini genişleterek tekrar düzelttik. Arkaya diferansiyel kilidi taktık. Böylece arka tekerleklerden biri boşta kalıp fıldır fıldır

döneceği zaman kilit devreye girip gücü diğer tekerleğe aktarıyor. Otomatik Jimny'de alttan şanzımanın bir kenarında 2wd, 4wd, 4low seçeneklerine içerden düğmeyle geçiş sağlayan elektrik kutusu var. Konumu itibarıyla alttan oturma ve sürtünme anında zarar görebileceği aşikar olan bu kutuyu korumak için alüminyum alt koruma plakası yaptık.

Bu kadar modifikasyondan sonra bile çok başarılı bir off-road aracı olduğu halde ileride yapılabilecekler gelince, lastik çapının orijinaline göre bu kadar büyümesi bir çok araçta çekiş gücü eksikliği oluşacaktır.

Jimny'de uzun rampalarda hissedilen bu çekiş gücü eksikliğini şanzımanda bir dişli parçasını, lastiğin yüzde 15 büyüme oranıyla yeniden imal edip değiştireceğiz. Bu kesin. Kesin olmayanlara gelince öne de diferansiyel kilidi takabilirim, vinç takabilirim. 6000'lik vinç 1075 kg'lık araba için yeterli olacaktır.

Ancak vinç takabilmek için öne saç tampon yaptırmam gerekiyor. Öne yaptırıp da arkaya da çeki topuzlu demir tampon yaptırmamak olmaz. Bu sefer bir dezavantaj ortaya çıkıyor. Zaten vinç başlı başına bir ağırlıkken bir de demir tamponlar arabayı iyice ağırlaştıracak. Artılar-eksiler, düşünmem lazım.

Sonuç olarak Jimny uygun fiyatı, lüks otomobilleri aratmayacak özellikleri, istersek iki çeker, istersek 4x4, istersek low vitesiyle kullanılabilmesi, küçük ebatlarıyla şehir içi kullanım rahatlığı, otomatik vites seçeneği gibi özellikleriyle hem off-road aracı hem de günlük kullanılacak çok cazip bir alternatif. Ayrıca araçların özellikleriyle oynamak, modifikasyonlar yapmak istiyorsanız eski araçları yenilemeye çalışıp ne olacağını, kaçta çıkacağını bilmeden uğraşacağınıza Jimny ile yepyeni bir off-road canavarı yaratabilirsiniz.

Yeni fuar yeni yaklaşımlar

Ayşin Uysal

CNR EXPO'da 3 – 12 Kasım tarihleri arasında organize edilen 2006 İstanbul Autoshow fuarı iki senelik aradan sonra yepyeni bir hüviyette ve sınıf atlamış olarak otomobil severlerin karşısına çıktı. Dünyanın daha yeni yeni tanıdığı –hatta ilk kez burada gördüğü- modeller, konsept araçlar fuarda bir bir karşımıza çıktılar.

Bu yıl 11.si düzenlenen fuarda, iki modelin – Tofaş Linea ve GM Astra Sedan- dünya lansmanı yapılırken, aralarında Ford İosisX, Volkswagen Iroc, Skoda Scout, Dacia Step, Mitsubishi Outlander, Daihatsu D Compact'ın da yer aldığı 15 konsept otomobil sergilendi. 6 salonda toplam 110 bin metrekare alanda sergilenen 300 farklı otomobil izleyenlerin başını döndürdü. Fuarı dolaşan meraklılar ve alıcılar 2006 Aralığından itibaren Türkiye pazarına yeni girecek 5 yeni marka ile de tanışma olanağı buldular. İranlı Samad, Çin Chery, İngiliz Bentley, İtalyan Lancia ve American Dodge farklı modelleri ile dikkat çektiler. Aslında beni şaşırtmayı başaran sadece birkaç modele rastlayabildim, onlar da beklediğim değil beklemediğim standlarda karşıma çıktılar. 420 beygirlik bir spor otomobil, 2.5 tonluk siyah bir canavar ve sadece şov amaçlı tasarlanıp da çok etkileyici bir kamyon. Bir de Sakarya Üniversitesi öğrencileri tarafından tasarlanan ve imal edilen güneş arabası.

En geniş stand, tüm Salon 1'e yayılmış olan Doğu Holding'e aitti fuarda. VW'de en ilgi çekici araç Iroc. VW Tasarım Grubu Başkanı Murat Günak tarafından tasarlanan bu zümrüt renkli konsept araç spor otomobil alanında yeni bir yüz olarak ortaya çıkıyor. Audi standında Q7 ve A6 Allroad Quattro seçeneklerinin dışında yeni Audi TT Coupe da fuarla birlikte satışa sunuldu. Ama benim için en çekici araç Audi R8 oldu. 420 beygirlik bu araç, arka tekerleklerin önünde yer alan hava girişleri, çift ağızlı egzoz çıkışları, ortadan konumlu V8 FSI motoru görebilmeyi mümkün kılan arka cam ile nefis bir görünüme sahip.



Skoda standında önce kendi halinde bir yol aracı olan 4x4 Octavia'yı inceledim.

Skoda'nın bir başka outdoorumsu versiyonu Scout Konseptiydi. Mart 2007'de Türkiye'ye gelecek bu aracın, 17 mm yerden yüksekliği, elektronik olarak gerektiğinde gücü dört tekerleğe de veren sistemi, navigasyon sistemi, kullanışlı bagajı ve üst barı ile yene de spor bir görüntü sergiliyor.



2. Salona geçtiğimde beni Mercedes ve Borusan Grubu karşıladı. Mercedes ML'in yanı sıra G serisi ile ML arası bir karışım olan GL serisini sergilemiş. GL, ML'den biraz daha aktif bir görüntü verse de sonunda bir Mercedes SUV. Low vitesi yok ama diferansiyel kilidi var. Bu arada Mercedes'in Smart modelini de sevdim. Aslında Smart oyuncuğu demem lazım. İç tasarımında kullanılan malzemeye bakıldığında sahibi bir otomobilden çok çocuklar için yapılmış bir oyuncuğa benziyor. Ama o dış tasarımı ve sofistike renkleri çok mu, alıp ufak bir sokakta daireler çizme, bir de sıkışık trafikte yola enine park etme arzusu uyandırıyor. İkisi de yapılabilir bu araçla.



Chrysler Jeep standı özellikle bir açıdan takdirimi topladı. İlk kez bir 4x4 aracı hak ettiği şekilde sunulmuş gördüm. Dik bir yan eğimde taşa yapışmış olarak. Her ne kadar

bu Grand Cherokee sıkıca tekerleklerden tutturuluyorsa da bakanlara gerekli imajı veriyordu: Dünyayı bu açıdan görmeye hazır olmayanlar yanına bile yaklaşmasın. Chrysler Jeep'in diğer araçları yanında daha önce dergimizde konsept araç olarak tanıttığımız Dodge Nitro da ilgimi çekti. Ama fikrimi sorarsanız Nitro gibi bir aracın kırmızıdan başka bir renkle sunulmaması gerekiyor. Özellikle siyah renk kaporta rengi ön tamponların çok abartılı görünmesine yol açıyor.



Tam karşıda boylu boyunca uzanan Borusan standı en beğendiğim standlardan biri oldu. Özellikle Mini bölümü. Gerçek bir sahil kasabasında vitrinlere bakarak dolaşıyor muyum hissi duydum. Ama Ece Kayek imzalı giysilere bürünmüş fuar kızlarını izlerken bazı giysileri giymenin yeterli olmadığını, taşımının da gerekeceği düştü aklıma. Land Rover standı dıştan bakıldığında gayet normal hatta sıradan dururken, içeri girdiğinizde, kraliyet ailesinin renkleri ve tarzıyla döşenmiş kadife koltuklarda ve barda, soylu İngiliz kanını hemen fark ediyordunuz. Yeni Freelander'a, Land Rover ve Range Rover'a bakarken bu tarz araçların önlerindeki standart bilgi yazılarında sadece hızlanma, son hız ve yakıt tüketimi gibi bilgilerin bulunmasının ne kadar eksik olduğunu düşündüm. Bu araçlar safkan off-road geleneğinden geliyor. Hani açılar, yükseklik, şanzıman yapısı? BMW'de ise gözüm hemen X3 ve X5'e takıldı. Ama o çok etkilendiğim Dakar versiyonu X3'ün soluk bir gölgesi gibiydi araçlar. Borusan standının içinde ise beni asil, çirkin ve kişilik sahibi hatlara sahip bir sürpriz bekliyordu: Simsiyah halıların üzerinde umursamazca ve asaletle uzanan simsiyah 2.5 tonluk bir Rolls Royce. Başında en çok vakit geçirdiğim otomobillerden biri bu oldu.

Bu salonda Volvo'yu da ziyaret ettim. XC90'ı ve XC70 modelini inceledim. Spor konseptte



www.dikeylimit.com



Doğa
Sporları
Malzemeleri



**ÖZGÜRLÜĞÜN
SINIRI
YOKTUR**



Adres : Mühürdar Cad. No:71 34710 Kadıköy / İstanbul
Tel : 0 216 348 05 97 e-posta : gezgin@gezginoutdoor.com

ise, 3CC, biraz duraklayarak baktım. Arkanın o rokete benzetilmiş tasarımı bana biraz abartı geldi ama elektrikli motoru ile bu çevreci konseptin geleceğini parlak gördüm.

4. Salonda Mazda, Renault, Toyota, Hyundai, Nissan ve Mitsubishi vardı. Mazda ve Renault tamamen binek modelleri ile katılmıştı fuara. Renault Altica konseptini de sunuyordu. Altica'da yan sinyaller için yansıtılmalı özel düzeneği ve koltukların sabit olup direksiyon ve gaz/fren pedallarının hareketli olmasını sevdim. Nissan çekici 4x4 araçlarının yanı sıra yeni bir kozla çıkmıştı fuar izleyicilerinin karşısına: Qashqai. İsminin alışılmadık tınısı farklı ve özel bir araçla karşılaşacağımız izlenimini veriyor ama, henüz özelliklerini öğrenemediğimiz konsept dışardan görüldüğü kadarı ile genelde Murano'nun çizgilerini taşıyan bir SUV'du.



Toyota Rav4, Land Cruiser ve Prado'yu getirmiş fuara. Ama bu kez öncelik binek araçlara verilmiş gibi geldi bana. Bir de F1'e.

Hyundai yenilenen yüzüyle ilk kez bu fuarda tüketicilerin karşısına çıkan Coupe FX'i sıra dışı bir dans gösterisi ile sundu. Binek araçlarının yanı sıra Hyundai Santa Fe ve Tuscon'u da sergiledi. Santa Fe zaten yeni versiyonu ile kendine bir hayran kitlesi oluşturmuş durumda, bu arada fuarda Hyundai'nin 4x4 Kulübü ile ilgili bir organizasyonu olur mu diye bekledim ama kulüp bu kez de sanal olarak kalmayı tercih etti.



Mitsubishi fuarda yeni Pajero ve yeni Outlander Konsept ile 4x4 gövde gösterisi yaptı. L200'ü tamamen yenileyerek tüketicinin kafasındaki "kamyonet" imajını silen Mitsubishi, aynı yırtıcı yüz hatlarını kullandığı Pajero'su ve Outlander'i ile etkili bir çalışmaya imza atmış. Bu araçları test için merakla beklediğimi hemen söylemeliyim.

5. Salonda GM hakimiyeti vardı daha çok. Opel, 4x4 konsept olarak dergimizden hatırlayacağınız Atlara modelini SUV segmentinde ön plana çıkartmıştı. Chevrolet standında Captiva son günlerde adı çok duyulan bir SUV olarak dikkat çekiyordu.

Fiat sürprizlerle çıktı karşımıza. 4x4 Panda'yı şöyle bir duyuran, ama sonra unutulmasına izin veren üretici firma bu kez Panda Monster ile çıktı karşımıza. Doğrusu bir canavar olarak korkutucudan çok sevimli bir hali vardı. 4x4 SUV'u Sedici ise -italyanca 16 anlamına geliyor, herhalde biri 4x4=16 diye düşünmüş- Fiat'ın yeni ataklarından biri. Ama bu standı iki şey çok ilgilim çekti. Biri "konsept 4x4" Oltre. Mavi aynalı camlı, hummer benzeri bu aracın yanına kimseleri yaklaştırmamaları, acaba maket mi şüphesi uyandırdı. İkinci ilginç araç da R8 ve Rolls Royce'dan sonra vurulduğum kamyon tasarımı oldu. Gerçi sadece fuar için ve Volkan Işık'ın yarış aracını göstermek için tasarlanmış kamyon, devamı yok, ama resmen diğer araçlardan sahne çalıyor.



6 ve 7. salonlarda Citroen, Subaru, Kia, Suzuki ve Daihatsu vardı. Ayrıca İranlı Samand ve Çin Chery burada görücüye çıkmışlardı. Daihatsu 4x4 modellerin arasında yeni Terios'u keyifle sergiledi. Ama dikkatler ister istemez konsept 4x4 aracı, kayarak açılan cam tavanlı X-Over'e kaydı. Ekonomik motorlu bu spor SUV gelecekteki çizgiler konusunda fikir verdi.

Citroen duvarlara astığı minik C1'lerle dikkat çekerken, Subaru symetrical AWD sistemini göstermek için yanlamasına kestiği bir B9 Tribeca ile ilgiyi üstüne topladı. Kia fuarın ilk günü Anna Kournikova ile ilgi odağı oldu. Ne yazık ki ünlü tenisçiyi görmek için yığılan insanlar doğrusu araçlara pek dikkat etmediler. Sonraki günlerde Kia standında Türkiye lansmanı yapılan Cee'd, 4x4 Sorento X-Force ve Sportage, Anna'nın rekabetinden kurtulunca gururla izleyicilerin karşısına çıkabildiler.



Suzuki Grand Vitara Dizel, Swift Sport ve Jimny gibi pazarı oturmuş 4x4 modelleri ile dünyanın karşısına çıktı. Ayrıca İtalyan tasarımcı Giugiaro imzalı, iddialı 4x4'ü SX-4 de fuarda ilk kez Türk tüketicisine tanıtıldı.

8. Salonda Ford, Honda, Proton ve Peugeot yer alıyordu. Ford'da Murat Güler tasarımlı Iosis X konsepti üretilmesi planlanmasa da akıcı çizgileri ile beğeni topladı. Honda ise Türkiye'ye satışa sunulmak üzere ilk kez bir hibrid araç getiren üretici olarak dikkatleri çekti.



Ulumotor tarafından getirilen Proton Satria Neo modelini Malezya'dan sonra ilk kez Türkiye'de tanıttı. Satria Neo'nun yanı sıra 2007 yılında satışa sunacağı Savy ve Nisan modellerini de tanıtan Proton ayrıca sipariş bazında üretilen Gen2'nin özel R3 serisi otomobilleri de fuarda tanıttı.

Fuar, yeni otomobiller ve konsept tasarımlar kadar hareketli şovlar ve farklı ilgi alanlarına yönelik hobi alanları ile de beğeni topladı. Fuar ziyaretçileri saatlerce dolaştıktan sonra kafalarında rengarenk görüntüler ve kilolarca broşür ile evlerinin yolunu tuttular. Bir çok kişi fuardan yeni bir araç sahibi olarak çıktı, bir çoğu da günler sürececek bir uğraş için -broşürleri inceleyip, karşılaştırıp, karar vermek- start aldılar.

Gökten 3 otomobil düştü. Biri fuarı gezenlerin, biri tasarlayanların biri de benim olsun.

Sınıfında Dünyanın En Çok Satan Teknesi

MACGREGOR 26



www.macgregor26.com



KDE MARINE
Türkiye Müessili

YENİ ÇAMLICA 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

Off-Road'da 2006 sezonunda sondan bir adım önce... Ankara

Yazı Cemil Isıkçı
Fotoğraflar ANDOFF

Türkiye GoodYear Off-Road Şampiyonası'nın altıncı ayağı Ankara Doğa Sporları ve Off-Road Kulübü, ANDOFF'un organizasyonu ile 4 ve 5 Kasım tarihlerinde iki günlük bir yarış olarak Ankara, Çankaya'da Mühye Köyünde organize edildi. Yarıştan birbirlerine çok yakın puanlarla ayrılan ekiplerin 2006 Şampiyonluk hayallerini gerçekleştirmeleri, yine son yarışa ve İstanbul'daki son etaplara kaldı.

N1 ve N2 kategorilerinde start alan toplam 14 ekip iki gün süren yarışta farklı karakterdeki etapları başarı ile geçerek finiş rakiplerinden daha kısa zamanda ulaşmak için ter döktüler. 30 kapıdan oluşan bir Off-Road Engelli Etabını ve çamur ağırlıklı zemini ile zorlu Orman Etabını başarı ile aşan ekipler Kapalı Park'a girmeye hak kazandılar. 15 ekipten dördünün çeşitli nedenlerle finiş göremediği yarışta 11 ekip puan almayı başardı.

4 Kasım Cumartesi günü 12.15'de start alan ekipler gün içinde 3 etap yarıştılar. İlk iki

etapta 6 tur atarak finişine vardıkları Engelli Off-Road Parkurunu aşan ekipler, ardından günün son etabı olarak Orman Parkurunu geçtiler. Özellikle devamlı yağın yağmurla ağırlaşan parkurlar yarışçıları oldukça zorladı. Birinci ayak birinci etapta, 3 kapı numaralı Nihat Keskin-Selçuk Altınoğlu ekibi, ikinci kapıdan geçerken devrilmesine rağmen kendi imkanları ile kurtulup yarışmaya devam etti. Daha sonra devrilme neticesinde kırılan diferansiyelden dolayı yarışı bırakmak zorunda kaldı. 1 kapı nolu Yalçın Türkeli-Ahmet Tınkır ve 2 kapı numaralı Ali Doğaner-Ümit Ural ekibi ise araçlarında oluşan arıza

sebebiyle diskalifikasyon süresini doldurup kapalı park göremediğinden yarıştan ihraç oldular. Daha sonra üçüncü etap olan orman etabını koşan ekipler arasında ilk gün sadece 11 araç kapalı park gördü.

İki gün üzerinden koşulan yarışın ikinci günü, yarışçıları bir sürpriz bekliyordu: Kar. Tüm parkurun üstünü kaplayan 15 cm kalınlığındaki kar tabakası yarışçıları fazla zorlamasa da planlarını değiştirmek zorunda bıraktı. Saat 12.00'de start alan ekipler günü tek etapla noktaladılar. 5. Etap olan Seyirci etabında Türkiye Şampiyonasında





şampiyonluk mücadelesi veren ekiplerden 10 kapı numaralı ekip Volkan Gönülalan-Kemal Yılmaz çifti büyük bir şansızlık yaşayarak şanzıman arızası sebebi ile yarışı bırakmak zorunda kaldılar. Yarış sonunda N1'de Murat Öztürk-Osman Kutlu , N2 gurubunda ise Cemil Isıkçı-Tunç Yaltı birinci oldular.

2006 Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası Pilotlar Klasmanında puanlar birbirine çok yakın olduğu için İstanbul'da İSOFF tarafından organize edilecek son yarışta kazanılan puanlar Şampiyona'nın ilk üçünü belirlemede etkin olacak. N1'de Yalçın

Türkeli 6 yarışta 3 birincilikle ve toplam 47 puanla önde giderken, onu iki birinciliği ve bir ikinciliği ile toplam 42 puan toplayan Ertan Eşim takip ediyor. Üçüncü sırada ise bir birinciliği ve bir ikinciliği olan Murat Öztürk 38 puanla yer alıyor. Dördüncü sırada ise 34 toplam puanı ile Ali Doğaner mücadeleye devam ediyor.

N2 Kategorisinde ilk sırada sene içinde üç birincilik ve bir ikincilik derecesi yaparak 63 puan toplayan Zeki Volkan Gönülalan yer alıyor. Onu bir birincilik ve bir ikincilikle toplam 61 puanla Cemil Isıkçı ve iki birinciliği

ve bir ikinciliği ile toplam 60 puanla Ümit Uyar çok yakından takip ediyor. Dördüncü sırada ise sezon içinde aldığı iki ikincilikle 50 puan toplayan Güneş Top yer alıyor.

Şimdi yarışta N2 Kategorisinde birinci gelen ekibin pilotu Cemil Isıkçı'nın kaleminden yarış izlenimlerini alalım.

Şampiyonada var olan 2 ayrı kategoride de şampiyonlar kesin olmamakla birlikte yine de belli gibi. En azından ilk dörde oynayan yarışçılar belli olarak Ankara'daki yarışa katıldık.



Yarışçıların son kayıt yaptırdığı tarih olan perşembe akşamı internetten baktığımda yarışmaya toplam 14 aracın kayıt yaptırdığını gördüm. Yani Şampiyonada dereceye girme şansı olmayan birçok yarışmacı (yarışmacıların % 90'ı İstanbul'dan katılır) Ankara'ya gelme ve masraf etmeye gerek duymamışlardı. Katılım az olunca yarışmanın çok zevkli geçmeyeceğini hayal edip biraz üzülüm doğrusu.

ANDOFF Başkanı dostum Rifat Uğurlu ve direktör dostum Yaşar Yıldırım beyleri arayıp yarışma ile ilgili genel bilgi ve konaklanacak yer ile ilgili yardımlarını aldım. İki gün üzerinden koşulacak yarışma için yardımcı

pilotum Dr.Tunç Yaltı ile Cuma akşamından Ankara'ya uçakla gittik.

Cuma akşamı hava çok güzeldi güzel bir akşam yemeği ve yarışmacı sohbetleri sonunda güzel otelimizin güzel odasında dinlenmeye çekildik.

Cumartesi sabah teknik kontrol belirlenen saatte -İstanbul'dan gelecek olan araçlar Bolu'daki kar yağışından dolayı gecikecekleri anlaşılınca - yapılamadı. Teknik kontrol sonrası parkurların gezilmesi ve orman parkurunun topluca geçilmesi için araçlar sıralandı. Saat ilerlediği için aslında bu toplu geçiş sonraya bırakılsa iyi olacaktı.

Çünkü off-road tarihimizde ikinci defa olarak yarışımız TRT 1'den naklen verilecekti.

Bu spora gönül verenler bilirler, TRT çekimi ve naklen yayını bu spor için çok önemlidir. Naklen yayın saat 12:15'de başlamasına rağmen yarışmanın startı saat 12:25'de verilebildi. Ancak gerek TRT'nin hazırlıklı olması gerekse sunucu konumunda görev yapan arkadaşımız Mehmet Becce'nin becerikliliği sayesinde bu 10 dakikalık gecikme bertaraf edilebildi.

Yarışmaya kayıt yaptıran tüm arkadaşlar sonsuz bir heyecan içinde engelli parkurda boğuşmaya başladık. Yarışın ilk kaybını N1 de yaşadık. Sevgili arkadaşımız Nihat



bir kapıda virajı keskin alınca takla attı. Tüm seyirciler elbirliği ile kısa sürede Nihat arkadaşımızın aracını düzelttiler ancak arabada oluşan problemden dolayı Nihat yarışmaya erken veda etti. Birinci etabın sonunda girilen servis alanından uygun zamanda çıkamayan (yardımcı pilot hatası) iki yarışmacı ise güne spor olsun diye devam etti (her ekibin başına gelebilen bir hatadır).

Cumartesi koşulan 3 etap sonunda belki de tarihimizin en kısa sürede okunabilen sonuçları asıldı. Bu sonuçlara göre yeniden ertesi günün sıralaması yapıldı. Sıralama sonunda N1 kategorisinde 4 araç kaldığı için bu kategorideki araçların tek hedefleri için bu kategorideki araçların tek hedefleri günü kazasız belasız kapalı parka gelerek

puan alabilmek olacaktı. N2'deki araçların ise tamamı ertesi gün yarışmaya devam edecekti.

Akşam Ankara Off-Road Kulübü üyesi bir arkadaşımızın yeni açtığı bir mekana davet edildik (amaç akşam yemeği yiyip sohbet etmekti). Davet edildiğimiz mekana gelince çok şaşırdım. Mükemmel bir ortamda kebab yiyecektik. Böyle güzel yerleri görebilmek ve böyle güzel yemekleri (çok şık bir sunu ile) yiyebilmek biz yarışmacıların yarışma günlerinde pek hayal etmediği bir sonuçtur. Sevgili arkadaşımızı ve Sayın eşini gönülden kutluyor, başarılarının devamını diliyorum (helal olsun sizlere).

Bu güzel ortamdan ayrılıp otelimize geldik. Günün yorgunluğu ile hemen yattık. Sabah kahvaltı için kalktığımızda dışarıda 15 cm kar vardı. Tüm gece yağmış. Benim için süper güzel bir gün başlıyordu (bazı yarışmacı arkadaşlar yarışın iptal edilebileceğini düşündüler ama biz off-road tutkunları bunu kabul edemedik). Otelimizden yarışmanın yapılacağı alana 4x4 arabalarla ancak ulaşım sağlayabildik. Yarışmanın start'ında herhangi bir değişiklik yapılmayacağını öğrenince çok sevindim. Zaten hava yavaş yavaş açılıp normale dönüyordu. Kapalı parkın açılış saatinde bir çok yarışmacı henüz servis alanına ulaşmamıştı. Kapalı parkın açılış saatinde yaklaşık 20 dakika sonra Sayın Yarışma



Direktöründen izin alarak yarış aracımızın üzerine akşamdan örttüğümüz brandayı alıp kapalı parktan çıktık. Aracımıza gerekli bakımları yaptık. Artık güne (maceraya ve heyecana) hazırдық.

Bu gün iki tur orman etabı üç turda engelli etap geçilecek ve yarışma sona erecekti. Hava koşulları ve etap bizim için mükemmeldi.

Yarışmanın birinci turundan sonra bir gün önceyi lider kapatıp önümüzde start alan sevgili Ümit arkadaşımızı yakaladık. Yaklaşık

beş km. Ümit'in peşinden gittik. Bu bana iki konuda ders oldu. Bir, asla yarış arabasındaki kornayı önemsiz görmeyeceksin (çünkü Ümit 5 km. boyunca kornamızı duymamış -ya da biz duyuramamışız- şimdi aracıma güçlü bir korna taktırdım). İki, bizim yarışmalarda öndeki aracı takip etme ve en uygun bulduğun yerde (hafif çarpmada dahil olmak üzere) her yolu deneyip geçme eğitimi alacağım. Dünyanın en zor işlerinden biri Ümit'in arabası gibi arkası olmayan ve lastiklerin attığı her şeyi ön camında gördüğün bir arabayı geçmekmiş herhalde.

Her neyse Ümit'in bizi bir virajda görmesini sağlayarak hafifçe de olsa onun aracına çarparak geçebildik. Ancak 500 m sonra başka bir kabus, N1'den bir araç önümüzde belirdi. Parkurun en riskli ve eğimi en çok olan bölgesindeyiz. Yine kornamızı duyuramadık. Yaklaşık 200m gittikten sonra her türlü riski göze alarak (yaptığımız doğru değildi) yoldan çıkıp önümüzdeki aracı geçtik.

Finişe geldiğimizde günün best'ini yaptığımızı tahmin ediyorduk ama bu kadar



fark atabileceğimizi sanmıyorduk. Aracımızın hakkını vererek güzel bir parkur bitirmiştik. Son etapta birinci olmamız halinde yarışmayı birinci bitirmemiz kesin gibiydi. Çok iyi bir start'dan sonra etabı yine çok iyi bir zamanla bitirdik. Şampiyonada dengelerin korunabilmesi için gerekli olan puanı almayı başarmıştık. Ancak sezonu sürekli birinci olarak götüren sevgili arkadaşım Volkan'ın yarışmadan çıkaracağı 8 puan ile yılı birinci bitirebilmek imkansızdı. Derken son etapta Volkan'ın aracında oluşan şanzıman probleminin dolayısıyla yarışmayı bitirememesi

tüm dengeleri alt üst etti. Hem N1 deki hem de N2 deki tüm dengeler bu yarışta bozuldu (Sağolasın ANDOFF). Artık her şey son yarışmaya kaldı.

Tüm yarış severleri son arenada son mücadelede görmek istiyoruz. ANDOFF'a, TRT 1 ekibine, Mehmet Becce ve tüm görevli arkadaşlara sonsuz teşekkürler, bizlere böyle güzel ve sorunsuz bir yarışma yaptırdılar .

2006 Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası 6.Yarış Sonuçlar

Kat.	Pilot	Co-Pilot	Araç
1.	N1 Murat Öztürk	Osman Kutlu	Daihatsu Feroza
2.	N1 Serkan Tut	İsmail Aydın	Daihatsu Feroza
3.	N1 Nurhan Anıl Şekercioğlu	Sinan Şekercioğlu	Suzuki Vitara
4.	N1 Ferruh Çelebi	Ali Pertev	Daihatsu Feroza
5.	N1 Ali Doğaner	Ümit Ural	Suzuki Grand Vitara
6.	N1 Nihat Keskin	Selçukhan Altınordu	Suzuki Samurai
7.	N1 Yalçın Türkeli	Ahmet Tinkır	Suzuki Grand Vitara
1.	N2 Cemil Islıkçı	Tunç Yaltı	Jeep Wrangler
2.	N2 Ümit Uyar	Ahmet Kazım Aral	Jeep CJ5
3.	N2 Mustafa Özgiray	İhsan Güneş	Mitsubishi Pajero
4.	N2 Güneş Top	İlyas Sönmez	Mitsubishi Pajero
5.	N2 Kadir Topuz	Mustafa Andıbay	Mitsubishi Pajero
6.	N2 Aydılek Yünlü	Melek Şenol	Mitsubishi Pajero
7.	N2 Zeki Volkan Gönülalan	Mustafa Kemal Yılmaz	Mitsubishi Pajero



Kum tepelerinde motokros

Sultan Uyar
TMF- Türkiye Motosiklet Federasyonu



2006 Türkiye Motokros Şampiyonasının 5. ayağı, 5 Kasım Pazar günü bu kez farklı bir parkurda, Çatalca Ormanlı Köyü Motokros Alanında koşuldu. Marmara Motosiklet Kulübü – MMK tarafından organize edilen yarışa 60 yarışçı kayıt yaptırdı. Yarışçılar bu farklı zorluktaki parkurda birincilik mücadelesi verirken seyirciler için de görsel bir şölen oluşturdular.

Türkiye Motosiklet Federasyonu 2006 yarış takviminde yer alan Türkiye Motokros Şampiyonası'nın 5. ayak yarış 5 Kasım 2006 tarihinde saat:11:40'da start aldı. İstanbul Çatalca'da yeni yapılan Ormanlı Köyü Motokros Parkuru'nda düzenlenen yarışın organizasyonunu Marmara Motosiklet Kulübü (MMK) üstlendi. Yarış MX1/2 A, MX1/2 B, MX1/2 C, 80 cc, 65cc ve 50cc sınıflarında gerçekleştirildi. Türkiye'nin dört bir yanından gelen profesyonel yarışçıların start aldığı yarışa

60 motokros'cu kayıt yaptırdı. Olumsuz hava şartlarına rağmen 4 Kasım Cumartesi günü yapılan antrenmanların ardından 5 Kasım Pazar günü parkura çıkan yarışçılar keskin rampalarda sergiledikleri usta manevralarla, izleyenlere heyecanlı ve görsel yönü zengin bir hafta sonu yaşattılar.

5 Kasım günü 8.30 – 9.00 arasında Son Teknik ve İdari Kontrol'den geçen yarışçılar, kategorilerine göre Start Provası ve Antrenman turlarını tamamlayıp start aldılar.

İki tur geçilen tek etap üzerinden koşulan yarışta bu kez tamamen yeni, alışılmamışın dışında bir parkur kullanıldı. Dimdik kum tepelerinden havalanarak yarışan motosikletçilerin görüntüleri de zevkle izlendi.

İstanbul karla ilk kez buluşurken motokros'cular da antrenman turlarını tamamlamaya çalıştılar. Fırtına ve kar altında parkura giren yarışçıların hava şartlarının kötülüğünden etkilendikleri ve



zorluk çektikleri görüldü. Yarış günü hava sıcaklığında bir artış olmasa da fırtınanın dinmesi yarışçıları rahatlatmıştı.

Yeni oluşturulan kum ağırlıklı parkurda yarışan motokros'cular, zorluk derecesi hayli yüksek etaba kolayca uyum sağlayıp, bu zorlu parkuru seyirciler açısından inanılmaz bir görsel heyecana dönüştürdüler. Yüksek kondisyon isteyen, kırıcı olmayan plaj kumundan oluşan 2.2 km uzunluğundaki parkur, teknik beceri ile motosiklet hakimiyetinin uygun bir bileşimini kullanan yarışçılar için oldukça zevkli bulunurken, bazı yarışçıların etapta sorun yaşadıkları gözlemlendi.

Yarış sırasında deneyimli yarışçılar bile, yüksek zorluk derecesindeki bu parkurda çok zorlandılar ve sorunlarla karşılaştılar. Kaçınılmaz olarak bir çok yarışçı dik eğimli kum tepelerinde ya da derin kum içeren sahil kesiminde motosiklet sürmekte ve engel aşmakta güçlük çekti. Ufak tefek kazalar yaşayan bazı yarışçılar ise bir kez kumda kaldıktan sonra motosikletlerini tekrar çalıştırmakta ve yarışa devam etmekte zorlandılar. Ancak tüm bu zorluklara karşın mücadeleden hoşlanan yarışçıların bu meydan okuyucu parkuru sevdikleri ve zevkle yarıştıkları gözlemlendi.

Yarıştaki katılımın yüksek olması ve yeni yeni yarışçıların camiaya katılması sevindiriciydi.

Sonuç olarak favoriler kadar yeni başlayanlar da öne çıktı. MX1A kategorisinde Ahmet Yılmaz, MX2A'da Şakir Şenkalaycı, MX1B'de Deniz Algün, MX2B'de Mert Berk, MX1C'de Alain Sarafyan birinci gelirken, MX2C sınıfında yeni başlayan Orbay Katmerci çok iyi mücadele göstererek sınıfında birinci oldu. 80 cc'de Marco Wick, 65cc'de Onat Kut Güzel, 50 cc'de Asrin Rodi Pak ve TMF GP'de Ahmet Yılmaz birinci geldiler.

Karacaköy Belediyesi tarafından da desteklenen yarışta en çok yorulanlar görevliler oldu. Dondurucu havada etap içinde görev yapan hakemler ve diğer görevliler yarışın aksaksız yürütülmesinde en çok emeği geçenler olarak takdir edildiler.



Yarış Sonuçları

Kategori	Derece	Yarışçı	Motor No
MX1A			
	1	Ahmet Yılmaz	54
	2	Fırat Şahin	4
	3	Ahmet Demirtaş	47
MX2A			
	1	Şakir Şenkalaycı	1
	2	İbrahim Taş	66
	3	Cengiz Yarımadağ	79
MX1B			
	1	Deniz Algün	41
	2	Zeki Başaran	8
	3	Murat Korkmaz	42
MX2B			
	1	Mert Berk	77
	2	Engin Kır	56
	3	Ahmet İşbitiren	13
MX1C			
	1	Alain Sarafyan	44
	2	Ahmet Şen	64
	3	Selçuk Atay	63
MX2C			
	1	Orbay Katmerci	74
	2	Murat Durusoy	67
	3	Bülent Ünal	72
80 cc			
	1	Marco Wick	92
	2	Mehmet Çelik	94
65cc			
	1	Onat Kut Güzel	7
	2	İhsan Bedirhan Aydın	4
	3	Yiğit Kızıl	54
50 cc			
	1	Asrin Rodi Pak	99
	2	Saltuğ Taşlıdağ	25
TMF GP			
	1	Ahmet Yılmaz	54
	2	İbrahim Taş	66
	3	Fırat Şahin	4

Günlerden 29 Ekimdi
ama acaba mevsimlerden neydi?

Bolu Off-Road Oyunları

Ayşin Uysal
Fotograf: Savaş Yılmaz
Esmâ Yılmaz



Bu Off-Road Oyunları hep soru işareti oluyor benim için. Tamam her 29 Ekim'de aynı yerde buluşuyoruz. Bolu Aladağlar'da Demirciler Köyü Yaylasında. Ama acaba kimler kimler geliyor? Kuzineleri ile Samsun'lular orada olacak mı acaba? Yine sıcak sıcak börek pişirip ikram edecekler mi? Bu kez hazırlıklıyım, yanımda su böreği götürüyorum –Neden yüzünüzü buruşturuyorsunuz, kuzine götüreceksiniz değil mi? Peki geçen sene eldivenin tekini ve yedek aksını unutan grup orada mı? Hani eldiven bir şey değil de aksı geri götürmek sonra çok zor olur. Bir de ATV'li bir grup vardı, geçen sene fırsat bulup bir tur atamamıştım, bu sene kampa geliyorlar mı? Tatlı bir çift vardı,

gelecek sene evlenip geleceğiz diyorlardı, adlarını unuttum bile, ama evlendiler mi merak ediyorum. Gelecekler mi acaba? Peki sadece maillerden telefonlardan tanıdığım ve Bolu'da buluşuruz diye sözleştiğim onca kişi? Orada olacaklar mı?

İSOFF Türkiye Off-Road Oyunları ve Competus Kupası 7. senesini geride bıraktı. Lassa Competus'un desteğini alarak İSOFF olarak bu çılgınlığı başlatırken, orada toplanmasını hedeflediğimiz gruplar kabaca belliydi. 4x4 aracı ya da yol dışında kullanabileceği herhangi bir aracı olanlar ve doğada bulunmaktan hoşlananlar. Çok mu geniş bir kitleyi hedefliyorsunuz diyeceksiniz? Pek de

emin olmayın. Türkiye'de 4x4 aracı olanlar, outdoor sporları ile uğraşanlar ve arada engeller olmadan doğada bulunmaktan hoşlananlar ne yazık ki ayrı ayrı kişiler değil genelde aynı grup. O nedenle toptasak yirmi otuz kırkayağın parmaklarıyla sayılabiliriz herhalde.

Off-Road Oyunları tuhaf bir çevre. Seneden seneye gördüğüm Türkiye'nin dört yanından bir sürü yüz var. Görünce hatırladığım, dönünce unuttuğum, bir daha görünce sohbet kaldığım yerden başladığım insanlar. Senede bir görüşmek dostlukları yaşatır mı? Cevabı Bolu'da.

Farklı bir rutini var burada ilişkilerin. Çadırdan çadıra geçerken selamlaşmalar, aracınla giderken daracık bir orman yolunda burun buruna gelip, ah merhaba, sen de mi buradaydın? Ne haber? Öğün üniversiteyi kazandı mı diye sormalar. İstanbul'da dip dibe yaşayıp göremediğin kişilerle kahvaltı etmeler. Aslında o kadar geniş bir alana o kadar fazla kişi o kadar dağınık olarak yayılıyor ki, kampın başında gördüğün biri ile sonuna kadar bir araya gelmeden hafta sonunu geçirebiliriz. Haberleşme de eski usul yürüyor. Kulaktan kulağa. Ama pek iyi işleyen bir sistem sayılmaz işin doğrusu. Bu sene de beni arayanların hepsinden haberdar oldum ama hiç biri ile karşı karşıya gelemedim. Sadece buradan, dergide yazılarımı okuyup benimle tanışmak isteyen 12 yaşlarındaki bir delikanlıya merhaba demek istiyorum. Ben de seninle tanışmak istiyorum.

Büyük Kamp'ın bir diğer belirsizliği de mevsim.

Kaşlarınızı havalara kaldırmayın öyle hemen. Ben de biliyorum 29 Ekim bal gibi sonbaharda olduğunu. Kağıt üzerinde tabii ki. Bolu bu konuda daha esnek takılmayı seviyor. Ben ne 29 Ekimler yaşadım; kar üstünde donmuş domateslerimizi inatla kesip salata yapmaya çalışırken çakılarımızı kırdığımız... Ama 29 Ekim kışa geldiği yıllar olduğu gibi yaza geldiği yıllar da vardı. Üstü açık jeeplerimizle göl kenarında piknik yaptığımız ve şortlarımızla güneşlenip dondurma hayalleri kurduğumuz Off-Road Oyunları da ayrı bir keyifti. O yüzden giderken mevsimin ne olduğunu bilmiyorum derken, ne dediğimi biliyorum ben. Bolu bu, ister kış olur 29 Ekimde. İsterse de sonbahar. Ah hele 29 Ekim sonbahara rast geldiğinde tadına doyum olmaz.

Bu sene öyle denk geldi. Sarı güneşin dokunduğu yerler yaz, dokunmadığı yerler kıştı. Burunlarımız dondu ama uykularımız sıcaktı. Yağmur yağmıyordu ama suyu çekmiş alanlar güzel bir balçıktı. Yollar altın rengi, zümrüt rengi, akik rengi yapraklarla kaplıydı. Ormanın içinden yürürken iğne yapraklar çıtırdıyor, kuru odunları yakarken nefis bir reçine kokusu yayılıyordu etrafa. Harika bir sonbahardı.

Sadece... Biraz kalabalıktık bu sene.

Aynı zevkleri paylaşan, aynı olaylara aynı tepkileri gösteren, aynı şeylere gülen kişiler birbirlerini tanimasalar da kalabalık oluşturmazlar. Sadece kalabalık bir grup oluştururlar. Ama bu sene "kalabalık" vardı. Bu sene; tanısak da, bize tamamen yabancı olsa da, beraber olmayı bildiğimiz, sevdiğimiz grupların dışında farklı kişiler de geldi kampımıza. Kamyonlarla, minibüslerle, binek arabaları ile gelip, kamp yapmayan, sadece geceleleyen kişiler. Kampta ilk kuralın doğayı, sonra da diğer kampçıları rahatsız etmemek olduğunu henüz bilmeyen kişiler. Evlerinde de, doğada davrandıkları gibi hareket ediyorlarsa, konuk



olmaktan hoşlanmayacağı kişiler. Kamp kurallarının jandarma zoru ile değil sadece ve sadece kampçıların iyi niyetli uyarıları ile uygulanacağını bilmeyen kişiler. Kalabalıktı kamp.

Cuma gecesi geç saatlerde vardık kampa, güzel dev bir ağacın yanına tek başımıza çadırımızı kurduk. Ama sabah bambaşka bir yerde uyandım. Sağ yanıma bir showroom kurulmuştu ben de mutfak alanı içinde kalmıştım –gerçi benim çadırı kendi sorumlulukları altında hissettikleri için kamp boyunca çayımız, kahvemiz, mangalda pırzolanımız eksik olmadı sağolsunlar- sol yanıma bir kamyon park etmişti, içinde merakla etraflarına bakanan teyzeler ve amcalar vardı. Kamp alanı hızla

gecekondulaşmaya başlarken 4x4'lerimize atlayıp kaçtık. Önde bizim koca CJ8, arkada 3 Jimny ve 2 Niva –civcivleri ile anaç bir tavuk gibi görünüyorduk herhalde- orman yollarında kaybolmaya çıktık.

İlk sapaktan sağa, sonra sola döndük, dörtyoldan sol yaptık. İki yeşil çayır arasında bir araç eninde yüksek yeşil bir yol keşfettik, üstünde seyrekçe adam boyu dikenler biten. Sadece bizim geçişimiz için az önce yaratılmış gibiydi. Yola daldık. Ya da yoldan çıktık. GPS'lerimizi de açmadık. Kaybolduk. Sonra ormanın içinden bir patikaya geldik. Yerde tek bir lastik izi vardı. Makul geldi. Zaten dedik; ormanın içinde, ağaçlara değmeden yukarı tırmanmak için bir aracın tek ayak üstünde çıkması gerekiyor. Kimse galiba



bu bir enduro izi gibi bir fikir atmadı ortaya durup dururken. İlk birkaç ağaç arasından kıvrıla büküle geçtik. (Bu arada minik ve kıvrak civcivlerimizi bir yana bırakın bizim iri bir CJ olarak kıvrılıp bükülmemiz bayağı bir zor oluyordu.) Patika dimdik bir eğimle ve daracık, dik bir vadi formunda tırmanmaya devam ederken, birden aklımıza geldi. Tepede birden yol bitiyorsa (yol diyorduk hala, insan alışkanlıklarına kolay kolay söz geçiremiyor) geri dönüşümüz zor ve zahmetli olacaktı. Oylama yaptık. “Ben kabul ediyorum.” “Ben de.” “Ben karamsarım. Şey yani çekimserim.” Sonuçta 16 kabul bir karamsar oyla tepeye çıkmaya karar verdik. Tepe bizi güzel ufacak bir açıklığa getirdi. Oybirliği ile bir sonraki kamp yerimizin burası olmasına karar verdik. En azından buraya sadece off-road’cular ulaşabilirdi.

Kayalık bir parkura dönüşen dimdik son eğimi de can havliyle çıktığımızda kendimizi odun yığınları dizilmiş dar bir toprak yolda mantar toplayan yaşlı bir beyefendinin şaşkın bakışları altında bulduk. Sütlüce ve tellice mantarları pek bir meşhur ve pek bir lezzetliymiş. Adam mantardan pek anlamadığını, tarif üzerine topladığını beyan edince, elindeki örnekleri tatma teklifini kibarca geri çevirdik.

Kartalkaya yönünde ilerlemeye devam ettik, ama yol gerçek bir engelle sona erdi. Kaçak odun kesimini engellemek için her biri ton ağırlığında üç kaya ile tamamen kapatılmıştı yol, ufak fidanları ezmeyi göze almadan da yamaçtan araçları aşırıyorduk. Buraya kadarmış deyip tevekkülle geri döndük. İçimizde karamsar olan kişiler normal yolu takip edip kampa varmamızı önerdiler ama biz en kısa yol bildiğın yoldur diyerek o güç bela tırmandığımız patikadan inmeye karar verdik yine. Çok zevkli bir yol ve çok zevkli bir off-road oldu. Dönüşte kamp mutfağında yemekten kala kala adam başı iki turşu kaldığını görünce bile üzülmedik. Değmişti.

Gece kargaşa artarak devam etti. 500 kişilik kampa 1000 kişi gelmişti, 50 kişilik Competus Kupasına ise 93 araç kayıt yaptırmıştı. Kura çekimi önerileri homurtularla karşılandı. Sonunda herkes start alanına buyur edildi. Gece 10’da start alan Oyunların ilk bölümü yine heyecanlı bağrıışlarla desteklenen engellerden ve meşhur tahterevalliden oluşuyordu. Ama gece saatler 1’e yaklaşıırken son 10 araçlık grup uykularının geldiğini beyan ederek start almaktan vazgeçip çadırlarına gittiler. Ne de olsa oyundu bu yarış değil.

Sabah herkes yine fazladan bir saat erken kalktı. Zaman her 29 Ekim’de aynı oyunu oynuyor bize. Kış saati uygulamasının başlangıç tarihi bizim Oyunlarla bağlantılı seçiliyor (Bir görüş de 29 Ekim ile bağlantılı olduğu) Gece ateş başı muhabbetinden ve kampın zamansızlığından muzdarip kampçılar sabah genelde hangi günde olduklarını unutup sadece saatlerine bakıyorlar. Halbuki organizasyon gece 12’de ciddiyetle saatlerini





bir saat geri almış bulunuyor. Sonuçta organizasyon tam gereken saatte hazır olurken, genelde yarışçılar start saatinden bir saat önce araçları ile başlama noktasında hazırlarda bekliyor.

Bu kez de Competus Kupası'na katılan 93 4x4 araç, motosiklet ve ATV'nin hepsi start alıp günün şifrelerini bulmak için ormanın içine dağıldılar. Başları dönmüş halde etaptan çıkıp "Delikanlı Etabında" ele güne karşı yeteneklerini göstermeye devam ettiler. Anlaşılan bir çok kişi er meydanına çıkmak

çin bir yıl bekleyip bilenmişti. Delikanlı etabı araçların sağda solda ufak tefek parçalarını bırakarak geçebildikleri ciddi bir etaptı. Etrafi tepeleme seyirci dolu bir dere yatağında safi çamur ve su engellerini aşmaya çabalamak hiç de kolay değildi. Katılımcılar mücadele, seyirciler de izleme keyiflerini tükettikten sonra, hava kararırken Oyunların da sonuna gelindi.

Gelecek sene zorlu bir yol ayrımında off-road'cular. Kamp, off-road kampı olmaktan çıkıp "duyan gelsin" formunda farklı bir

oluşuma doğru mutasyon geçirdikçe, kampın nüfusu gün geçtikçe artıyor ama "kampçı" ve "gerçek doğa sever" oranı düşüyor. İSOFF yeni kararların ve uygulamaların eşliğinde gelecek sene.

Ama önemli bir karar bu. Sonuçta çamurdan tozdan güneşten, açık havada uyumaktan, yıldızların altında ateş başında yüzünü yakıp sırtını dondurmaktan hoşlanan kaç kişi var ki Türkiye'de? Belki otuz kırkayağın parmakları kadar. Ve hepsini Büyük Kamp'ta görmek istiyoruz.





Damla Tamer
fotoğrafi İkarus

Uçan Festival

Uluslar arası Ölüdeniz Hava Oyunları Festivali

Ekim sonlarında zihnimi kurcalayan, Ölüdeniz'e Dalaman'dan mı gitmek daha mantıklıdır, Antalya-Fethiye otobüsleri nerededir gibi pratik sorularımın yerini şu an Ölüdeniz'de kiralara ne kadardır gibi ütopik sorular almış bulunmaktam.

Bu ani değişimin nedeninin de, arada 7.Uluslararası Ölüdeniz Hava Oyunları Festivali'nde geçirdiğim 4 gün olduğundan şüpheleniyorum. Akro gösterileri, accuracy landing, cross-country, serbest skydiving gösterileri, micro-light uçuşları derken daha İstanbul'dan Antalya'ya varmamışken ağzımın suları akmaya başlamıştı.

Antalya'dan ilk bulduğum Fethiye otobüsüne atladım. Maalesef sonradan belli oldu ki kendisi kıyı şeridini değil de, yayla yolunu takip eden bir araçmış, yolculuk süremi ikiye katlayarak ve bu arada yanımda oturan teyzeyi kavgalı olduğu oğluyula buluşturarak Fethiye'ye geldim. Bu sefer Ölüdeniz dolmuşunda sırt çantama bağladığım kalın polara ve monta garip garip bakan şortlu turistlere aldırmdan 10 dakika gittim. İndiğimde gökyüzünde bir sürü uçşan şey vardı artık.

İkarus sponsor

25 – 29 Ekim tarihleri arasında yapılan Uluslararası Ölüdeniz Hava Oyunları Festivali 7 senedir gerçekleştirilen bir etkinlik. Kadri Tuğlu'nun organizasyonu yönettiği, İkarus Havacılık Okulu'nun sponsor olarak



desteklediği organizasyona katılan pilot ve izleyici sayısının her sene artması rastlantı değil. Bunun bir nedeni uçuş için Babadağ gibi 1.900 metre yükseklikte elverişli bir noktanın alınması ve iyi de kullanılması. Pilot deniz tarafına yöneldiğinde termik alıp irtifa kaybetme korkusu olmadan uzun süre havada kalıp istediği kadar manevra yapabiliyor ki bu özellikle bir akro pilotu için muhteşem bir şey. Üstelik başlangıç akro pilotları için de denize yakın alçak irtifada uçup bazı manevraları güvenlikle deneme şansı var. İşte bu teknik nedenlerden ve yarışların çeşitliliğinden dolayı, ayrıca daha sonra röportajlar sırasında bir kaçının itiraf ettiği gibi "Güzel manzara, bira ve parti" gibi olanaklardan ötürü Festival'de pilotlar da sayıca çok, çeşitli ve hayatlarından memnundu. Yerde kalanlar için de başka güzellikler vardı: Ölüdeniz'e festival için gelip, her sabah kıyı şeridine erkenden yarışları izlemek için kurulanlar, Manş Denizi'ni paraglider ile geçenin deniz tut 60 kere üst üste infinity yapanına, akro pilotundan skydiver'ına dek bir sürü pilotu gökte izleyip yerde tanışma faslına giriyorlardı.

Benim Ölüdeniz'e geldiğim ilk gün Mike Küng, Richard Gallon&SAT ekibi, Michael

Nessler&Professional Flying Team ve daha pek çok pilot ve ekip tarafından serbest akro-showlar; Meryem Akar, Tomas Lednik, Arif Kemal Buhara gibi pilotlar tarafından serbest skydiving showları, paramotor ve mikro-light uçuşları yapıldı. Felix Rodriguez'in akro gösterisini izledik. Mike Küng ise kırmızı-beyaz kanadıyla yaptığı gösteri sonucu yerde fotoğrafçılar, kameramanlar ve turistlerin hücumuna uğradı, popülerliğine popülerlik kattı.

Mike Küng paragliding ile ilgilenen birinin mutlaka ismini duyduğu, 1999'dan beri festivale katılan Avusturyalı ünlü bir akro pilotu. Manş Denizi'ni paraglider ile geçen ilk kişi ve 10.000 metrenin üzerinde sıcak hava balonundan yaptığı atlayışla dünya rekortmeni. Yetmedi, helikopter figürünün, yani kanadın pilot tam altındayken kendi merkezi etrafında helikopter misali döndüğü hareketin mucidi. En sevdiği hareketleri sorduğumda twister, mac twist ve kendi yarattığı ass chopper denilen özel bir mac twist hareketinden bahsetti: Paraşütün yan dönüp çok hızlı spin yaptığı mc twist hareketinin, asimetrik SAT pozisyonu ile içiçe geçmesinden oluşuyor bu. Asimetrik SAT pozisyonu da yine pilotun yan döndüğü bir hareket, Raoul Rodriguez pilotun geri, kanadın ileri dönüp rotasyon merkezinin ikisinin arasında kaldığı SAT'ı alıp 2000'de bu yeni versiyonu çıkarmış ortaya. Küng helikopteri kendi açısından tek geçtiğini ama Rodriguez'in infinity'sinin şu andaki krallığını doğal olarak kabul ettiğini söyledi.

Uçuş yoksa kiteboard var

Ertesi gün rüzgarın şiddetlenmesiyle havadaki aktiviteler durgun geçse de bu tip rüzgarın kitesurfing için uygun olması sayesinde bu sefer deniz kenarına toplanıp geçen senenin Türkiye şampiyonu Taner Aykurt ve bir öğrencisinin kitesurf gösterisini izledik. Kitesurf bütün olanaklardan istifade etmeyi sağlayan bir spor bence, board ile uçurtma-paraşüt arası kanat bir araya gelip hem suyu hem rüzgarı kontrol etmeye yarıyor ve bence izlemesi de windsurf'dan daha eğlenceli bir spor çıkarıyor ortaya.

Bir günlüğüne inat yapan hava neyse ki ertesi gün haddini bildi ve özellikle akro yarışları açısından süper bir gün oldu. Pal Takat (herkesin "geleceğin en ünlü pilotu işte bu" diye tüyo verdiği yaşına başına bakmadan iyi bir akro pilotu oluvermiş bir 19'lük) arka arkaya 100 infinity tumble iddiasıyla take-off'a çıkıp aşağıdaki herkesi kıyıya topladı. Infinity geçen sene Raoul Rodriguez tarafından keşfedilen, keşfedildiği anda bütün pilotların bunu ben de yapmalıyım diye kafayı taktığı zor bir manevra. Havada ip atlama görünümü veriyor diyebilirim, gerçi yerden bakıldığında fazla bir şey ifade etmeyen spiral hareketini Alim ile yaptığımızda yediğim merkezkaç kuvvetinden sonra pek de "ip atlama gibi işte, o kadar" diyemem. Manevranın özelliği doğru yapılırsa teorik olarak sonsuz kere tekrarlanabileceği. Raul 112 kere yapabildi bunu, kardeşine



sorduğumda gülererek biraz da mahcup 90 kere yapabildiğini söyledi, ki bu manevrayı toplam 7-8 pilotun becerebildiği göz önüne alınırsa hiç de dalga geçilecek bir durum değil. Neyse, sonuç olarak Pal 60 infinity sonrasında aşağı indi maalesef.

12 yaşında uçmaya başlayan çocuk

Raoul Rodriguez'in kardeşi Felix Rodriguez, Mike Küng ile birlikte festivalin bomba isimlerindendi. 12 yaşında başlamış uçmaya, kardeşi Raoul ile birlikte yıllarca akro yapmışlar, sonra geçen yıl infinity tumble ile herkesi şoke etmişler. Ona infinity'den sonraki basamağı sorduğumda yeni projelerini anlattı: Ritmik SAT pozisyonundan infinity'ye, infinityden ritmik SAT yoluyla normal SAT'a varma. Bu kelime salatasını estetik bir harekete dönüştürmek için henüz 1 yılları daha var, bu arada acro-synco alanında çok yeni hareketlere hazırlanıyorlar. "Ölüdeniz'e her pilotun bir kere gelmesi lazım, yerden 1000 metrenin üzerinde başlayıp denize doğru uçup 2000 metre irtifaya erişmek mümkün. Diğer pilotlarla konuştuğumda mutlaka gel diyorum, hem uçarsın hem de öğleden sonra iyi arkadaşlarla bira içersin." Felix flysurf ve snowboard'da da usta ve dağları ya da genel olarak doğayla haşır neşir olmayı içeren her sporu denemiş. Aslında konuştuğum bütün pilotlar hava sporlarının dışında mutlaka tırmanış, mağaracılık, kayak veya kitesurfing denemişti veya zaten asıl yaptıklarını bulmadan önce bunlarla ilgileniyorlardı. Tek istisnalar opera sanatçısı/akro pilot Mendo Veljanovski ve önceden dansçı olan Gabor Kezi'ydi sanırım.

Gabor'un da infinity'lerini gördükten sonra Japonya'dan Seiko Fukuoka'nın akro gösterisini ve Türkiye şampiyonu Meryem Akar'ın micro-lighttan serbest atlayışını izledik. Ortalıkta Meryem ve Seiko dışında kadın sporcu yoktu maalesef. Bu sanırım Seiko'nun da her zaman takıldığı bir şeydi ki, benim işi öğrenip akro yapma isteği mi



duyunca, bir anda ortalıkta birkaç tane daha kadın pilot olduğu vakit kampların nasıl çok daha eğlenceli geçeceğinden, kadın kadına yapılacak dedikodulardan bahsetmeye başladı. Bu arada Meryem ile tanışmadıklarını öğrenip bu görevi de başarıyla yerine getirdim. Festival boyunca, zamanında aldığım bitmeyen yer eğitimleri ve Babadağ'a kıyasla tepelik denebilecek bir yerden yaptığım bir iki uçuşa güvenerek ısrarla tek başına uçmak istemem eğlence konusu olmuştu. Sonuçta bir yanımda İkarus'un eğitimcilerinden Alim Yıldırım, diğer yanımda Skyline harness firmasından akro pilot Bernhard Greindl, arkada da bir düzine tandem müşterisi olmak suretiyle başladık dağa çıkmaya. Diğer tandemleri bir bir uçurduktan sonra Alim'le havalandık. Daha önce hiç 1000 metrede uçmadığım halde hissettiğim şey "ben bunu bir yerden hatırlıyorum" oldu, aşağıdaki vadilerin gitgide ayrıntılarını kaybetmesi, denizin hareketsizleşmesi bir yandan olağanüstü bir yandan çok doğal geliyordu insana. Yamaç paraşütü deyince "aaa düşersin" veya "ay yükseklikten korkarım ben" diyen insanların aslında yamaç paraşütüyle uçmanın düşme veya atlama hissiyle değil daha çok süzülme ile bağlantılı olduğunu bilmesi gerekiyor. Bu arada 2 gündür Alim'i "akrobasi de yapıcaz di mi? Di mi di mi?" sorularına evet cevabı alıp üç kere daha sorarak bunaltmaktaydım, sonunda



istediğime kavuştum ve bir iki rollover ve spiralden sonra ağzım hala kulaklarımdayken yere indik, gidip herkese bol bol hava attım.

Uçuyor mu düşüyor mu?

Festivalin son günü serbest uçuş günü ilan edilmişti, bundan bol bol istifade

edildi pilotlar tarafından. Ayrıca İkarus öğrencilerinin yamaç paraşütleriyle yaptıkları 29 Ekim gösterisini izledik. Bu arada bir de baktık, akro show sırasında bir pilot kanadını kapayıp düşmeye başladı. Üç gündür o kadar çok atlayan, zıplayan, kendini boşluğa atan görülmüştü ki ilk önce kimse pek ilgilenmedi, ama düşüş devam ettikçe herkes panikle o tarafa koşuşturmaya başladı. Kandirmaca o kadar başarılıydı ki "imkanı yok, artık kurtulamaz" diyen aynı kişileri 10 saniye sonra pilot gayet cool bir şekilde açık kanadıyla süzülürken "tabii canım, hiç düşer mi bunlar, kuş gibi kuş" derken yakaladım. Son olarak, Tomas Lednik ile ortağı daha önce pek yapılmamış bir gösteri gerçekleştirdiler: Tandemle yükselip aynı anda atladılar, Libore paraşüt açarken Tomas az önce ayrıldığı yamaç paraşütünden bir tane daha açtı, daha sonra o paraşütten serbest düşüşle ayrılıp üçüncü kere paraşüt kullandı.

Tomas Lednik Çek Cumhuriyeti'nden gelen, Ölüdeniz oyunlarına katılmayı senelerdir aksatmayan bir skydiver/base jumper/akro pilotu. Base jump denemeden önce yıllarca skydiving yapmış, 2000 civarında atlayışı var. Zaten base jump yapmak için çok skydiving tecrübesi gerektiriyor bu sporun bazı özelliklerinden ötürü. "Base" sözcüğünü oluşturan harfler building, antenna, span ve earth yani bina, kule, köprü ve uçurum



sözcüklerinin baş harfleri. Paraşütle serbest atlayış yapan birisinin paraşüt açma güvenlik limiti olan 600 metreye dek düşmeden önce bol bol zamanı, yok 600 metrede paraşüt açılmazsa yedek paraşütü kullanmak için ikinci bir şans oluyor. Oysa bina, kule, köprü veya uçurumdan yapılan bir atlayışta yedek paraşüt almanın bir anlamı yok, çünkü zaten 10 saniye süren düşüşte ikinci bir paraşüte zaman yok.

Festival alanı güneş batana kadar başını yukarı dikmiş yarışları izleyen veya malzeme kontrolü yapan insanlarla doluyken aynı meydanda akşam 10-11 sularında bu sefer Power FM DJ'inin havaya soktuğu dans eden güruhlara ve hatta bir de "meşale dansı yapan kadın"a rastlamak mümkündü. Yalnız havada bu kadar güzel figürler yapan

pilotlara yerde ne oluyordu anlayamadım. Allahtan İkarus ekibi dans konusunda daha yetenekli çıktı, dans halkasının ortasına geçenler figürleriyle göz doldurdu Cuma akşamı.

Ölüdeniz Hava Oyunları Festivali, gerçekten sınırların zorlanmasıyla çok keyifli bir etkinlik olmuş. Ancak Ölüdeniz'e uçuş amaçlı gelen turist veya pilot sayısını artırmak, ayrıca festivale daha çok pilot çekmek için herkesi rahatsız eden genel bir kaç problemi çözmek gerekli: take-off bölgesinin bozukluğu, tuvalet-kafeterya gibi gerekli tesislerin yapılmayışı, dağa çıkan yolun bozukluğu ve servis olmayışı, uçmak isteyen pilotlardan 15 YTL istenmesi gibi.

Şimdiden Ölüdeniz'in bağımlısı olmuş, festivale her sene gelen yabancı akrobasi pilotları var; yenilerini teşvik etmek ve Türk akrobasi pilotları yetiştirmek için şartların devlet tarafından iyileştirilmesi şart diye düşünüyorum. İkinci bir gereklilik ise Türkiye'de sertifika verebilecek bir federasyonun kurulması. İkarus halihazırda Amerikan Yamaç Paraşütü Birliği'ne bağlı ve sertifika verebiliyor, ancak Türkiye'nin kendi federasyonu çok daha teşvik edici olacak, şu anda www.tyvf.org'da böyle bir girişim var.

4 gün boyunca uçanları izleyip, bir de Alim'le uçuş yapınca Ölüdeniz'den dönmek zor geldi



bana, itiraf edeyim birazcık kıskançlıkla ayrıldım. İnşallah Seiko'nun dediği olur da bir gün kamplarda dedikodu yaparız diyorum.

Bu arada Ölüdeniz'e gitmek için aklımda artık tek seçenek var: Babadağı'ndan aşağı uçarak.

www.ikarus.com.tr



İstanbul'a rağmen “istanbul5”

Caner Odabaşoğlu
Macera Akademisi
www.maceraakademisi.com

Üç senedir Kasım başında bir grup çatlak İstanbul ormanlarında bir yarışma düzenliyoruz. Çatlak dediğin çok da az bulunur bir şey değil ki, her sene dünyanın değişik yerlerinden bir sürü adam-kadın, çocuk-yaşlı geliyor ve katılıyor bu yarışmaya. Ve sanırım biz bu işi düzgün yapıyoruz; Her sene katılan sayısı ikiye katlanıyor...

Bu yarışmanın adı “istanbul5 Days” yani “istanbul5” Oryantiring Günleri. Oryantal değil, oryantiring (orienteering’in Türkçesi.) Bu sporun özeti haritayla yön bulmak, yürüyerek veya koşarak. Bu sporun en ilginç özelliği, her yaş için değişik kategorilerde yapılabilmesi. Sadece yıldız-geç-güçlü-veteranlar değil, yakın yaş gruplarında 10-15 kategorinin rahatlıkla yapılabilmesi. Biz “istanbul5” bünyesindeki yarışmalarında sadece 13 Erkek ve 13 kadın kategorisi açtık ama Dünya’daki bazı yarışlarda tek cinsiyet için 35 değişik katılım ve madalya kategorisi var.

Bunca kategorinin sebebi madalyalar için kolay sponsor bulabilmemiz değil. Oryantiringde başarı salt hız veya güce dayanmıyor. Zeka, konsantrasyon ve taktik fizik kondisyon kadar önemli. Bu zihinsel beceriler yaşlandıkça geliştiği için, gençler ve “genç kalanların” parkurlarında farklı dengeler var. Yaş ilerledikçe hatanızın telafisi de zor oluyor, kurtlar sofrasında mücadele ediyorsunuz.

Kategori sayısı artınca, 3-5 kişinin mücadelesi yerine yüzlerce kişinin derece mücadelesi oluyor. Fanatizm ve seyir yerine, aktif hareket ve yarışma. Adı yarışma, kendi festival. Çoluk çocuk gidiyorsunuz, herkes kendini bir yarışma heyecanına kaptırıp koşuyor.



Oryantiring sporunda çoğu zaman aralıklı çıkış sistemi ile çıkış verilir ve bireysel zamanları tutulur. İstanbul5 yarışlarında her dakikada değişik kategorilerden 5 sporcu çıkış aldı.

“İstanbul5”in sloganı “katıl ve eğlen”. Üç sene önce 113, geçen sene 218 ve 2006 yılında 430 toplam yarışmacı ile gerçekleşti. Gelecek sene daha da kalabalık olacak görünüyor. Yirmi dört ülkeden 221 yabancı misafirimizin büyük bölümü tekrar ve arkadaşlarıyla gelmeye istekli olduğunu söylerken, bizler “deli mi bunlar” diye düşünmeden edemedik. Sebebi basit: İstanbul’un havasının bize ettiği pişmiş tavuğun başına gelmemiştir de ondan!

Önceki senelerde de yağmur yağıyordu ara sıra, ne de olsa Kasım ayı. Ama katılımcılar mutlaka en az bir gün yakında bir plaj olup olmadığını soruyordu...Yarışma bittiğinde yüzümüz yanmış oluyordu... Bu sefer de yanaklarım kırmızıydı, ama bu sefer soğuk ve rüzgardan. Daha ilk sabah, sanki 5 ay ileriye gitmiş, 1 Nisan şakası gibi bir yağmur sabahın altısında Belgrad Ormanı’na direksiyon sallıyorduk. “Bu yağmurda nasıl tente kuracağız, ormana hedef yerleştirmek zor olacak” derken biraz bekleyelim dedik. Kirazlı Bent’teki dere, sadece otuz dakikada

gözümüzün önünde 1 metre kabardı, 7 metre genişledi ve üzerindeki ahşap köprüleri yıktı götürdü. Zor bir başlangıç; yarışma alanına geçit kapandı, orman içi dereler güvenli değil. Bahçeköy’de Belediye Zodiac’ları insanları kurtarıyor, etkinlik iptal. Yarışmamızı yeni adı istanbul4!

İlk gün yarışını iptal ettikten sonra hava nispet yaparcasına açtı ve 2 Kasım’da Ömerli ormanlarına geldik. ALEV Okulları’nın arka bahçesinde hazırlıklar tamamlandı ve yarışma başladı. Ormanda her şey yolundaydı. Meşe





Yıldız parkında hedefler kimi zaman piknik alanlarının yakınındaydı



ormanı, zaman zaman çalılık, nispeten dik zemin ve ufak detaylar. Belki herkes çok iyi koşmadı ama hepsi çok eğlendi.

Hophop toplandık, ertesi gün Yıldız Parkı'ndayız. Yağmur bulutları akşamdan yerlerini almışlar, sakın sakın ıslatıyorlar etrafı. Saat 10:00'da yarışma başlayacak, öncesinde tabii ki yağmur hızlanacak! Parkurda yarışanlar dışında herkes bir tente altına sığıyor. Yıldız Parkı çok eğlenceli, ama acımasız. Patikaların arasında bir an için dikkatiniz dağılırsa, şansınız pek yaver gitmiyor... İlkbahar özlemi oluşt u gün içimde. Tarih 3 Kasım, sabretmeyi öğrenmeliyim.

4 Kasım Cumartesi günü, yine Belgrad ormanındayız. Fatih Çeşmesi'neki Vosvos

Kamping'e ulaştığımızda kar yağmaya başladı. Allah'ım, neden Antalya5 Gün yarışları düzenlemiyoruz? Kafamda bu soru ile orman içinde koşmaya başladım. Bugün bütün serinin en önemli günü. WRE (World Ranking Event) yani Dünya Sıralamasına Puan veren özellikte. Bugün iptal olamaz. Yarışma iptal olmayabilir ama ben iptal oldum: Yarışmacılar gelmeden önce yerleştirmek gereken noktaları soğuktan dolayı bir türlü yerleştiremiyorum. Neyse ki sabahın köründe geldik ve hala vakit var...Bugün ormanda uzun parkurlar var. Ufak tuzakları olan şaşırtmacalı arazi herkesin hoşuna gidiyor. Katılımcılar sıcak bir fincan çay ve lezzetli Dole muzlarıyla toparlanıyor.

Dördüncü gün uzun bir gün, ama sadece ormanda değil. Akşamında İDO desteğinde

Boğaz ışıklarında İDO vapurunun üç güvertesi kullanılarak bir oryantiring yarışı düzenlendi



bir şehir hatları vapuru ile Boğaz gezisi organize edildi. Gündüzki kıyamet, yerini pırl pırl bir geceye bıraktı. Masal şehri İstanbul'un ışıklarının yansıdığı sakin suları yara yara, sıcacık gemimizin içinde 400 kişi harika bir parti yaptık. Müzik, mangalda sucuk, dans, manzara ve gecenin sürprizi: Vapur'da Oryantiring. Biz gerçekten çılgınz galiba...

Her güzel şey gibi İstanbul5 de bitiyor. Ama görkemli bir final ile: Pazar günleri kapalı olan Kapalıçarşı'nda özel bir etap. Yarışmamızın klasik kapanış töreni olan bu etap, yabancıların en çok ilgisini çeken günlerden biri. Kapalıçarşı'nın mistik havası bir yana, kesinlikle serinin en kolay etabı değil. Kaybedilen dakikalar ve alınan cezalar ile bu senede de bir çok madalyanın sahibi

Tarihi çarşının içinde tabii ki de bazı hedefler tarihi eserlerin yanındaydı



Yarışmanın en yaşlısı

Sven Erik Rognes, Norveç, 1920 doğumlu. 16 yaşında oryantiringe başlayan Rognes, 22 yaşına kadar oldukça yoğun ve hızlı bir spor yaşamına sahip olmuş. Üniversitedeki görevi başladıktan sonra iş-ev-aile derken seçimini kariyere yana kullanmış. Moleküler biyoloji profesörü olmuş, hatta geçen sene İstanbul Üniversitesi'nde iki de seminer vermiş. Şimdi emekli olan bu "delikanlı" 61 yaşında tekrar oryantiring yapmaya başlamış. Yıl içinde 40 kadar yerel ve uluslararası etkinliğe katılan Rognes, sağlıklı kalmak için düzenli egzersiz yapmayı öneriyor. Özellikle 40 yaşından sonra hareketsizliğe alışmamak gerektiğini vurguluyor.

değişti. Bu tarihi labirentin içinde koşarken sakin olmanız gerekli, eğer şaşırımadan giderseniz çok hızlı bir yarış çıkarırsanız, 16-20 dakika sürer. Kafanız karışır, bir saate yakın dolanabilirsiniz. Loş koridorlarda koşarken bir anda güneşli avlulara çıkmak, dar sokaklara girmek, eski merdivenlerden tırmanıp antika dükkanının içinden geçmek... Burası da kendine özgü bir orman.

Yarışmalar nihayete erdiğinde veda vakti geldi. Arkadaşlar el sıkıştı, dostlar kucaklaştı. Aşıklar ise göz yaşını döktü. Kimileri eve birçok hediye götürdü, kimileri ise sadece fotoğraf.

26 kategori var demiştim yazının başında, soruyorsunuz ne kazandı bu birinciler diye. Kuru madalya ile göndermedik tabii

ki; yanına enerji içeceği verdik, Güral Porselen'den kahve fincanı takımı ekledik, Mevlevi Tatlısı ve Baklava ve Tatlı Üreticileri Derneği'nin en seçkin baklavalarından sunduk, alkışladık... Başka? Dünya sıralamasına girenler için İstanbul ve Antalya'da ücretsiz tatil çekleri dağıttık.

Gidenler de kalanlar da gülümsüyor, biraz buruk. Yapacak bir şey yok, 2007 için randevulaşmaktan başka. Seneye katılımın iki katına çıkacağını hesaplayarak kolları şimdiden sıvadık...

www.ist5days.com
www.istanbulorientering.org
caner@maceraakademisi.com

Sonuçlar

Kadınlar

Dünya sıralaması için koşan K21Elit (toplamda yarışan sporcu sayısı 14) : Dünyanın hızlı koşan sporcuları bu yarışta kıyasıya mücadele ettiler.

Alman Cornelia Eckardt toplamda 3:07:57'lik derecesiyle birinci olurken İngiliz rakibi Sarah Dunn 5gün sonunda 3:11:05'lik zamanla ikinci geldi. Sırp Sladjana Jovanovic hatasız bitirdiği için kendinden daha hızlı rakipleri geride bırakarak 4:51:20'lik zamanla üçüncü oldu.

Erkekler

E21Elit (toplamda yarışan sporcu sayısı 71) dünya sıralaması için koşan sporcular, çok sıkı bir mücadele verdiler. Norveçli Oyvind Helgerud Kapalıçarşı etabında 9. sıraya düşse de diğer günlerdeki başarıları ile 2:54:15'lik toplam zamanla birinciliği yakaladı. Rakibi, Sırp Lino Legac 3:02:28'lik derece ile ikinci olurken, sadece 39 saniye geride kalan Bulgar Zdravko Taralov üçüncü oldu.

Karla ilk buluşma

Ümit Çukurel
LROTürkiye

Geziler son hız devam ediyor; bayram tatili sırasında Kartepe Kampı, sonrasında Belgrad Ormanında off-road ve geçen hafta sonu gittiğimiz Çiğdem Yaylası Kampı ile yine dolu dolu bir ayı geride bıraktık. Artık sizler de farkına varmışsınızdır, LROTürkiye olarak az laf, çok iş felsefesini hayata geçirdik. Hatta e-posta grubumuzda bile eskisi kadar çok gönderi olmuyor. Aslında bu işin doğrusunu halen bulabilmiş değilim; gruptaki bazı arkadaşlar bu postaları okumak, bazıları ise okumadan silmek istiyor; belirli oranlarda posta trafiğinin aramızdaki arkadaşlığı pekiştirdiğine inanıyorum.



Bayram tatili yaklaşırken, herkesi –daha doğrusu İstanbul’da kalmış olanları- tatilde ne yapacağız telaşı sardı; tam beş günlük bir boşluk vardı ve değerlendirilmeliydi. Biz de aynen öyle yaptık; bayramın birinci günü herkesin aile ziyaretlerini de göz önüne alarak, öğleden sonra yola çıkacak şekilde yakın bir yerlere kamp programı yaptık. İstikamet Kartepe ve Kuzu Yaylası olacaktı; neredeyse iki senedir de oralara uğramamıştık. Eski Defender 110’um ile karlı bir kış günü Reha ile oralara gittiğimizi hatırlıyorum; hatta bu seyahati bu sayfada sizlerle de paylaşmıştım. O zaman da Kuzu Yaylası bizim için yeteri kadar ıssız gelmemişti; yapacağımız bir kampın sabahında kalabalık bir piknik alanında uyanma tehlikesi de çok yüksekti ve bu da LROTürkiye gezileri için kabul edilebilir bir özellik değildi.

Biz bu düşüncelerle buluşup yola çıktık. Hakan, Naci, Taşkın, Sinan, Serdar ve benden oluşan konvoyumuz saat dört gibi Suadiye köyü üzerinden Kartepe’ye tırmanmaya başladı. İlk birkaç kilometre yol tamamen asfalt iken, bir anda hiç ellenmemiş taşlı çamurlu ve bizim için biçilmiş kaftan bir hale geldi. Kötü –keyifli- yolda biraz gittikten sonra karşımıza bir bariyer çıktı; anlaşılın her yol Roma misali, iki yolun da sonu Greenpark Kartepe Kayak Merkezi’ne çıkıyordu. Kar daha yağmamış olmasına rağmen otelde hummalı bir çalışma vardı ve park yeri neredeyse doluydu; anlaşılın herkes bayramını şehir dışında geçirmek istiyordu. Bizim araçlar ise doğal olarak bozuk yolda yeteri kadar çamurlanmışlardı, yani bayramlık bir halde değillerdi. Sonuç olarak, otel sahasının içinden geçip gitmek için izin isteyip yolumuzu GPS’de Kuzu Yayla’sı olarak görünen yere çevirdik. Greenpark yetkilileri “Tabii gidin de, akşam başımıza dert olmayın, tepelerde başınıza bir şey gelmesin” diye de uyardıktan da edemedi. Böylece LROTürkiye şaşkın bakışlar altında kışları kayak pisti olarak kullanılan yoldan yukarı doğru gözden kayboldu.

Kolay ulaşılır bir yayla + bayram tatili + güzel hava = kalabalık bir kamp yeri

Kuzu yaylasına gelmemizle ayrılmamız bir oldu. Kalabalık yüzünden ertesi sabah bir kabusla uyanacak olmamız, hatta belki de akşamdan uykumuzun kaçması kaçınılmazdı. Bu nedenle orayı terk edip, orman yollarına dönüp değişik bir kamp yeri aramaya koyulduk. Gece çökerken bulduğumuz başka bir yaylanın en sakin köşesinde çadırımızı kurup, hafif bir yemeğe oturduk. Naci ilk kamp tecrübesini yaşıyordu, fakat keyifli olduğu yüzünden belliydi. Ancak asıl keyif düşkünün arkadaşların, Sinan ve İpek olduğunu bagajdan nargile çıkartıp tüttürmeye başladıkları zaman anlayabildik. Süper bir gece ve ılık bir uykudan sonra, sabah keçi ve inek sürüsü bir de onları koruyan çoban köpeklerinin arasında



uyandık; çok doğal ve güzel bir görüntüydü, ta ki etrafta bulunan her bir şeyin keçiler için potansiyel bir yemek olduğunu görünceye kadar.

Toparlanıp Yuvacık Barajı üzerinden Menekşe Yaylasına döndük. Buzluklarda bir öğün daha idare edecek yemek olması da bize

yeni gezi yapmamız için yeterli bir mazeretti. Bu havalarda oralarda hiç gezmemiştik; hep kar yağdığında geliyorduk ve ilk defa her yer yemyeşildi. Menekşe Yaylası’nı geçtikten sonra açılmış orman parkurlarına girdik; ormanın güneş ışığını bile sızdırmayan bölgelerinde gezip yol tamamen bitip saatler ilerlemeye başlayınca geri dönüşe geçtik.



Özlenen beyaz tabloyu Çiğdem Yaylası'nda yakaladık.

Bu kez grubumuzun üyesi olan ama daha önce beraber hiçbir aktivite yapmadığımız bir ekiple beraber olacaktık; bu yüzden Cumhuriyet, Taksin, Sinan, Kenan ve ben, Melih'in son derece tecrübeli kamp ekibi ile yola çıktık. Son derece yağmurlu bir havada başlayan gezimiz, Çiğdem Yaylasına doğru yükseldikçe, yaklaşık bin metrelerde karlı bir hal almaya başladı. Karı gören LRO Türkiye durur mu, en kısa yoldan sağa sola doğru karın içine daldı.

Geçen sene girdiğimiz karlı parkurlarda da fark etmiştim, yine etkisini çok hissettim,

karda çamur lastikleri gerçekten de çok kötü bir sonuç veriyor. Dört mevsim lastik kullanan araçlar son derece stabil giderken, ben bir sağa, bir sola yalpalıyordum. Agresif lastik deseni yumuşak karı çok kazıyor,



fakat kendine tutunacak yer bulamıyor. Bu durum en sonunda ortaya kötü bir de sonuç çıkardı; kamp yerine giderken Hüseyin'in saplandığını gördüğüm noktada aracının solundan geçerken, Defender'imin arkası eğimden aşağı kayıp onun Defender'inin şoför kapısına çarptı ve maalesef hafif!!!! bir esnetti. Bu benim off-road geçmişimdeki ilk "iki araçlık vukuat" oldu maalesef; umarım bu son olur. Arkadaşlar da sağ olsun bana çok moral verdiler; "olur böyle şeyler bir daha olmaz dert etme" falan ve filan.

En sonunda akşam çöktükten bir süre sonra çadırlarımızı kurmaya başladık; çok sakin, ağaçlık bir meydan bulduk. Ateş yakıldı, her zaman olduğu gibi keyifli ve eğlenceli bir ateş başı muhabbet başladı. Hüseyin ve ben Defender'lara atlayıp tekrar onun derdine düştüğümüzde saat neredeyse onu geçiyordu. Odunları aldıktan sonra sevgili dostum bana dönüp, "Hadi akşam geçemediğimiz yerden gidelim, bu sefer geçelim" demez mi? Yine Hüseyin önde ben arkada çıktık yola. Akşam kaldığımız yere yakın bir yerde ben yine battım; kendimi Hüseyin'e bağlayıp çektim, bu sefer de Hüseyin battı. Ben kurtulunca Hüseyin'in sağından önüne geçip onu çekecektim ki dejavu ve eyvah, bu sefer arka köşeyle Hüseyin'in Defender'inin sağ arka çamurluğuna yaslandım. Gerçekten de diyecek bir şey bulamıyorum; tek hatırladığım iki aracın arkasında Hüseyin'in yerde gülme krizine girdiği idi. Tam o anda nasıl çıksak da araçları daha fazla bozmasak derken; uzaktan yaklaşan farlar ile kendimiz geldik; Cumhuriyet, Melih ve Kenan bizi merak edip Defender 90'a atlayıp bulduğumuz yere gelmişlerdi; oraya da ancak bir Land Rover gelebilirdi. İnsan gücü yardımı ile önce Hüseyin çıktı ve arka arkaya kampa doğru yola çıktık. Bu "kaza"ların dışında



yeni aracım hiç sorun çıkartmıyor. İki haftadır Defender'imın arka tarafına taktığım takviyeli aksları test ediyorum, çok memnunum; aldığım dükkan bana "bir daha arka aksa ihtiyacın olmayacak" dedi, umarım dediği gibi çıkarlar.

Artık daha çok odunumuz vardı ve uzun bir gece önümüzdeydi.

Kampın en keyifli dakikalarından biri yaklaşıyordu; karınlar doymuş, bedenler yorgun ve parmaklar üşümeye başlamış, sıcacık uyku tulumuna girme vakti yaklaşıyordu. Ne yazık ki gecemizin tadı, aldığı alkol miktarını kontrol edemeyen bir kamp "sakinini" tarafından fena halde kaçırıldı. Öyle keyfimiz kaçtı ki sabah çabuk bir kahvaltıdan sonra direkt Hendek'e inip evimize geri



döndük. Ortak kararımız, bir daha kampta böyle bir olayla karşılaşmak istemediğimiz, o nedenle geçen hafta sonundan itibaren LROTürkiye'de kamp gezilerine katılım, aramızda da fikir birliği yaptığımız belli başlı kurallara bağlandı.

Bu arada hep unutuyorum, fakat bu sefer yazmak istiyorum; dergiyi ve yazıları okuyarak benimle çeşitli nedenlerle temasa geçen herkese, gösterdikleri nazik ilgiden dolayı teşekkür ediyorum. Elimden geldiğince hepsine yeterli cevaplar vermeye çalışıyorum.

İşte böyle bir ayı daha geride bıraktık, gelecek ay tekrar bu satırlarda görüşmek üzere, herkese şimdiden mutlu yıllar ve iyi bir bayram tatili ve çamurlu bir ay dilerim.

Chavez'in ve Bolivar'ın Venezuela'sı...

Aysim Altay
Foto: Aysim Altay, Burcu Özdemir
aysim@aysimaltay.com

**“Her tercih bir vazgeçıştır aslında,
Bir kaybediş, bir terk ediş.
Geride bıraktıklarımızın hüznüne
Yenilerin vazgeçilmez büyüğü bulaşır.
Bilinmez çekicidir,
Merak baştan çıkarır...”**

Böyle yazmıştım yıllar önce bir vedanın kenarına iliştiğim dizelerimde. Şimdi ise bu güzelim ülkeyi adımlarken dilimden düşmüyorlar.

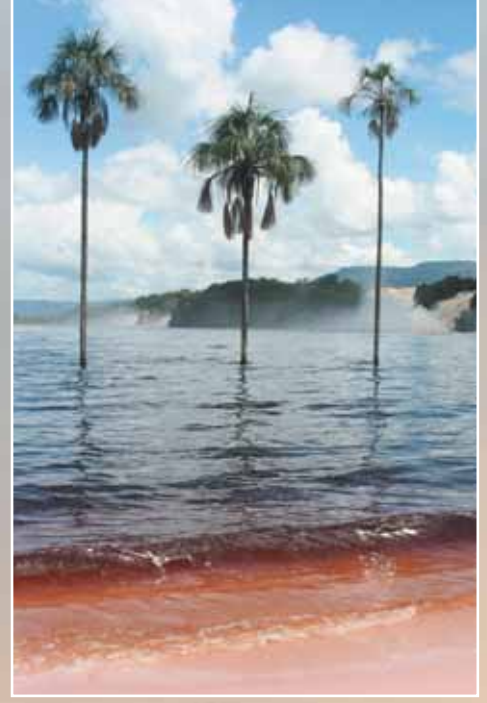
Bu güzelim ülke... Chavez'in ve Bolivar'ın Venezuela'sı... Adeta her adımda, her yağmur damlasında, her yaprakta, her ritimde "Karar ver!" diyor "Karar ver. Kararsız kalmak, durmaktır, düşmektir. Her an bir başka değişime hazır ol ve tercihini kullan!"

Politik, sosyal ve yaşamsal alanda yepyeni kararların verildiği, cesur adımların atıldığı ve doğanın sunduğu çeşitlilikle başları

döndürdüğü bu topraklarda başka türlü olsaydı şaşardım zaten.

Bir vücudun damarlarında dolaşmış gibi bir ritim sarıyor insanı.

Kanolar yağmura aldırmadan kilometreler ötesine taşıyorlar arınmış bedenlerimizi. Çesna'lar şelalelerin görkemini bir de gökyüzünden gösterip, soluksuz bırakıyorlar. Bir karıncayıyen evcil bir hayvan edasıyla koca gövdesini sallandıra sallandıra aramızda dolanıyor. Kucağımıza aldığımız bir maymun yavrusu uzattığımız dudaklarımıza annesiymişiz yanılışıyla hamle ediyor. Bir Tukan ürkek ama rengarenk, özgürlüğün



donanıyor. Guayaba meyvesi Dali'nin resimlerinden fırlamışçasına sürrealist, bir tarafta yenmeyi bekliyor. Yağan yağmura inat yakılan ateşte birazdan yiyeceğimiz dünyanın en lezzetli tavukları pişiyor...

Ne çok söyleyecek söz var ve ne çok anılar toplanmış meğer "rüzgar gibi geçti" dediğimiz günlerde. Şimdi omuzlarımızın üzerinden şöyle bir geriye bakınca Eduardo

Galeano'nun kitaplarına konu ettiği Guarao yerlilerinin o kadar yakınında, bilgeliklerinin hemen yamacında olduğuma inanasım gelmiyor.

O yerliler değil miydi dostlarına "Öteki Yüreklirim" diye seslenen? Onlar değil miydi yaşadıkları olumsuzluklar hatırlatıldığında "affetim" değil de "unuttum" deme bilgelikliğini gösteren?

Bizler hala öğrenciyiz yaşam okulunda. Ama o sade yaşamlı, mütevazı insanlar çoktan mezun olmuşlar bile!

Ne bekler insan yaşamdan? Duygularını doyasıya yaşamayı mı? İnandığı ilkeleri savunabilme özgürlüğünü mü? Bir çocuk saflığında, coşkusunda, umudunda var olabilmeyi mi? Her an doğanın kalp atışlarını duymayı mı? Bir mum ışığının yarı aydınlığına





kahkahaları katık etmeyi mi? Yağmurdan sırlıslıklam, çamurlara batmış, sineklerce ısırılmış (hatta örümcekler tarafından da), bir cipin tepesinde saatlerce zıplamış, terden üstündekiler tenine yapışmış olsa bile tuhaf, muzip, sarsak bir gülümsemeyi yüzünden silemiyor olma becerisini mi?

Bilmiyorum sizin tarifiniz nedir? E-hiçbiri de yanıtlardan biri elbette. Ama benimki garip bir karışım. Hatta belki de eriyik demeliyim. Şu yukarıda tarif ettiğime çok benziyor ve daha sıralamadığım pek çok şeye de... Ben böyle ilginç bileşeklerle mutlu oluyorum.

Ve yaşamımda çok nadiren söylediğim bir kelimeyi bu yolculuğuma dönüp baktığımda derin, çok derin söylüyorum . Ahhh, keşke...
Ah keşke o Sapo Şelalesi'nin suları altında daha fazla kalsaydım. Daha fazla baksaydım suların çağıldayarak akışına, daha fazla dokunsaydım ağaçların gövdelerine, daha fazla koklasaydım doğayı, daha çok balığın peşine takılsaydım, daha fazla sorsaydım, daha fazla öğrenseydim, daha fazla, daha

fazla... Ve daha az, çok daha az uyusaydım. Günde 3-4 saat böylesi bir ülke için çok fazlaydı.

İşte böylesi bir ülkeden böylesi duygularla döndüm. "Okumak mı, yaşamak mı?" sorusunun yanıtının her ikisi de olduğu mekandan döndüm. Chavez'i okudum. Bolivar'ı, devrimi, Barrio'ları, halkın uyanışını, toplumun değişimini... Doğayı yaşadım, farklı bir kültürü, bilgeliğin izlerini, doğallığın görkemini, yalınlığın büyüsunü... Ve sanki oradayken paralize oldum. Durdu zaman. Sustu dilim.

Şimdi sökün ediyor kelimeler, duygular... Daha söylenecek çok şey var... Yüreğimi yoldan çıkarmak içinse sadece küçük bir adım, tek bir kelime ve bir nefes...

Yine de ne kadar konuşsam hep söylenmemiş bir söz kalacak, dokunulmamış bir doğa parçası, yaşanmamış bir duygu. Öylesi bir zenginliği ve cömertliği var çünkü bu ülkenin. Doğası bin bir sese bürünüyor

sizi uykunuzdan uyandırmak için. Çiçekleri, balıkları, insanları bin bir renge bürünüyor aklınızı başınızdan almak için. Kültürü bin bir bilgelik sunuyor "çok bildim, hep bildim, hep bilirim" diyenleri utandırmak için. Politik dünyası yitirilmiş ümitleri sil baştan oluşturuyor "Hala ümit var!" nidaları attırmak için.

Ve yine de... Hala... Yaşanacak bir şeyler kalıyor o güzelim ülkeye, Venezuela'ya ait.

Ondan mı acaba döndüğümden bu yana gözlerimi biraz uzun kırpmanın yetmesi geçmiş zaman fotoğraflarının zihnime akın etmesi için? Hatta görmediğim yerlerini bile göresim gelmesi? O koca adamı, Chavez'i ailemden birini özler gibi özlüyor oluşum?

Yanıtları aramak için bile olsa yeniden gitmeye değmez mi dersiniz?

Yine bir ses duydum başımın üzerinde. Flap flap... Bir leylek kanat mı çırpıyor ne! Leylek havadaysa eğer ben niye buradayım ki!...

İsimsiz mağarada bir gece



Trekist

Yazı: İbrahim Demirkıran, Behiye İşler, Semra Ulhanlı
Fotograflar: Ertuğrul Ergül, Celal Demirkıran

Haftasonu çılgınlığı için elverişli ortam hazır. İsimsiz bir mağara ve bir ekip. Mağarayı daha önceki yürüyüşlerimizde bulmuştuk. Ekip üyelerimiz ise başlı başına bir olaydı. Bazıları bellerindeki rahatsızlıktan ötürü “ekşinli hayata” küsüp kendilerini likör, tarhana yapımı gibi ev işlerine vermişken, mağara deyince ayağa fırlayıvermişti. Bazıları ise Fas’da çalışırken bile interaktif ortamdan bizi an be an takip edip, mağara çağrışımı uyandıracak herhangi bir lafta, ilk uçağa otostop çekip yanımızda bitivermişti.

Kışın bollaşan su yüzünden girilmesi imkansız olan Melekşe Solak yaylasındaki bu isimsiz mağaraya trekking yürüyüşlerimizden aşınaydık. Birkaç arkadaşımız da daha önceden suyun ilerlemeye izin verdiği ölçüde keşif yapmışlardı. Ancak tam sonuna kadar gidilememişti. Kanyondu, scubaydı, mağarayı derken, yoğun geçen bir yazdan sonra kışa girmeden hem mağarayı keşfedelim hem de bir mağara kampı yapalım dedik ve kendimizi bu isimsiz mağaranın girişinde bulduk.

Normal insanlar evlerinde hafta sonunu

dinlenerek, aileleriyle geçirirken, bir grup kafadar trekist olarak, mazeret kabul etmeden grup elemanlarını topladık. Tabii belindeki rahatsızlık nedeniyle evde oturup böğürtlenli tarhana, domatesli tarhana imalathanesi açan, likör ve şarap imalatına da başlamayı düşünen İbrahim ağabeyimize “hadi bu hafta sonu mağarada kamp yapalım” demek, normal insanlarca zalimlik olarak algılanabilir. Gerçek görüldüğü gibi değildi işte. Biz onu zalimce kendini zorlayacağı bir aktiviteye değil kurtuluşa çağırıyorduk: Sakin bir hayattan kurtulmak için fırsat veriyorduk ona. O da bu fırsatı ikiletmedi doğrusu.

Ciddi iş hayatları ile haftasonu doğa maceralarına atılma güdülerini birleştiremeyip bölünmüş hayatlar yaşayan grup üyelerimizden biri olmak kolay değildi. Fas’a bile gidilse kaçış yoktu. Çünkü gerekirse, grup yurt dışından bile eleman transfer edebilirdi. Fas’ta tünel mühendisi olan kardeşimiz Ertuğrul zaten uydu aracılığıyla bizi gözetim altına almıştı. Gerçi haberleşmede ufak bir aksaklık olduğu ortaya çıktı sonradan (muhtemelen o sırada çölde kum fırtınası vardı). Biz “mağaraya gel” dedik; o ise etrafındakilere “tünel işi var” deyip ilk kargo uçağında ŞÖFER mahallinden yer kapıp geldi.

Cumartesi sabahı sıkı bir yürüyüşten sonra geldik mağaranın girişine. Burası bir çoban tarafından keşfedilmiş vaktiyle. Kışın su baskınına uğruyor, ancak yaz gelip sular çekilince girmek mümkün oluyor. Mağaranın girişi tilki inine benziyor, daracık bir giriş. Ayvaini ve Sarıkaya mağaralarını hatırlayınca ilk girişi bize küçük geldi.

İlerledikçe buz gibi soğuk hava akımını hissettik. Neyse ki hazırlıklıydık. Hepimiz yün içliklerini, fazla fazla sıcak tutacak kıyafetlerini yanında getirmiştik. Mağaranın sonuna kadar gittik ve büyükçe bir salona çıktık. 11 kişi bu geceyi burada geçirecektik. 11 kişi için hareket etme alanı çok da geniş değildi doğrusu, peki bu bizi caydırdı mı? Tabii ki hayır. Daha önce de kanyonda dip dibe 3-4 m² lik yerde 8 kişi kalmamış mıydık? Gören de dip dibe daha mı mutluyuz, o nedenle kendimizi böyle dar mekanlara atıyoruz sanacak. Alakası yok. Dar yerler gelip buluyor bizi.

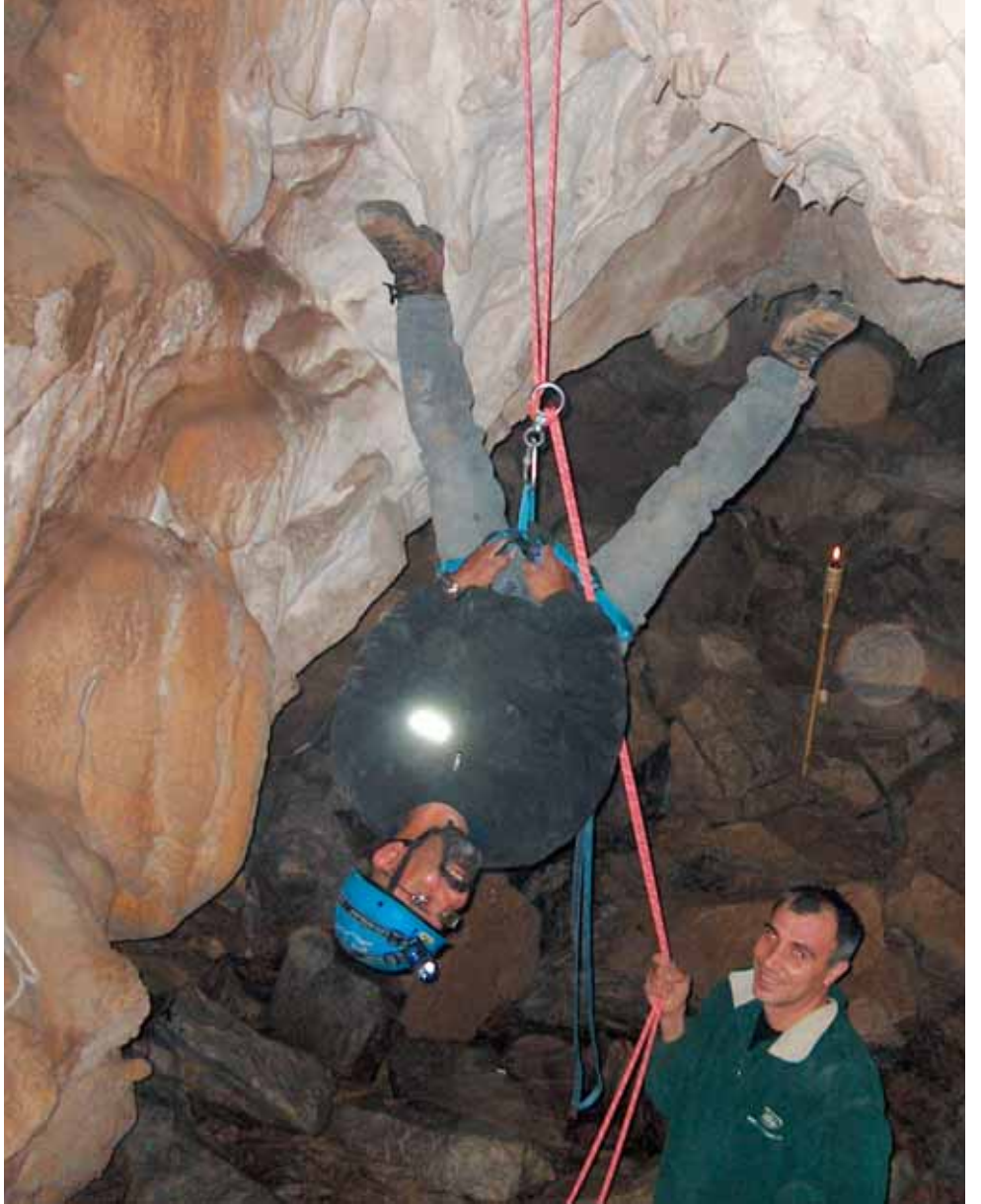
Hedefimiz mağarada olabildiğince çok kalmaktı. Biz de ev ortamı yaratmak için, konakladığımız galeriyi çok eksantrik yaptık.

Her yeri küçük mumlarla, girişini de Serap'ın meşalesiyle aydınlattık. Görüntü muhteşemdi. Küçük bir Ayasofya'daydık sanki. Ortada bir sütuna da bir fener konuldu. Ancak fenerin fazla ortada olduğu az sonra belli oldu. Özellikle ekibimizin boylu poslu erkek üyelerinden gelen çarpıtı giden çarpıtı fenere. Sonradan kafalarını gösterdiklerinde şaştık, meğirse baretsiz dolaşınca ne çok darbe alınmış...Hele Bahadır'ın kafasında resmen bir delik vardı. Eee, insan 2 metre olunca tedbiri elden bırakmamalı tabii ki.

İnsan birkaç mağara deneyiminden sonra, belgeselleri vs de takip edince mağaralar üzerine ahkam kesmeye başlıyor. Biz de aynı şeyi yaptık. Bu mağarada oluşumun devam ettiğine karar verdik. Sarkıtlar ve dikitler birleşmek için resmen yarışıyorlardı. Sarkıtların yanında oluşan perdeler, muhteşem akustik sesler veriyordu. Derken bu bilgi paylaşımının üzerine, İbrahim ağabeyin kafasına da pıt! diye koca bir su damlası düşmez mi? "Ne!! Ben şimdi sarkıt mı olacağım burada!!" diye panikle fırlayıverdi ayağa.

Bu arada mağaranın soğuğu ve nemini yavaş yavaş iliklerimizde hissetmeye başlamıştık. Hemen karar verdik: Bize "ekşin" gerek.

Zaten bu konuda hiç zorlanmıyorduk. Kaldığımız galeride iki tünelli bir baca oluşmuştu. Orkun hemen ipi döşeyiverdi; Celal, Bahadır ve Mehmet bacaya tırmanıp loca yapınca arkalarından Avukat Semra, Behiye, Aksel locada yerlerini aldılar. Küçükçük bir bacada insan bu kadar mı eğlenir? Tabandan 10 metre yükseklikte bir kovuktaki şamatayı kaçırmak istemeyen İbrahim ağabeyimiz de çıkmak üzere hamle



yapınca Orkun engeline tosladı. "Abi şimdi olmaz, daha erken" deyince, kös kös oturdu. Aramızda birbirimize duyduğumuz saygının güzel bir göstergesiydi bu olay. Büyük küçük fark etmeden karşımızdakinin lafını dinliyorduk, aferin bize.

Tırmanış ve mağaranın bacalarını keşif bizi başağı ısıtmıştı. Üstüne evden getirilmiş

güzel kumanyayı da yeyince değmeyin keyfimize modundaydı herkes. Bir arada, değişik, çılınca bir olayı yaşamının ayrıcalığıyla eğlendik; şarkılarla, fıkralarla keyfini çıkardık aktivitenin. Hele Ertuğrul'un Fas hikayelerini ayrı bir keyifle dinledik. Onun Fas'ta çalıştığını bilmeyen arkadaşları telefonla arayıp hal hatırdan sonra "nerdesin?" diye sorduklarında, "Fas'tayım"



dediğinde, hastayım anlayıp geçmiş olsun diyorlarmış ya pek güldük doğrusu. Bir ara konu aşktan açıldı. Dedik ki insanlar aşık olunca çılgın şeyler yaparlar, ama bizim aşık olduğumuzda yapacak hiçbir şeyimiz kalmadı galiba. Çılgınlık konusunda her şeyi bitirdik canım. Peki biz deli miyiz, aşık mıyız?

Mağarada da olsak vücut yoruluyor. Gece gündüz farkını anlamasak da kolumuzdaki saatler uyku vaktini gösteriyor. Gece olunca herkes kendine bir yer aradı. Bu pek de kolay olmadı. 11 kişinin de bu galeriye sığması zordu. Yatabilecek yer yok gibiydi, düz bir zemin ise hiç arama...Neyse ki arkada bir de misafir odamız varmış. 3 kişi oraya, diğerleri galeriye serpidik.

Mağarada uyumak aslında pek de kolay değildi.Şıp şıp hep üzerinize su damlıyordu. Alüminyum battaniyeler olmasa uyku tulumları sırlıklam olurdu. Üstelik bizim uyku saatimiz, yarasaların da avlanma saatine denk geliyordu. Sonunda uçşan yarasaları izleyerek uykuya daldık hepimiz. Uyandığımızda çoğunluğun yüz ifadelerinde, yattıkları yerdeki taşların gece boyunca onlara yaptıkları masajla getirdiği rahatlık izlenebiliyordu.

Sabah halimize bakıp güldük. Dışardan bakış pek bir zavallı duruyorduk. 11 derece sıcaklıkta, hareketsizlikten çok üşüdükleri için renk renk, yer yer kirlenmiş kat kat giysileri giyen ve damlayan sulardan saçları

devamlı ıslak 11 kişi. Sanki başından büyük bir felaket geçmiş de böylesine karanlık, soğuk, nemli ve kapalı; kötünün iyisi bir yere sığınmış, perişan, zavallı, sevdiklerini kaybetmiş, muhtaç insanlarız da, böyle bir ortamda sağ kaldığımızı sevinmeye çalışıyoruz. Belki bir süre sonra son yiyecek parçası için kavga bile çıkacak. Hani filmlerde olur ya.

Mağarada olmak birçoğumuzu aslında olumsuz etkiliyor, insanoğlu kesinlikle açık havada daha mutlu. Bu kez de grubun geneli suskunluk, agresiflik, huzursuzluk gibi bazı farklı tepkiler gösterirken sadece Bahadır arkadaşımızın kendinden beklenmeyen uysal, sempatik ve rahat tavırları dikkat



çekiordu. Gerçi sonra eşi Nebahat'den gerekli açıklamaları aldık. Meğer Bahadır normalde tatil köylerinde ve havuz başında agresif, huzursuz ve çekilmez bir hal alıyormuş.

Sonunda dönüş yolumuzda hesapladık, içeride tam 22 saat geçirmişiz.

Bu aktivite bizlere ekip ruhunun güzelliğini bir kez daha tattırdı. Güneşi özledik, yeşilin tonlarını, börtü böceği ne kadar çok sevdiğimizi anladık, en çok da insanları ne kadar sevdiğimizi bir daha hatırladık. Bizleri mağarada ziyarete gelen, fındık fıstığı esirgemeyen o güzel insanları

görünce sevinçten boyunlarına sarıldık, hepsine teşekkürler..

Böyle bir şeyi denemiş olmak çok iyi oldu. Bu tip aktiviteleri yaptığımızda kendimizi, tahammül süremizi, arkadaşlarımızı, kendimizdeki ve onlardaki farklılıkları çok daha iyi tanıyoruz. Üstelik sınırlarımızı da bir adım daha genişletmiş oluyoruz. Kesinlikle emin olduğumuz bir şey var: Birbirimizden aldığımız güven ve güç olmasa orada o kadar süre elbette kalamazdık.

www.pandul.org www.trekist.com.tr

Ekibimiz

Aksel: Ahçılığı çok güzel. Olmazsa olmazı salata, yine yaptı. Baca tırmanışı bir hanıma bu kadar mı yakışır? Sabah kalktığında agresif oluyor, uzak durun. derim. Biraz dağınık.

Behiye: Kardeşimin gözlerindeki samimi ve dost bakışlar mağaranın karanlığında bile sönmedi. Aslan yattığı yerden belli olur ya, Behiye'de aslan gibi hemen orada hakim bir tepe buldu. Düzenli ve tertipli.

Semra: Abi kız hep gülüyor, açık vermeye gelmez. İnce ince makara yapar. Enerjisini yanından eksik etmediği ay çekirdeklerinden alıyor. Tertipli, düzenli.

Av.Semra: Biri bu kıızı durdurmalı, olmadık deliklerden geçip, ekşin yapmaya bayılıyor. Annesiyle karşılaştığımızda her şeyi anlatıcağız. Buraya gelirken seminere gidiyorum diye evden kaçmış.Tam dağınık.

Serap: Belindeki rahatsızlıktan ötürü mağaraya giremeyeceğini düşündük. Ama gelmek için bizimle biraz boğuştu. Hele mağara tırmanışında küçük çaplı bir kriz yaşadık. Ancak cesur yürek olarak aktiviteyi sorunsuz tamamladı. Tertipli ve düzenli.

Mehmet: Çok samimi ve çalışkan olduğundan kızlar bir dediğini iki etmiyorlar, etrafında pervane olup üşümesin diye bir de aralarında yatırıyorlar. Kısınmamak elde değil. Tavada yağ eritip iki yumurtayı pişiremez ama tertipli ve yardımsever.

Celal: Elinden her iş gelir. Yemek organizasyonlarını çok iyi düzenler. Bahadır kankası yanındaysa her türlü çılgınlığı denemekten kaçınmaz. Gözü karadır. Tertipli.

Bahadır: İçten ve samimi bir arkadaş. Ekip ruhunun olmazsındandır. Grubun ağır işçisidir. İsteddiği bir şeyi vermezseniz kaba kuvvetini kullanıp, alır. Çantasında mutlaka kaçak bonibon taşır. Maalesef DAĞINIK...

Orkun: Çok yer, herkesten çok çalışır. Bilgisini paylaşmaktan zevk alır. Sıkıysa dinleme... Kim yardıma ihtiyaç duysa hep ordadır. Çok dağınık ve kapris yapar.

Ertuğrul: Kendisine has bir güzelliği var. Yemek sorunu yok. Ne versen yemez. Az laf, ince espri peşinde. Paylaşımıcı, iyi bir gözlemci. Tertipli düzenli.

İbrahim: Paylaşımıcı, gözlemci, tertipli, "ekşin" ve adrenalin düşkünü. Grubun abisi son sözü o söyler. Yerinde başkası olsa beli rahatsızken evinde istirahat yapardı ama o mağarada en rahatsız yerde yatmayı tercih eder. O bir kükreyen Aslandır (özellikle geceleri). Mizah dolu hikayeleriyle bütün aktivitelerimizin neşesidir.

Mevsim mi geç kalan Biz miydik erkenci?

İhsan Kuşçu
Foto: İhsan Kuşçu – Kemal Tekin

Beni off-road'a başlatan neden fotoğraf sevgisi oldu. Doğada fotoğraf çekmek için hep daha uzağa, daha yükseğe derken bir arazi aracı sahibi oldum; sonra da ister istemez off-road camiasına girdim. Sadece fotoğraf amaçlı bir şeyler planlamayalı o kadar çok zaman olmuştu ki..



kavaklar sararmış gibi. Kayınlar vb. hiç oralı değil.” Yamaçlara baktığımızda beklediğimiz yeşiller, sarılar, turuncular görünmüyor gerçekten de. Hala yoldayız ve ormandayız, bu bile bize çok keyif veriyor ama bir yandan gözlerimiz arayışa devam ediyor.

Milli Parka yaklaştıkça, altımızdaki yol daha da bozuluyor, üzerimizdeki yeşil dam daha da sıklaşıyor. Havadaki bulutlar arttıkça, kuytular iyice karanlıklaşıyor. Masallarda, hikayelerde geçen “ormanın derinlikleri” bu olsa gerek. Soğuk, nemli, hatta ıslak ve yeşil bir loşluk, giderek karanlık... Sonunda “Milli Park” tabelası, kurallar levhası, ücretler levhası. Ücret levhasında fotoğraf/film çekmenin de ücrete tabi olduğunu görüyoruz. Girişteki park bekçisi bu ücretlendirmenin ne zamana ait olduğunu bilmiyor, “Zaten uygulanmıyor” diyor. Yanımızdaki ekipmanı düşününce, iyi ki uygulanmıyor diyorum. Düşünsenize tabeladaki kuruşlar günümüz lirasına uyarlanmış...

Büyük gölün yarı çevresini dolaşan yola girdiğimizde, gerçek karşımıza çıkıyor. Sarının bütün tonlarını görmeyi ve görüntülemeyi hedefleyerek çıktığımız yolculukta karşımızda yeşilin tüm tonları duruyor. Bu muhteşem görüntüyü nefeslerimizi tutup, gözlerimizle içimize çekiyoruz.

Şeker Bayramı ve tatili yaklaşırken iş yerindeki arkadaşlarla tatil sohbeti yapıyoruz. Aslında benim plan yapacak halim yok, sevgili eşim tatilin ilk ve son günü nöbetçi. Yine de sohbetlere katılıp soranlara akıl veriyorum. Odamın kapısında Kemal görünüyor, düşünceli. “Na’ber dostum, tatilde necisin?” diyorum, “Aslında tam karar veremedim ama matarama çayı doldurup Yedigöller yapmayı düşünüyorum. Sabah erken çıkarım, geceye dönmüş olurum.” Ben zaten hazırım, hemen kısa bir plan yapıyoruz (eşlerden izin almak dahil), görev dağılımı vs. derken gün geliyor, sabahın beşinde yoldayız. Çok keyifli bir yolculuk oluyor. Sıcacık arabanın içinde neşeli bir sohbet tutturmuş gidiyoruz kilometrelere aldirmeden. Mengen’i hızla geçip 5km sonra orman yoluna sapıyoruz. Yaklaşık 40km sonra Yedigöller’e ulaşıyoruz. Mengen yolu her bakımdan avantajlı. Bir defa yarısına kadar (yaklaşık 20 km) asfalt ve araç kullanması inanılmaz keyifli. Yolun ikinci yarısı ise tipik orman içi toprak yol ve Milli Parka yaklaştıkça daha da bozuluyor. Sanki ziyaretçinin sabrını ve arabasının dayanıklılığını sınar gibi.

Orman yoluna girip bir süre yol aldıktan sonra, manzarada bir gariplik varmış gibi gelmeye başlıyor.

“Sence bir gariplik yok mu bu görüntüde?” diyorum. Nasıl yani? “Sanki çok fazla yeşil, uzman olan sensin ama, yaprak dökenlerin sararmış olmaları gerekmiyor mu?” “Haklısın, sanki sadece titrek



Yedigöller'i gören okurlar bilir, buranın güzelliği mevsimlerden bağımsızdır.

Sonbaharı eşsizdir Yedigöller'in, baharın renk renk, çiçek çiçek coşkusu, yazın doyumsuz serin yeşili, kışın beyaz giysisi... Kemal yanımda söyleniyor, "Biz mi erken geldik, yoksa mevsim mi gecikti?" Sonra cevabı yine kendisi veriyor, "Gece ısıları yüksek seyredince, bize de sarı yerine yeşilli görmek kalıyor". Ama manzara onu her yönden öylesine büyülemiş ki duruma üzüldüğünü hiç sanmıyorum.

"Hadi gelin size gölleri göstereyim". Milli Parkın en yukarı kesiminde yer alan Sazlıgöl'le başlıyoruz turumuza. Turumuzla birlikte bulutlar da iyice aşağı inip zaten zayıf olan ışığın, yaprakların altına inmesine engel oluyorlar. Sadece izleyip yağmur altında yürüyüşümüze devam ediyoruz. Şelaleler bölgesine doğru orman içinde ilerlerken gezimizin en keyifli etabı da başlamış oluyor. Orman mantarları... Mevsimin gecikmesi ağaçları biraz olsun yanıltmış olabilir, ama orman dîp florası sonbaharın nemli etkisiyle coşmuş vaziyette. Az ama muhteşem çiçekler ve binbir çeşit mantar. Konunun uzmanı olmadığım için ne çiçeği ne de mantarı bilemeyeceğim ama görüntünün tarifsiz güzelliğini hem izleyip hem de fotoğrafladığımı belirtmek isterim.



ayakta durma yeri, her yer insan ve araçla doluyor. Gözlerime inanmıyorum, bir dergide "çok kalabalık olabiliyor" cümlesini gördüğümü hatırlayıp "sanırım bunu kastetmişler" diyorum. Bu arada çayımızı ve yerimizi satma planları yapıyoruz. Her ikisine de çok talep var çünkü. Birer çay içip kalanı yan masaya ikram edip aracımızla oradan kaçıyoruz.

Bu geziden çıkarılacak ders:

Yedigöller'in her mevsimini görme ayrıcalığına sahip biri olarak, buranın özel bir mevsimi yok, her mevsim ayrı güzel ama, fotoğraflarınızı gören herkesin iç geçirmesini istiyorsanız "sarı mevsimi" seçmenizi öneririm. Eğer fotoğraf çekmeye gidiyorsanız tatil gününü seçmemenizde yarar var. Tatil günlerinde ağaç başına en az bir insan düşüyor. Hem ayrıca hafta içi giderseniz şömineli dublex "bungalov"larda yer bulma şansınız çok yüksek. Seçiminiz ne olursa olsun bu güzelliği mutlaka ziyaret etmeli, fotoğraflamal ve o görüntüleri arkadaşlarınızla paylaşmalısınız. Onların yüz ifadesini gördükçe ne kadar ayrıcalıklı olduğunuzu anlayıp daha da keyif alabilirsiniz.

Her mantarı durup incelemek, fotoğraflamak ve Kemal'den bilgi almak çok keyifli oluyor.

Az sonra "dilek çeşmesi" denilen çeşmeye geliyoruz. 7 tane ağızdan bir kütük yalağa akan tarifsiz lezzetli ve bir o kadar soğuk sulardan diş sızılarımızın izin verdiği ölçüde içiyoruz. Kiskanç bakışlar altında mataramı dolduruyorum, çünkü yol arkadaşlarımın matarası yok. Yokuşu biraz daha inince ayaklarımızın altında şelaleyi görüyoruz. Dökülme mesafesi kısa olan şelale, insanı içine çekecek kadar güzel. Düşme tehlikesini göze alıp yosun kaplı kayaların üzerinden seke seke yaklaşabildiğimiz kadar yaklaşip fotoğraf çekimi yapıyoruz.

Gezi için yaptığımız planın son durağı "Büyük Göl" civarında fotoğraf yürüyüşü, çay içme ve dönüş hazırlığı oluyor. Yukarıda bir yerde bıraktığımız aracımızı alıp "Derin Göl" kıyısındaki otoparka girdiğimizde araç ve insan kalabalığı bizi oldukça şaşırtıyor. Kıyıda ki masalardan birine oturup çayımızı pişirmeye, küçük bir masa kurmaya başlıyoruz. Az önce "uf amma da kalabalık" dediğimiz yerin, aslında ne kadar kalabalık olabileceğini görüyoruz.15 dakika gibi kısa bir sürede bir sürü tur otobüsü, özel araç, aynı anda araçsız yürüyüş grupları vb. derken park alanı, oturma alanı



Rus Ruleti mi? Mantar mı?

Yazı: Bio. Dr. Kemal Tekin

Bilmediğiniz mantarı yemektense RUS RULETİ oynayın! İnanın, canlı kalmak için şansınız daha yüksek. Rus ruletinde ölme şansınız 6'da 1. Zehirli mantarda ise 6'da 5.

Yeryüzünde varolan yaşam, dünyamızı güneş sistemindeki diğer gezegenlerden farklı kılmaktadır. İnsanların başta gıda olmak üzere temel ihtiyaçlarını karşılamasında vazgeçilmez bir yeri olan canlı kaynakların temeli, biyolojik çeşitliliğe sahiptir. Biyolojik çeşitlilik, genetik farklılıklara sahip canlı türlerden oluşan, çok yönlü ekolojik işlevlere sahip değişik ekosistemlere dağılmış bulunan, sayı bakımından zengin canlılar topluluğunun oluşturduğu yaşam dünyasıdır. Ancak biyoçeşitlilik, son yüzyılda artan insan baskısı nedeniyle önemli ve geri dönüşü mümkün olmayan zararlara uğradı. İnsan faaliyetlerinin bir sonucu olarak, ekosistemler, türler ve genetik çeşitlilik, doğal orandan çok daha hızlı bir şekilde tahrip oldu. İnsanın çevreyi olumsuz etkilediği bu çağda tür kayıplarının, daha önceki dönemlerden 1,000-10,000 kez daha hızlı olduğu sanılıyor.

Yedigöller bir çok canlı formunun doğal mekanı. Bu yöre, havadaki nem ve çiseleyen yağmurun toprakla öpüştüğü anda ortaya çıkan koku, yağmur damlalarının yapraklardaki ritmi ve özellikle ağaçların sunduğu renk senfonisi içinde ruhumuzu damıttığımız doğal bir imbiç. Kayın, Sarıçam, Göknaar, Akçağaç ve diğer karışık ağaçlardan oluşan ormanında, kızıl ve kahverenginin değişik tonlarına dönüşen yapraklarıyla ağaçlar, çalılar, yüzlerce otsu bitki, eğrelti, liken, ciğerotları ve mantarlar çıkıyor karşımıza.

Ülkemiz, sahip olduğu flora ve iklim koşulları nedeniyle değişik ortamlarda yetişen doğa mantarları yönünden oldukça zengindir. Bu nedenle yenen makromantar türleri, ülkemizin pek çok yöresinde yetişme mevsiminde toplanarak ya yemeklik olarak kullanılır ya da ticareti yapılır. Yapılan bilimsel çalışmalarda yurdumuzda 40 civarında yenen mantar türü olduğu tespit edilmiştir. Mantar toplamak birçok ülkede ilgi çekici bir doğa sporu olarak görülür. Çünkü bu faaliyet; temiz havada, doğada gezinme ve dikkatin arama için yoğunlaştırılması nedeniyle aktif bir çaba gerektirir.

Makromantarlar

Makromantarlar klorofili olmayan, hiflerden (ipliksi yapılar) oluşmuş canlılardır. Belirgin şekilleri ve yaşam döngüleri ile bitkiler dünyasında ayrı bir alemdirler. Eşeyli ve eşeysiz olarak, sporlar oluşturarak ürerler. Klorofil içermediklerinden karbonhidrat, yağ, nişasta gibi organik maddeler



oluşturamazlar, bu nedenle saprofitler (diğer canlılara ihtiyaç duyarlar, asalaktırlar). Çayırda, yol kenarlarında, ormanlarda, ağaç altlarında, hepimizin sadece bir bölümünü (şapkasını) gördüğü çok değişik renk ve şekillerde makromantarların, canlılar aleminde çok önemli fonksiyonları vardır. Mantarları asil önemli kılan, ölü veya canlı organik maddeleri parçalamaları ve yaşam döngüsü içinde önemli olan Karbon (C) ve Azot (N) çevrimindeki rolleridir.

Zehirli Mantarlar

Makromantarların yenebilen ve zehirli türleri vardır. Gelişme dönemlerinde bu mantarların bilinçsizce yenmesi ile oluşan zehirlenme olayları hemen hemen her yıl görülmektedir. Zehirli mantarları kolayca tanımlayacak pratik bir ayırım kuralı yoktur. Bu nedenle iyi tanınmayan, yabancı ve bilinmeyen mantarların yenmemesi gerekir. Önerimiz; ellendiğinde sararan çayır mantarlarından (Agaricus3 türleri), DDT, turp kokusunda olan orman mantarlarından (Hebeloma4, Inocybe5, Cortinari6 Türleri), ortası çukur ve büzülen (Annulusu ve vulvası olan) Amanita7 türlerinden kesinlikle uzak durulmasıdır.

Yanlış inanışlar ve doğruları

Bir mantarın zehirli ya da zehirsiz olduğuna karar vermek için hiçbir KURAL yoktur... Tek çare her mantarı tek tek tanımadır. Fakat halk arasında gerçekte ilgisi olmayan birtakım yaygın fikirler vardır ki, insanı kolayca yanıltıp zehirli bir mantarın yenmesine neden olabilir... İnsanları yanıltan, bu nedenle zehirlenmelerine yol açan sayısız yanlış inanışların en göze çarpanlarını aşağıda doğrusu ile birlikte görebilirsiniz.

“Canlı odunda gelişen mantarlar zehirsiz, ölü odundakiler zehirlidir.”

Böyle bir kural yoktur. Her iki çeşit odun

üzerinde hem zehirli hem de zehirsiz mantarlar rahatça gelişebilmektedir. Örneğin canlı ağaçlar üzerinde büyüyen mantarlardan istiridye mantarı, bal mantarı, biftek mantarı yenebilir, Ganoderma ve Fomes türleri yenmez.

“Kolayca soyulabilen, pişirilirken gümüş kaşığı karartmayan, çayırda yetişen mantarlar zehirsizdir.”

Bu inanış doğru değildir. Zehirli mantarlar içinde yukarıda söylenenlere uygun türler bulunmaktadır.

“İlkbaharda çıkan mantarlar yenebilir.”

Kesinlikle yanlış bir inanıştır. İlkbaharda yetişen ve çok zehirli olan mantar türleri vardır.

“Tuzlu ve sirkeli su ile yıkanırsa mantarın zehiri gider.”

Zehirli bir mantar türü herhangi bir muamele ile hiçbir zaman yenebilir hale getirilemez. Özellikle amatoksin içeren mantarların yapısı hiçbir işlem altında bozulmaz ve zehirleyici etkilerini yitirmezler.

“Böcek vs. hayvanların yediği mantarlar zehirsizdir.”

Böcek gibi hayvanlar ile insanların biyolojisi farklı olduğu için, insanı öldüren bir mantar böceklere veya diğer hayvanlara bir şey yapmayabilir. Örneğin insanlar için tehlikeli bir mantar olan ve zehirlenmelerin neredeyse % 95'inden sorumlu Amanita phalloides (ölüm meleği) mantarını, Amerikan tavşanı (Lepus americanus) severek, bolca yer ve hiçbir zaman zehirlenmez.

“Yüzeyi yapışkan olan mantarlar zehirlidir.”

Böyle bir genelleme yapılamaz. Örneğin Çam Kabara Mantarı ve en iyi yemeklik mantarlardan Çörek Mantarı gibi mantarların şapkası yapışkandır.

“Kırıldığı veya ezildiği zaman süt gibi sıvı akıtan mantarlar zehirlidir.”

Böyle bir genelleme de yapılamaz. En lezzetli mantarlardan biri olan Kanlıca Mantarı turuncu renkte bir sıvı çıkarır. bunun yanı sıra zehirli olup, sıvı çıkarmayan Russula gibi mantar türleri vardır.

“Suda kaynatıldığında mantarın zehiri gider.”

Bazı türler için kısmen doğru olabilir, ancak genelde zehirli bir mantar kaynatmayla zehrinden arındırılamaz...

Size önerim, çok iyi bildiğiniz bir konu değilse, mantar yemek istediğinizde market raflarındaki kültürel ürünlere yönelmenizdir. Ve sakın **TANIMADIĞINIZ MANTARI YEMEYİNİZ!**

Teknik, beceri, cesaret ve denge Enduro



Türkiye Motosiklet Federasyonu Türkiye Enduro Şampiyonası'nın 5. ayak yarışı 19 Kasım'da Hitit Motosiklet Kulübü – HMK organizasyonu ile Ankara'da düzenlendi.

Çankaya Mühye Köyünde start alan yarışa 40 sporcu katıldı. Motosiklet ve ATV sınıflarında katılan Türk ve yabancı sporcular yeni hazırlanan parkura mümkün olduğu kadar hızlı adapte olup avantaj sağlamaya çalıştılar.

Kubilay Karaca başkanlığında, Ankara'nın tek motosiklet kulübü olarak çalışmalarını sürdüren HMK tarafından hazırlanan parkur, doğal tribünlü yapısı ile seyircilere rahat ve zevkli bir yarış izleme şansı verdi. Havanın güzel olması da hem seyirciler, hem organizasyon, hem de yarışçılar için güzel bir haber oldu.



Yeni oluşturulan 54 kilometrelik yarış parkuru alışılmışın üstünde zorluk derecesi ile yarışçıların zevkli bir mücadele sergilemesine olanak tanıdı. Kondisyon isteyen, yetenek ve teknik becerinin bir arada kullanılmasını gerektiren parkurda 4 etap olarak gerçekleştirilen yarış sırasında ufak tefek kazalar ve aksilikler yaşandı. Zorlu parkurdaki dik eğimler ve zeminin bazı yerlerde balçık olması yarışçıları çok zorladı. Ancak yarışın akışını etkileyecek ciddi bir aksilik yaşanmadı.

Bir veya birden fazla klasmana toplu start imkanı veren Enduro Parkuru seyircilere farklı görsel enstantanelerle farklı heyecanları bir arada izleme şansı verdi. Kendi alanlarında çok başarılı olan ünlü sporcuları izlemeye ve desteklemeye gelen kalabalık seyirci grupları tezahüratları ile yarışçıları motive etmeye çalıştılar.

Yeni parkur, zorluk derecesi ile yarışçıların beğenisini kazanırken, yarış alanı içinde yer alan Paintball sahası gibi farklı spor alanları ilgi çekti.

Yarış sonunda E1A sınıfında KTM 125 ile yarışan HMK'lı yarışçı Cihan Nurcan, E1B sınıfında Yamaha 250 ile BMK'dan katılan Serkan Özdemir, E2A'da MMK adına KTM 450 ile yarışan Ümit Salkım, E2B sınıfında Yamaha 450 ile BMK'lı yarışçı Y.Hakkı Günal, E3A sınıfında KTM 525 ile yarışan BMK'lı sporcu Kunter Kuşçu, E3B sınıfında KTM 525 ile yarışan HMK'lı sporcu Yavuz Kantur ve ATV sınıfında Polaris 500 ile Mahmut Akülke birinci oldular.



TÜRKİYE ENDURO ŞAMPİYONASI
5. AYAK MÜHYE KÖYÜ YARIŞI 18 - 19 KASIM 2006

Derece	Motor No	Yarışçı	Marka	Kulüp	Sınıf
1	62	Mahmut Akülke	POLARIS 500	EMK	ATV
2	30	Cem Özakbaş	POLARIS 500	EMK	ATV
3	140	Ayşe Kıraz	POLARIS 450	GEÇİCİ	ATV
1	50	Cihan Nurcan	KTM 125	HMK	E1A
2	38	Ahmet Ağaoğlu	KTM 250	EMOK	E1A
1	74	Serkan Özdemir	YAMAHA 250	BMK	E1B
2	65	İbrahim Taş	KTM 250	BMSK	E1B
3	95	Ersin Tuncay	KAWASAKI 250	EMOK	E1B
1	8	Ümit Salkım	KTM 450	MMK	E2A
2	22	Kemal Kantar	KTM 450	HMK	E2A
3	23	Hüseyin Neziroğlu	HONDA 450	BMK	E2A
1	71	Y.Hakkı Günal	YAMAHA 450	BMK	E2B
2	142	İlyas Demirtaş	SUZUKI DRZ400	HMK	E2B
3	118	Batu Derer	KTM	HMK	E2B
1	43	Kunter Kuşçu	KTM 525	BMK	E3A
2	12	Paul Lucien Lebbink	YAMAHA 450	EMOK	E3A
3	4	Fırat Şahin	KTM 510	EMOK	E3A
1	116	Yavuz Kantur	KTM 525	HMK	E3B
2	126	Murat Kızak	KTM 640	HMK	E3B
3	139	Paulo Antunes	HONDA 650	HMK	E3B

Haydi kadınlar denizeee...

I. Uluslar arası Kadınlar Yelken Kupası / TBYC

07-13 Ekim 2006, Turgutreis - Bodrum

Selma Uca - Women of Kahve Dünyası



11 Ekim Çarşamba

Sabah erken minibüsümüzle Turgutreis'te otelimizden ayrılarak Yacht Bodrum Marina Club'ta kahvaltıya gittik, sonrasında teknede hazırlıklar ve marinadan ayrılış. Kuzey hakim rüzgarda yarış komitesi şamandıraları atarken filo çoğalmaya başladı. Start hattı kurulması sırasında en rüzgaraltı teknelerden biriydik ve bizi 150 dereceden hafif bir hava karşıladı. VHF ten yarış komitesine durumu bildirmeyi uygun gördük. Yeni hava da yayılmaya başlayınca Komite bir süre sonra telsizden E kod bayrağını arya ettiğini ve yeni parkur düzenlemesinde olduğunu bildirdi. Biraz da havanın ne yaptığını anlamaya çalışıyorlardı. Bu üçgen konfigürasyonda seyredilecek rotalar kod bayrakları ile belirleniyor.

Muhtemel start hattına ilerlerken ilk günden beri ekibimize çok sempati gösteren Hollandalı kadın yelkencilerin bulunduğu COGNAC teknesi bize serenade eder gibi şarkılar söyleyince, ekibimizden Aylin de onlara bir şarkı hediye etti. Bu yakın seyir de, aklımıza teknedeki CD'leri çağırırdı (birden:). İşte ne olduysa o zaman oldu:) Müzikle tekneler birbirine yakınlaşınca teknelerin

güverteleri dans pistine dönüverdi, halka oluşturacak şekilde seyir ederek müziğe uyduk, halka gitgide büyüdü:) Yarış komitesinin parkur düzenlemesi sürdüğünden bir gözümüz de komite botundaydı. Sonunda telsizden bir düdük sesiyle kendimize geldik, tehir indirilmiş ve yarış modu gelmişti:) Telsizdeki anons ise esprili idi: "dancing ladies"

Komite botunda A kod bayrağıyla seyredilecek rotamız ilan edilmişti. Gene ilk Mavi grubun startından 10 dk. sonra 14-15 knts ortalama rüzgar şiddetinde Yeşil grup olarak startın son saniyelerine girdik. Start işareti sonrası bir seda ile işareti ile bireysel geri çağırma X kod bayrağını görünce VHF'e kulak kesildik; OCS çağırısı COGNAC teknesine idi. Duyar duymaz startını yenilemek üzere manevraya başladı, biz orsa seyrimize konsantre olduk. Karaada tarafındaki ilk şamandırayı geçtikten sonra ada karantısında iyice düşen rüzgarla balon seyirinde mavi gruptan teknelere yavaş yavaş yetiştik, ama rüzgar istikrarlı bir şekilde düşmeye devam ediyordu. Birbirleriyle çekişen mavi grup teknelerinin rüzgarını kapatmamak için yükselerek onlardan uzaklaşarak bir rota izledik. Hava bir ara tamamen bitti

neredeysen, artık yüzümüzde ensemizde hissedebildiğimiz rüzgar yönlerine göre seyir başladık. Lider tekne mavi grupta yarışan ELAN ONE idi. Boğazdaki şamandırayı bizden önce geçti. Arkamızdaki filoya baktık, rüzgar hiç elverişli değildi. Yarış komitesi doğru bir kararlar start ettiğimiz Bodrum Kalesi açığındaki şamandıra rota kısaltmasıyla finiş alınacağını bildirdi. Sığlık Feneri' ne kadar balonumuzu söndürmeden ELAN ONE'a yaklaştık. Sonrasında Kuzey'den tazeleyen hafif rüzgarda Mavi ve Yeşil filonun ilk teknesi olarak finiş hattını geçerek IRC 1 de 1. olduk. Bizden az bir süre sonra finişe giren ELAN ONE'ı karşılayıp birbirimizi kutladık. Ardından denize girelim moduna geçilince arkadaşlarımızdan dördü kendini teknedan suya attı :)

Bodrum Milta Marina'ya bağlanma ve tekneyi neta etme sonrasında Burak Algon arkadaşımızın tavsiyesi ve rezervasyonu ile Halikarnas'ta Berk Balık'a gittik. Teşekkürler Burak, çok memnun kaldık... Herkese tavsiye ederiz. Karadan gitmek yerine lojistik botumuzla intikali tercih ettik. Keyifli ve deniz mahsulü bol lezzetli yemek ve arada yağın sağanak yağmur sonrasında kaçakımsı havada botla geri döneceğimizi o zaman tahmin etmemiştik (elbet:) Neyseki şimşekli havaya ve yağmura yakalanmadan Marina'ya girmeyi başardık. Orada IRC 1 2.'si COGNAC dümencisi ile karşılaştık, onu ELAN ONE dümencisi izledi. Her ikisi de çok keyifliydi, paylaşması çok güzel bir duygu... Marina'dan ayrılmadan olası havaya karşı Şah Mat kızımızın tonoz ve koltuk halatlarını kontrol ettik. Gene Turgutreis yolu göründü, minibüsümüzle otelimize döndük. Duş sonrası TV karşısında kimimiz TUR-MOL futbol maçını izlerken, kimimiz laptoplarında çekilen resimleri kopyalamakla meşgul, kimimiz haberlerimizi yazmaya mola vermiş:), kimimiz de yaptığımız video çekimleri ile gülmekten kırılıyor:) Çok güzel anılarımız olacağına benzer; yıllar sonra izlerken gene keyifleneceğiz... Simdi artık uyuma zamanı, yarın sabah gene erken Bodrum' a gideceğiz. Rotamız Bodrum – Yalıkavak. Poseidon'u seviyoruz, bize ihanet etmemesini diliyoruz.

12 Ekim Perşembe

Bize mail atarak haberlerimizi paylaşmaktan keyif alan tüm yelken dostlarına teşekkür ederek başladık 12 Ekim günümüzüze... Bu sabah otelimizde kahvaltı edip Bodrum'a

gittik. Islak bir günün habercisi bulutlar sonunda gözyaşlarını döktüler. Neyse ki yarış esnasında hızını kesti. Marina'dan ilk ayrılan gruptan olduk; yarış komitesinin telsiz konuşmaları sonrası start hattı kuruldu. Kimi zaman 10 knts'ı bulan, kimi zaman düşen ve yön değiştiren genel Kuzey hakim rüzgar, tüm ekipler gibi bizi de endişelendirmişti. Hat sahile çok yakındı ve Karaada boğazının taze havasından uzaktı. Bulduğumuz Yeşil gruptan 10 dk. önce start eden mavi grubu izlemeye koyulduk. Endişemizde haklıydık, Mavi filo için çok zor havasız bir start oldu. Telsizden ELAN ONE teknesinin kendi gibi mavi grup teknesi MEKİ'ye protesto bildirimini duyduk (bu yarış talimatındaki madde gereği). Yeşil grubun son beş dakikası kah hafif sağanaklı, kah rüzgarsız geçti. Start işareti verildiğinde grubun en sonlarında start edebildik, boğazdaki havaya girebilmek için çok çabaladık. Sonrasında biraz yükselerek balonumuzu bastık. Rüzgar artık 16-17 knts ortalama ile kimi zaman da 20 knts'a ulaşabiliyordu. En az hata ile seyretmeye çalışmamız önümüzdeki teknelere yaklaşmamızı sağladı. Bodrum – Yalıkavak rotası üzerinden geçilmesi gereken kapı (iskelede bırakılacak şamandra) Turgutreis açıklarında idi, yarış komitesi koordinatlarını zaten vermişti. Bir ara COGNAC teknesinin broça duser bir pozisyonu oldu, ardından telsizden dümen sistemi ile ilgili bir problemi olduğunu duyduk, önümüzde hızla seyir ederlerken balonu indirdiklerini gördük. COGNAC bir First 40.7. Turgutreis kapı şamandrasını çok dar açılı bir balon ve sağanaklı seyirle geçtiğimizde 17 teknelik filodan önümüzde dört tekne kalmıştı. Yalıkavak'taki finiş hattına ise tüm filonun üçüncü teknesi olarak girdik. IRC 1 de 1. olduk. ELAN ONE (ISR) ilk finiş yapan tekne oldu ancak bulunduğu mavi grupta 2. oldu. Port Bodrum Yalıkavak Marina'ya girmeden ekip olarak gene denize girme modumuz depreşti:) Burayı bilen arkadaşlarımız "o kadar temiz denizi var ki, marinada bile yüzülür" deyince kanal (16 ve) 72 dinleyen marinaya kendimizi tanıttık (Bodrum Milta Marina 16 ve 73 dinliyor), yarış teknelerine ayrılmış pontona bağlandık. Son neta durumları ardından cuupp denize:) Yorucu ama sonu keyifli seyir üzerine iyi gitti doğrusu.... Ardından ekip olarak bir güzel marinada karnımızı doyurduk. Deniz havası acıkırtıyor:)

Akşam Port Bodrum Yalıkavak Marina ve yat kulübünün daveti ve günün ödül töreni vardı. Başından sonuna çok eğlenceli geçti, bol oynamalı, sonunda sahnede bir dansöz belirdi. Aslında zenne de aramızdan biri 'adam dansöz' yakıştırmasını uygun gördü:)) 13 Ekim son yarış günümüz, yüreklerde neşe, gözlerde uyku vardı, 21:30 gibi Turgutreis'e yola çıkıyoruz. Yarın rotamız Yalıkavak – Turgutreis olacak.

13 Ekim Cuma

Son yarış gününe gene erkenden başlayıp Turgutreisten Yalıkavak' a gittiğimizde bizi çok güzel Yıldız rüzgarı karşıladı.

Tekneler teker teker Port Bodrum Yalıkavak Marina'dan ayrılarak, muhtemel start yerine doğru ilerledi. Komite botu start hattını kurduktan sonra önce Mavi gruba ardından bulunduğumuz Yeşil gruba startlar verildi. Rotamızda ilk geçiş Kiremit Adası ardından Çavuş Adası idi; sonrasında D-Marin Turgutreis Marina açıklarındaki kapıdan geçerek tekrar Çavuş Adasını iskelede bırakarak finiş yapılacaktı. Rota ortalama 17 knts rüzgarla geçti. Kapı dönüşü ile Çavuş Adası son dönüşünde Mavi gruptan önümüzde sadece ELAN ONE kalmıştı ve finişe tüm filonun ilk giren teknesi oldu, biz de 2. tekne olarak finişe girerken Yeşil grubun ilk finişini yaptık ve IRC I de 1 olduk.

Finiş sonrası tekne toparlanırken teker teker finişe giren tekneler birbirlerini kutladılar ve bir kısmının gene güverte üzeri dans pistine döndü:)) Bu finiş sonrası şenlik ardından filo yavaş yavaş marinaya girmeye başladı. Pontona bağlanan ELAN ONE'ı sulu bir şekilde karşıladık. Fırsatını bulur bulmaz onlardan karşılık geldi elbet:) Ekip arasında fısıldaşmalar sonunda lojistik desteği ile bizi var eden Engin Pulhan arkadaşımızı denize atmaya karar verdik. Bir haftadır yedi kadın arasında kalmasına rağmen halen sakin görünen Engin'e bunu da yapacaktık:)) Tabii Engin tek başına kalmadı, Mihrî ve Gül de kendilerini beraberinde suda buldular:) Bir kısmımız teknedeki işlerini bitirdikten sonra D-Marin havuzunda soluğu aldı. Sonra hep beraber otelimize biraz dinlenmeye ve akşam yapılacak ödül törenine hazırlandık. İlk gün lojistik botunda yaptığımız duvak şov ödül törenine taşınacaktı:)

Törende katılım sertifikalarının ekiplere takdimi ardından ödül törenine geçildi. IRC I ve II derecelerinde eşitlikler vardı. IRC I de Anakara Yelken ekibi COGNAC ile beraber eş puana sahipti; eşitlikler kurallar gereği yapılan en iyi derece lehine bozulduğundan 4. oldular ama COGNAC ekibi her zamanki ince samimiyetleri ile WINDSEA'N ekibini de yanlarına çağırды, görülmeye değerdi. Diğer bir eşitlik de IRC 2 de 2. ve 3. arasında vardı, eşitlik gene aynı şekilde AURIGA lehine bozulunca MEKİ 3. oldu. Biz ödülümüzü almaya duvaklarımızla gittik, çiçeklerimizi attık:) Çok keyifli ve eğlenceli törende kurtlar döküldü halıyla... Güzel yeni tanışıklıklarımız oldu, dostlukların devamını diliyoruz.

Harika bir hafta yaşadık tüm katılımcı ekipler olarak. 17 teknelik bir filo ile bir ilke imza atıldı, ilkinde arkasında durduk, nicelerinde gene olmayı arzuluyoruz... Öncelikle, yelken camiamızda adını sıkça duymaya başlayacağımız ve bize bu yarışa katılma imkanı sağlayan sponsorumuz "KAHVE DÜNYASI"na, ardından lojistik desteği ile her anımızı paylaşan sevgili Engin Pulhan arkadaşımıza, organizasyon yükünü taşıyan TBYC nezdinde sevgili Meltem Özer ve Neslihan Karayel'e, yarışın organizasyonu ana sponsoru Turgutreis Belediyesi'ne, rotalarımızın varış noktalarında bizi ağırlayan, ödülleri ile kucaklayan merkez D-Marin Turgutreis Marina, Bodrum



Milta Marina ve Port Bodrum Yalıkavak Marina'ya, deniz emniyetimiz için Sahil Güvenlik Komutanlığı'na, Bodrum Arama - Kurtarma ekibine, kendimizi evimizde hissettiren Turgutreis Kortan Otel yönetici ve personeline, bu kupaya can veren, yarışa yurtiçinden ve yurtdışından katılan tüm deniz sevdalısı kadın yelkencilere, yarış komitemize, jüriye, karada ve denizde emekleri ile destek veren herkese, paylaşımları ile kulübümüz İstanbul Yelken Kulübü'ne, güzel kızımız Şah Mat-Kahve Dünyası'na, lojistik şişme bot desteği için Barbaros arkadaşımıza ve nereye gidersek gidelim bize nefis kahve ikramlarını sunmak için Kahve Dünyası Karavanıyla gelen yüzlerinden tebessümleri hiç eksik olmayan Ebru, Didem ve Alptekin' e sonsuz teşekkürler...

Ülkemizde nice keyifli ve başarılı organizasyonlarda buluşmak ve Denizin keyfinde, yelkenin ufkunda yeni rotalarda görüşmek üzere,

Notlar:

IRC I 1. si Şah Mat – Kahve Dünyası teknesinde en çok söylenenler:
 "Bi dakkaaaa...."
 "Gelmiyyoooo bu yaaa...."
 "Hay bu bitmeyen senfoniiii..." (suya inmeye bayılan balon iskotaları toplanırken:))
 "Ver co□kuyuu....." (genoa olu□a verilirken:))
 "Gitti karizma..." (beklenmedik resim ve video çekimlerinde:))

Yabancı ekipler arasında tekmemizin ismi:
 "Coffee Boat":)

En çok çalınan ve oynanan/oynatan CD:
 Serdar Ortaç

TAŞ ÜZERİNE ÖYKÜLER ENGELLER ÜZERİNE ÖYKÜLER...

Ercan Tural
www.alternativecamp.org

Taş üzerine öyküler yazılır... doğrudur... hikayeleri vardır taşların... kısa uzun... hüzünlü neşeli... yaşanmışlığa dair... sürüklenmişlikler üzere... dalga sirtlarında ismi bilinmez kıyılara...

bir o kadar yassıdırlar hırpalanmışlıklarıyla... yolculuklarına dair öyküleri taşları mat renklerinde... kurduklarında ayırımına vardığımız...

kimi kez ıslak bedenlerinde delişmen bir geçmişin coşkulu estetiği... cebimizde taşıdığımız.

öykülerimiz vardır taşların bize dair yükledikleri... dile getirmeye cesaret edemediğimiz...

taşların öyküleri vardır yazılan.. bizim öykülerimize benzer.. öykülerimize bize benzer.. öyküleri taşların...!

onların öyküleri vardı... kurgusunu kendilerinin yapmadığı... ve belki de içinde bile olmak istemedikleri... oysa ana karakteri oldukları öyküleri vardı onların...



1.öykü: .../... çok iyi futbol oynuyordu... okul takımıyla başlayan ve amatör kümeye uzanan bir kariyer yolculuğu öyküsü... kıvrak bir beden, sağlam bir duruş, çeviklik, sürat ve güç... geleceği olan gerçek bir profesyonel futbolcu adayı.. ideallerle süslü gençlik heyecanları... beklentiler ve yaşama sevinci... sağlıklı bir gencin klasik yaşam öyküsü... giriş-gelişme ve.... sonuç...!!

Sonuç klasik değil oysa bu öyküde... kurguda yoktu bir u dönüş yasağına rağmen kaçak dönüş yapan bir arabanın kahramanımızın bisikletine çarpması... ve sonra onu orada öylece bırakıp kaçması... dakikalar süren bekleyiş... acemi, cahil ama iyi niyetli ellerin hırpalayan kucaklayışları... eksik donanımlı bir ambulans... gecikmeler... kötü müdahale... yetersiz bakım...

ve öykünün kurgulanmayan sonu... yaşama küskün, umutsuz, bunalımlı, hareketsiz ve spordan tümüyle kopmuş bir genç... biten gençlik idealleri... tekerlekli sandalye ... engellenmiş bir sosyal yaşam...

o artık yeni bir öykü yaşıyor...!

2.öykü: .../... çok iyi dans ediyordu... yaşamak onun için dans etmekte...okuldan çıkıp dans salonuna koşarak gidiyor ve saatlerce dans ediyordu... kelebek gibiydi... coşkulu, güzel ve kırılgan... martı gibiydi... özgür, sınırsız ve estetik... adı rüzgara yazılıydı... kanatlarında aşkın büyüsunü taşıyordu...

ünlü olacaktı ve ülkesini temsil edecekti... danslarıyla gençlere örnek olmak onları kötü alışkanlıklardan kurtarmak istiyordu... sigaradan, alkolden, kötü başka alışkanlıklardan uzak sevgiyle örülmüş dinamik ve katılımcı bir sosyal yaşam düşlüyordu tüm gençlik için...

"yeryüzü aşkın yüzü oluncaya dek" dans etmek istiyordu...

bir kelebeğin kısa yaşam öyküsüydü onunki... dans salonuna koşarak gittiği bir gün korumasız bir inşaattan üzerine düşen tahtaların başkalaştırdığı bir öykü...

o artık yeni bir öykü yaşıyor...!

3.öykü: .../... çok iyi yüzüyordu... balıklama atlıyordu... dalyordu... o su dünyasına aitti... denizler onun eviydi... milli yüzücü olmak... rekorlar kırmak ve bir de üniversiteyi yurt dışında sporcu bursuyla okumak istiyordu...

Sudan gelip su gibi akan bir başarı öyküsüydü onunki... her zaman yaptığı gibi yüzerek başladığı bir güne kadar... havuza balıklama atlamıştı...

binlerce yıldız ve büyük bir karanlık... öykü başlaşıyordu... madalyalarla süslü başarılı bir sporcu yaşantısından yataklara, yardımcılara ve akülü sandalyelere bağımlı bir yaşama doğru...

o artık yeni bir öykü yaşıyor...! keşke böyle bitmese dediğiniz öyküler... bizim öykülerimiz... taşların öykülerine benzeyen...

artık onların yaşamlarında yepyeni sayfalar açıldı... RAĞMEN yaşadıkları başarı öykülerini yazdıkları...

sonu mutlu biten..

Dalmak Özgürlüktür...!!

18.10.2006 Düsseldorf



AVATHERM 640 Thermobox

SICAK veya SOĞUK gıda taşıma kabı

0212.
424 70 20



Artık uzun yollardan
çekinmeniz için hiçbir
sebebe kalmadı.

Avatherm 640 Thermobox ile
yolunuz ne kadar uzun
olursa olsun,

Gerçek tatlar her zaman
koruma altında...

Motorsports Workshop



Ayrıca Pizza-Hamburger-Pide-Lahmacun-Dondurma gibi Sıcak/Soğuk tüm yiyeceklerin servisini de güvenle yapabilirsiniz



TERMONAKIL

Cennet Mah. Yeniyol Cad. Saadet Apt. D-Blok No:89/1
K.Çekmece/İstanbul T:0212.424 70 20 F:0212.424 70 30
www.termonakil.com info@termonakil.com

YETKİLİ BAĞI

AVA PLASTİK

Veliköy.Yalıboyu Mevkii No:4 59550
Çerkezköy/Tekirdağ T:0282.747 63 33 F:0282.747 65 31
www.avaplastik.com avaplastik@avaplastik.com



www.termonakil.com

Biz pikniğe gider iken... (off-piknik)

Ayşin Uysal
Foto Fani Delevi



Geçenlerde dedik ki, uzun zamandır şöyle araçlarımıza atlayıp sakın sakın dolaşıp, efendi efendi kış pikniği yapmıyoruz. Hadi Pazar günü öğlen birkaç kişi buluşalım, ormandan geçip sahile inelim, kumda piknik yapalım. Hani ekose örtülü, masalı, iskemleli, şarap kadehli cinsinden. Olur mu? Olur.

Yaptık mı peki? Ne gezer?

İnce ince tasarladığımız cici bici piknik hayallerimiz kaderin oyunu ile zor bir off-road gezisine dönüştü. Ama inanın Masumuz. Bizim hiç suçumuz yoktu bu işte.

Tamam, 4 yerine 13 araç geldik toplanma yerinde. Ama bu ortak bir kötü niyet belirtisi değildi, sadece hava güzeldi. Yolda buluştuklarımız, arada telefon edip katılanlar ve geçerken uğrayanlarla toplam 20 araç olmuştuk bunun kime ne zararı vardı, değil mi? Katılanlardan bir kısmı hayatlarında ilk kez off-road yapıyorlarsa, bir kısmı aslında off-road yapmayı hiç düşünmüyorsa, hatta yeni aracını çamur lekeleriyle kirletmek gibi bir fikri yoksa, bu zaten konseptimize uygun bir grupta birlikte olduğumuzu gösterirdi değil mi? Hani sadece ormandan geçip, sahile inip, piknik yapacaktık ya...

Ormandan sahile gitmek için seçtiğimiz yol dışarıdan bakanlara biraz sıra dışı gelebilir tabii, ama inanın sadece kestirme olsun diye girdik o yangın yollarına. Yani aklımızda fikrimizde yoktu off-road yapmak. Rastlantıya bakın, iki gündür yağın yağmurdan tam da yolun ortasında bir göl oluşmuşsa biz ne yapabiliirdik ki? Kader.

O uzun, derin, çamurlu gölü –tüm yeni katılanlar ve aracını çamurlatmak istemeyenler dahil- binbir zahmetle geçtikten sonra, önümüzdeki yolun kapanmış olduğunu ve tekrar –aynı gölden

geçerek- geri dönmek zorunda olduğumuzu öğrenmek günümüzü berbat mı edecekti? Hepimiz medeni insanlarız. Tekrar karşıya geçerken arada birkaç araç kaldıysa –mesela gölden değil de daha güvenli bulunduğu göl kenarından geçmek isteyen arkadaşımız gibi- ister istemez vinçler çıkacak, halatlar açılacak, gayet tabiidir ki biraz araç itilecekti, ne olmuş yani? Hem çamur lekesi temizlenince çıkar. Maksat gönüller şen olsun.

Piknik yerimize doğru gayet ciddi ve oyalanmadan ilerlerken, en öndeki aracın



orman yolunda birden sağa sapsması ise, tamamen tesadüftü. Gerçekten. Nasıl bilebilirdik ki o noktada balçık altından akan sinsî bir dere olduğunu ve gelen giden araçları kaparak eğlendiğini. Peki dere bu şekilde eğlenirken biz de biraz çamurda tepinip eğlenmişiz çok muydu yani? Değil. Çamurda dönüp dururken kesinlikle off-road olsun diye yapmıyorduk zaten. Nedeni moda. Biliyorsunuz çamur lekeleri bu araçlara yakışıyor. Daha havalı duruyorlar.

Dere ile inatlaşırken bir ara dere kazandıysa ve aynı noktada 3 araç birden battıysa tabii

ki vinçler çıkacaktı yine ortaya. Hatta kara günler için sakladığımız paletleri ve high-jack'leri de çıkartıp çamura dalacaktık. Bu arada aracını çamura sokmak istemeyen yeni takım arkadaşımız çamur içinde başkasının aracını iterken ve ilk kez off-road'a çıkan yeni takım arkadaşımız battığında eşi, "bas gaza, bas, bas, yeteri kadar gaz vermiyorsun" deyip heyecanla direksiyona geçmek için hamle yaparken, bu heyecana seyirci mi kalacaktık? Olur mu öyle şey? Hep beraber bağırдық, çağırdık. Önce kim kimi kurtaracak da, sonra kurtarılan gidip ötekini kurtaracak diye plan yaparken bir yandan da

kahkahalarla güldüğümüze bakıp yaptığımız işten zevk aldık sanmayın. Sinirendir.

Ormanı geçip en sonunda sahili bulduğumuzda, birden gaza basıp kumları savurarak, denizin dalgalarını köpürterek kumsalda halkalar çizip durmamız ise tamamen strestendi. E o kadar sorun yaşamışız ve sonunda hedefimize ulaşmışız, can mı dayanır, sınırlar boşanıyor tabii. Biz ne yaptığımızı biliyor muyduk ki?

Kumsalda piknik yerimize doğru ilerlerken, arada kumsal darlaştıysa ve sivri kayalıklar



üzerinden kuma saplanmamaya çalışarak yol almaya uğraştıysak bunun kesinlikle macera hevesi ve off-road'la ilgisi yoktu. Ne yapsaydık yani? Kayaları örtsün diye suyun yükselmesini mi bekleyseydik? Daha bir saat vardı. Dönüşte yükselirdi nasılsa.

Tüm bu aşamalar sırasında herkes en az bir kere batıp kurtarıldıysa, ve yeni başlayanlar dahil herkes başarılı bir şekilde off-road'a bulaştıysa bu asıl masum hedefimizden –piknikten- çok mu uzak olduğumuzu gösteriyordu? Ne münasebet. Kimse çıkıp batan bir yer seçip içine atıyordu

ki kendini. Akli başında insanlarız şunun şurasında. Etrafta zaten kendiliğinden batan bir sürü yer vardı, seçmeye gerek yoktu yani.

Sonra dönüşte gece off-road'u yapalım diye, havanın kararmasını biz mi ayarladık sanıyorsunuz? E, pes vallahi. Tabii orada kal, burada kal, elde kürek orayı kaz, burayı deş, paletleri Subaru'nun altına döse, kaldırıp Touareg'in önüne koy, vinçi bir oraya bağla bir makara yapıp buraya bağla, zaman geçti tabii. Yoksa off-road yaptığımızdan değil. Katiyen. Çaresiz kör karanlıkta bataklık haline gelmiş kumsaldan geçmek zorunda kaldık.

Pek inandırıcı gelmedi mi buraya kadar anlattıklarım. Off-road'cu değil mi bunlar, piknik bahane, kesin her şeyi planlayarak yapmışlardır mi diyorsunuz? Valla günahımıza giriyorsunuz. Hem sonunda pikniği de yaptık. Hem de kareli masa örtüleri ve şarap kadehleri ile. Önemli olan sonuç değil mi?

Şimdi diyeceksiniz ki masum bir amaç için piknik yeri seçimi baştan hatalıydı. Normal piknik yerleri dururken; ateş yakmak için dalgalı denizi, derin adam yiyen kumu, sivri kayalıkları ile Karadeniz



kumsallarını seçmek, niyetinizin baştan kötü olduğunu ortaya koyuyor. Külliye yalan. Öncelikle, 20 araç birden tıkkış tıkkış "piknik yerimizi" doldurmuşsak, pek de ulaşılmaz bir yer diyemeyiz buraya, yalan mı? Tamam, ulaşınca kadar biraz ter döktük ama kırılıyorsunuz bizi. Hiç yanımızda yeni başlayan arkadaşlarımız varken olmadık yerlere girer miyiz biz? O kadar sorumsuz muyuz? Ama onlar da yetenekli çıktılarsa, bizimle pes etmeden her engelden geçtilerse ne yapmalıydık? Gelmesinler, kalsınlar diye çukur açıp kuma gömecek değildik değil mi? Yoksa yanımızda yeni ekip üyeleri var diye,

aynı yolu geri dönüp bir de Neşet Suyunda mı piknik yapsaydık?

Ha diyeceksiniz ki insanlar yeni, tüm bu beklenmedik sorunları yaşıyorlar ama yüzleri hala gülüyordu. Ne kötü niyetlisiniz. Ama bunu engelleyecek bir kanun yok değil mi? İlla somurtsunlar diye Türkiye'nin son ekonomik gerçeklerinden mi konuşsaydık yoksa korkutmak için hayalet öyküleri mi anlatsaydık?

Boş yere suçluyorsunuz bizi. Sonuçta eğlenceli bir yolu aşip,acıkmak için biraz

hareket edip, biraz yorulup, ardından harika bir piknik yaptık. Kıydan az uzakta, denize sıfır kayalıkların üzerine kurduğumuz masalarımızın ayaklarını dalgalar yalarken, kadehlerimizi tokuşturduk ve kahkahalarla günü konuştuk. Tamamen piknik amaçlı bir geziydi.

Eh, peki, gelin sizi de kırmayalım. Biraz geri adım atabilirim ben de. Orta yerde anlaşalım. Ne off-road diyelim bu güne ne de piknik. Güzel bir off-piknik'ti yaptığımız.

40 Günde Devrialem - 2

Bilinmeyen Yönleri ile Batı Akdeniz-Güney Ege

Melih Eriş
melihreis@fotogezgin.com

Kayaköy (Hisarönü) – Hayalet kent
Kayaköy, Fethiye'ye 15km mesafede, Ölüdeniz yolu takip ederek ulaşabiliyorsunuz. Burası görülmesi gereken bir yer. Kayaköy'ün tarihi M.Ö. 4yy'a kadar dayanıyor. En son Kurtuluş savaşı zamanında Batı Trakya Türkleri ile burada yaşayan Rumlar takas yolu ile göçe zorlanmışlar. Buraya yerleşen Türkler ise köye uyum sağlayamamışlar ve buradan göçmüşler. O günden bugüne terk edilmiş olarak turizme ve ziyaretçilere açılmış durumda. Terk edilmiş 800 ev, 2 kilise, 2 okul, 1 çeşme ve 1 gümrük ziyaretçileri bekliyor. Doğal olarak zamanla yapılarda tahribatlar oluşmuş ama büyüleyici bir yer. Etrafında bir çok pansiyon ve kafeterya var.

Günlüklü – Katrancı - Kille Koyları – Günlük ağaçları
Fethiye'den kuzeye güney Ege'ye doğru yol almaya başlıyorum. Fethiye-Dalaman karayolu üzerinde üç güzel koyu görme fırsatı yakalıyorum. Önce Günlüklü. Karayolu üzerinden 1 km deniz tarafına doğru girdiğinizde Günlük ağaçları ile kaplanmış bir ormanın içinde buluyorsunuz kendinizi.



Burası büyük bir kumsalı olan kamp alanı. Kapıdaki görevli ile yaptığım sohbetle çok ilginç bilgiler alıyorum. Günlük ağaçlarının dünyada iki yerde olduğunu söylüyor. Kanada ve Türkiye'de. Günlük ağaçları'nın havayı temizleme özellikleri sayesinde etraf bol oksijen içeriyor. Ağaçlar astım ve nefes darlığı hastalıklarına iyi geliyormuş. Bir de ağaçların suyundan vücuda sürülen parfümler üretiliyormuş. Çok büyüleyici bir ortam. Muhakkak görün ve hatta birkaç gün kamp yapın derim.

Sonra yolum Katrancı koyu'na düşüyorum.

Dalaman'a doğru ilerlerken yol üzerinden 1 km deniz tarafına doğru iniyorsunuz. Şirin ve temiz bir koy. Kamping ve bungolaw kiralanabiliyor. Burada serinledikten sonra yoluma devam ediyorum. Yeni açılan Göcek tünel çıkışının hemen solunda denize doğru toprak bir yol ayrılıyor. Levha yok. Yaklaşık 12 km'lik stabilize bir yolu takip edip Kille koyuna ulaşıyorum. Yol üzerindeki tepede bir yol ayrımı var, solu takip ediyorum. Bakir bir koy ve yatçıların uğrak yeri. Deniz tertemiz, isterseniz çadırınızı burada konaklamak için kurabilirsiniz. Buradan dönüş için aynı yolu kullanıp karayoluna çıkıyorsunuz. Bundan sonra Dalaman yönüne sapacaksınız.

Sarsala koyu - Kapıkargın gölü (Dalaman)

Aldığım tarifler beni Sarsala koyu'na yönlendiriyor. Dalaman havalimanına giderken sola Sarsala koyu levhasını görüyorum. Yol ayrımından 12 km denize doğru yol alınıyor. Araç için son durak, burada yol bitiyor. Koy, çevre koruma tarafından koruma altına alınmış durumda. Tesis yok.



Ama yatçıların uğrak yeri. Burada 3 gün konaklıyorum. Amacım Kapıdağ yarımadasını yürüyerek keşfetmek.

Sabah erken kalkıyorum ve yarımada yürüyüşüne başlıyorum. Likya yolu gibi patika yollardan geçiyorum. Yollar işaretlenmiş, kaybolmak imkansız. Dar patika yollardan yürüdükçe kıyılara bağlanmış yatların muazzamlığını görünce şaşırıyorum. Sanki dünyanın bütün yatları burada demirlemiş gibi. Buralar doğal havuz gibi, rüzgar ve dalga yok. Yatlar buraya 12 adalardan giriş yapıp demirliyorlar. Yürüyüş yolunda yatçılar için servis veren birçok lokanta görüyorum.

Hamam koyunda (Manastır) bir lokantaya girip sohbet ediyorum. Yarısu suların içine gömülmüş antik bir manastır geçmişi fısıldıyor sanki kulaklarımıza. İşletmenin sahibi Recep Dayı hoş sohbet biri. "Yürüyerek ender insan gelir buralara, sen nerden düştün" diyor. Biraz soluklandıktan sonra yürüyüşüme devam ediyorum. Deniz o kadar berrak ki her ayrıntıyı seçebiliyorum. Yolum Kapıarasına geliyor, buralarda bir antik kent olduğunu duymuştum. Çoban Mistik çıkıyor o sırada karşıma. Buyur ediyor, çay demliyor ve sohbeta dalıyoruz. Antik şehrin yolunu tarif ediyor. Sandal ağaçlarının arasında geçiyorum. Tabii bu arada aşağıda Çamlı ve



Göben koyları da davetkar bir şekilde kendini gösteriyor.

Anadolu'nun taşı toprağı tarih. Yarımadanın ucunda karşıma Lydai antik kenti çıkıyor işte. Aynı hisleri burada tekrar yaşıyorum. Bu antik kenti nasıl yaptınız buraya? Tepeye vardığımda sağım solum Akdeniz. Lydai antik kenti ile ilgili bilgi yok. Kazı çalışması yapılmamış. Su da yok o yörelerde. Çobanlara soruyorum, antik kent zamanından kalma depoları biraz restore ederek, yağmur sularını biriktirdiklerini anlatıyorlar. Yola devam ettiğim her yer denizle keşiyor. Günlük, keçi boynuzu, zeytin ve sandal ağaçları sarmış tüm yarımadayı. Dönüş yoluna başladığımda sol tarafımda Gökgemile koyu beliriveriyor. Masmavi ve tertemiz bir koy. Oraya inemiyorum artık yorgunluk belirtileri zorluyor beni. O günlük yürüyüşümü 7 saatte tamamlıyorum. Sarsala'ya geldiğimde toz kaplamış bedenimi deniz sularına bırakarak arınıyorum. Sarsala koyundan dönüğe başladığımda yol üzerinde birbirine kanallarla bağlanmış dört büyük göl görüyorum. En büyüğü Kapıkargın gölü. Sabah kahvaltımı yapıp yoluma devam ediyorum.

Sarıgerme (Pisilis) -Kükürt Havuzu

Sarıgerme, kumsalı ile meşhur bir yerleşim yeri. Burada denize girmeden geçmeyin. Altın sarısı kumları mavi bayraklı denizi ile tertemiz bir kumsal. Kumsal çevre koruma tarafından koruma altında. Burada rehber Suat'tan birkaç yer tarifi alıyorum. Rotamı önce turistlerin de ilgisini çeken yengeç yakalama kumsalına çeviriyorum. Sarıgerme'ye 4km uzaklıkta. Büyük yengeçlerin birbirleri ile kavgalarını izliyorum ve yakalanma sahnelerini daha fazla izlememeden ayrılıyorum oradan.

Sırada başka ilginç bir yer var. Kükürt havuzu, doğal terapi, Sarıgerme'ye 6km mesafede bir doğal oluşum. İnsanlar tedavi olmak için geliyorlar. Bir çok şeye iyi geliyormuş.





Kayaların arasından mavi kükürtlü sular fışkırıyor. Yaz kış 26 derece oluyormuş suyun ısı. Su içilebiliyor, romatizma, kireçlenme ve yapılan çamur banyosu cilt lekelerine iyi geliyor. Gününbirlik ziyaretçiler için ufak tesis mevcut.

Sarıgerme yeni bir yerleşim yeri olduğu için henüz pek bilinmiyor. Eski adı haritalarda Osmaniye olarak geçiyor. Merkezde gezerken safari turları düzenleyen arkadaşlara konuk oluyorum. Safarici arkadaşlarla Pazar günü için off-road programı yapıyoruz. Bizi bilmediğimiz yerlere götürüyorlar,

gönlümüzce off-road yapıp biraz pasımızı üzerimizden atıyoruz. O gece safariciler bizi bırakmıyorlar ve konuk oluyoruz. Sırada Aşı Koyu var.

Bu yapmış olduğum gezilerde bir çok arkadaşım bulunduğum mevkiye göre bana konuk oluyorlar. En çok da Hüma:))

Dalyan – Aşı Koyu – Korsanların yeri

Aşı koyu'na, Sarıgerme'ye 16 km uzaklıkta bozuk bir toprak yol ile ulaşıyor. Önünüze de bir araç takılırsa toz çekilmez oluyor. Ama... Koy görüldüğünde onca toz bir

anda üzerinizden silkeleniyor ve güzelliği sizi büyülüyor. Bakir bir koy. Pek fazla duyulmamasına rağmen yatçılar orayı keşfetmişler bile. Sakin ve berrak suları sizi hemen içine çekiveriyor. Eskiden korsanlar bu koyu korumak için kullanırlarmış. Hakikaten iç içe girmiş adacıklar bir sığınak oluşturuyor. Orada tanıştığım insanlarla sohbet uzuyor, saatler geçiyor. Akşam orada kalıyorum.

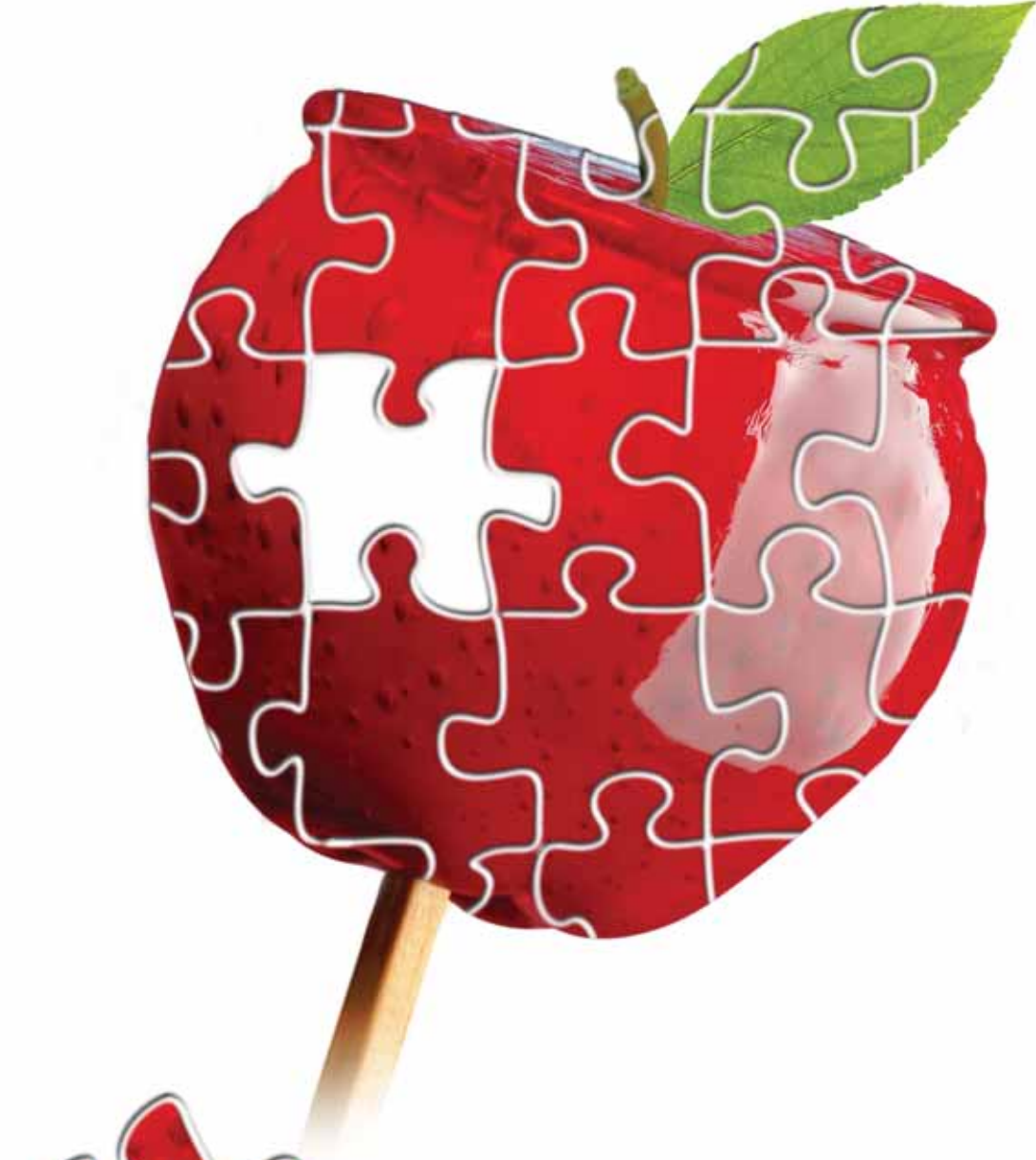
Aşı koyundan toprak yolu takip ederek Dalyan'a doğru ilerliyorum. Bana yol üzerinde dağın zirvesinde radar olduğunu söylemişlerdi. Oradan tüm Dalyan, Köyceğiz gölü ayaklar altındaymış. Buluyorum orayı. Ama baştan uyarayım, tarifi düzgün almazsanız, dağ yolu üzerindeki bir çok sapakta kaybolabilirsiniz. Evet. Muhteşem manzara. Aman Tanrım neredeyim ben dedirten görünüm. Buyurun... Dalyan.

İztuzu sahili dünyaca bilinen Caretta Caretta'ların mekanı. Arkada Dalyan kanalları ve gölleri. Buradan Dalyan'a iniyorum. Oldukça fazla turist var sokaklarda ve çok kalabalık. Hemen çıkıyorum buradan. Zaten Dalyan bilinen bir yer olduğu için anlatacak fazla bir şey yok. Rotam Ortaca... Girdev yaylasında tanıştığım birini ziyaret edeceğim. Bana bu yöre ile ilgili bazı yerlerden bahsetmişti. Hem merhaba hem de bilgi için giriyorum Ortaca'ya... Sevgiyle coşkuyla karşılanıyorum. Hemen çay, yemek ikramları ve yol tarifleri başlıyor. Heyecanlı anlatıyorlar, çok hoşuma gidiyor.

Buradan sonra yolum artık kara tarafına dönecek. Yine değişik yerler, değişik insanlar, değişik hikayelerle karşılaşacağım.



BİLGİ BİZDE KURTARILIR



BimtesTM
-Lab

Baracuda'ların dansı ve Samanlı Safari

Hakan Tanta
KODOSK



KODOSK olarak bu kez bayramın birazını suda birazını karada ama hep yol dışında geçirdik. Daha arife gününden başlayarak kendilerini yol dışı parkurlara vuran KODOSK üyeleri bayramda iki ayrı aktiviteye ve Türkiye'nin iki ayrı bölgesine dağıldılar. Her grubun aklı ötekinde kaldı. Ama bayram sonrası toplanıp anıları paylaştığımızda tüm keyifli dakikalar ortak KODOSK hafızasının içinde yerini almış oldu.

Bayram öncesi Pazar sabahı aniden ve tamamen plansız gelişen aktivite, gün sonunda Samanlı dağlarını karış karış keşfeden bir sonbahar safarisine dönüştü. Belki başkaları bayramı farklı şekillerde kutlamak isterdi ama bizim için bayram buydu.

Başlangıçta herkes Ramazan bayramı arifesindeki bu son gününü, alışveriş yaparak veya dinlenerek geçirmek niyetindeydi. Ama kader ağlarını örüyordu. Son zamanlarda kulüpte yaygınlaşmaya başlayan arazi araç alma trendi, artık gerçek off-road araçlarına doğru kaymaya başlamıştı. Genç KODOSK Başkanı Berk Güneri'nin off-road maceralarını ballandıra ballandıra anlatması doğrusu etkili olmuş gibi görünüyordu. Sonuçta toplu bir off-road turu kaçınılmaz oldu. Bayramın araya denk gelmesi ise sadece süreci hızlandırmıştı.

Cumartesi akşamı Erkan Ekşioğlu'nun kanımıza girmesiyle, Pazar sabahı yoğun bir telefon trafiği içinde bulduk kendimizi. Yoğun ama kısa bir telefonlaşmanın ardından bir de baktık ki hepimiz araçlarımızı hazırlayıp yola koyulmuşuz bile. Güne başlarken temkinli bir şekilde kısa bir parkur düşünmemize rağmen, sonbaharın orman içerisine kattığı o renk cümbüşünü görünce kendimizi kaybettik adeta.

Yuvacık yoluna girdikten sonra baraj kenarından Aytepe yoluna çıktık. Henüz asfalt yollardan ayrılmamıştık ama büyüleyici manzara başlamıştı bile. Bu arada Yuvacık barajındaki suyun azlığı dikkatimizden kaçmamıştı. Eski Alabalık çiftliklerinden geçtikten sonra Aytepe köyünün yukarısında

bulunan Ormaniye yoluna girdik. Arkamıza baktığımızda bütün körfez ayaklarımızın altında gibiydi. Ormaniye kulübesini geçtikten sonra, işte gerçek macera yolu dediğimiz Kungul Tepesi yoluna saptık. Yolar sanki bizim için doğa hazretleri tarafından hazırlanmış, kuru yapraklarla süslenmiş gibiydi. Ama biz o yaprakların altındaki çamurlu, batıp çıkacağımız yolları bekliyorduk. Artık macera başlamıştı...

Kungul tepe, Kartepe'den sonraki, Samanlı'nın en yüksek zirvelerinden biriydi. Tepeye vardığımızda, biraz mola verip sohbet ettikten sonra, eğrelti otlarının kapattığı, ormanın derinliklerine ilerleyen nefis renk cümbüşü içerisinde inanılmaz parkura girdik. Herkes büyülenmiş gibiydi. Orman o kadar sıklaşmıştı ki, içerisine ışık bile sızdırmıyordu. Tüm farlarımızı yakmıştık. Orman farlarımızın ışığı ile rengarenk parlıyordu. Yağmurların açtığı derin oluklar içerinden bata çıka ilerliyorduk. Ormanda bir müddet ilerledikten sonra gökyüzüyle kavuştuk. Aynı parkur üzerinde bulunan, bizim de zaman zaman kamp yaptığımız eski yayla'ya ulaşmıştık. Çocuklar gibi eğleniyorduk. Bir o tepeye, bir bu tepeye... Gördüğümüz bütün engellere araçlarımızı sürüyorduk. Makinelerimizle bütünleşmiştik adeta. Belki de bayram bizim için buydu.

Yağmur biraz çiselemeye başladığında, dönüş yoluna koyulduk. Eski İznik Yolu üzerinden ormanlar arasından Menekşe yaylasına, oradan da Bahçecik'e gitmeye karar verdik. Gün bitmesin istiyorduk. Ağır ağır ilerlerken, bir yandan da etrafımızdaki doğayı izliyorduk. Şehirde görmediklerimizi özlemle seyrediyor,

yanı başımızdaki bu korunmaya muhtaç çocuğu izliyorduk.

Menekşe yaylasının aşağısında bulunan küçük cennet düzlüğüne ulaştığımızda bizi saran hayranlık değil hayal kırıklığı oldu. Bu güzelim cennet köşeyi mevsimlik orman işçileri talan etmişlerdi adeta. Oraya buraya atılmış araba lastikleri, pet şişeler, kullanılmış giyimler, derme çatma plastik örtüyle kapattıkları terk edilmiş barakaları ile doğayı yüzlerce yıl olsa da kendi kendine onaramayacağı bir kirliliğe terk etmişlerdi. Üstelik bireysel çabalarla da temizlenmesi kolay olmayacak bir kirlilikti bu. Bu cennet köşelerimizi bir avuç cahile teslim edip, ardına bile bakmadan giden yetkililere ne yapmak lazımdı?

İçimizdeki buruklukla ayrıldık oradan. Menekşe yaylasına da uğramadık. Yavaş yavaş çamurlu orman yollarında ilerlemeye koyulduk. Tertemiz akan suların üzerinden geçtik. Beşkayalar kanyonunun doğusundan başladığımız

safarilerin sıklaşacağı kesin gibiydi. Bu aktiviten sonra elimizde, gelecekteki aktivitemizin yol haritası ve tatlı bir yorgunluk kalmıştı.

Bayram için ise KODOSK'un farklı planları vardı. Büyükler yönlerini Bodrum'a çevirirken, Genç KODOSK Bolu Aladağlar'da İSOFF'un organize ettiği Off-Road Oyunlarına katılmayı tercih etmişlerdi. ASLINDA bir çoğumuzun aklı da orada kalmıştı desek yalan olmazdı herhalde... Ama sezon boyunca bir çok dalış noktalarında dalışlar yapan ekibimiz, su altının gizemli cazibesine karşı koyamamıştı.

24.10.2006 Salı akşamı Bodrum'a bağlı, Ege'nin çıkmaz sokağı Turgutreis kasabasında başlayan sezonun bu son dalışlarında, Kardak kayalıkları etrafında 6 ıssız dalış rotasında da şansımızı denedik.

Sualtı çalışma grubumuzun başarılı Başkanı Özer Özgüven'nin özverili



maceralı yolculuğumuz, bizi kanyonun batısına getirmişti. Servetiye'ye doğru tırmandığımız tepenin ardında, sonbahar akşamında ışıltılı yanan ışıklarla süslenmiş Körfez'i gördük. Puslu ve serin hava yerini alaca karanlığa bırakıyordu. Büyüklü körfez manzarasının eşliğinde, yavaşça yamaçtan aşağı süzıldük. Arkamda eğlenceye doyamamış Erkan ve Berk'in araçları çamurda slalom yapıyorlardı. Kahkahaları onca motor sesi içerisinde bile duyuluyordu.

Sonunda eğlence bitti, asfalt yola geldik. Soğuksu'yanından geçerek Bahçecik Merkeze ulaştık. Artık bu kulüpte 4x4

çalışmaları sonunda organize olup yola çıktık. Yolların bayram olmasına rağmen müsait olması hepimizi sevindirmişti. Güzergahın en güzel mola yerlerinde dura kalka, Bodrum'a nasıl geldiğimizi anlayamamıştık bile. Bodrum'un sokaklarında şöyle bir dolaştıktan sonra, asıl mekanımız Turgutreis'e doğru yola koyulduk. Bodrum'un makul ve seviyeli kalabalığı, Bodrum'un gerçek güzelliklerini görmemize imkan tanıyordu.

Bodruma 18 km uzaklıktaki Turgutreis'e geldiğimizde asfalt yol yerini Arnavut kaldırımlarına bırakmış, kılcal damarlar gibi kasabanın sessiz sokaklarına yayılmıştı. Bayram tatili Turgutreis'e uğramamıştı anlaşılın. Kasabada huzurlu bir sessizlik hakimdi...



Otele yerleşip heyecanla hazırlandıktan sonra marınada demirlemiş şirin dalış teknemize doğru yürüdük. Ortam harikaydı. Teknede bizden başka tek tük dalıcı vardı. Bu da, dalışların rahat ve huzurlu, ayrıca tatminkar geçeceğini işaretliydi. Dört günde toplam altı dalış rotasına gidecektik. Bunlardan bizim için en önemlisi Kardak kayalıkları ile karşı karşıya bulunan Kargı adası kıyısında dalmaktı. Bu arada Kardak kayalıklarının bu kadar dibimizde yer almasının, Ege'de nasıl sıkışıp kaldığımızın bir göstergesi olduğunu düşünmeden edemedik.

Özgürce yaptığımız tüm dalışlar sonrası, sıra Kargı adasındaki dalışlara geldi. Teknemizin adaya yanaşması ile bize

yaklaşan binlerce balık, burasının neden bu kadar meşhur olduğunu bize anlatmaya yetiyordu. Ekibimizi oluşturduktan sonra dalışa başladık. Yanımızda getirdiğimiz pet şişeye doldurduğumuz ekmeleleri gören balıklar etrafımızı sarıvermişlerdi. Öyle ki balıklardan karşı taraftaki arkadaşlarımızı göremiyorduk. İnsana alışkın bu balıklar, yemlemeyi bıraktıktan sonra dahi peşimizi bırakmadılar. Bu da dalışa yeni başlayan arkadaşlarımızı oldukça etkilemişti. Derinlere ilerledikçe, balıkları da şöyle rahatsız etmeden bir ziyaret edelim dedik. Mürenler, Orfozlar, Akya'lar bize kendilerini hiç çekinmeden gösteriyorlardı. Hiç şüphesiz en güzel manzara yanımızdan geçen Baracuda sürüsüyüdü. Nereye bakacağımızı şaşırmıştık.

Derin mavinin içerisinde yerçekimsiz ortamda uzay boşluğunda gibiydik. Bize ulaşmaya çalışan ışık huzmelerinin arasında dolaşan balıklar, yüzlerce koreografiyi prova yapmışçasına kusursuzca sergiliyorlardı hünerlerini. Keşke daha uzun süreler oralarda kalınabilse diye hayal ettik. Ama her güzel şeyin olduğu gibi bu güzel aktivitenin de sonuna yaklaşmıştık.

Bir kulağımız Bolu'da, güzel bir aktiviteyi de dolu dolu geçirmenin mutluluğu içerisinde İzmit'e doğru yola çıktık.

www.kodosk.org.tr



Kaç Paralık
Dikkatiniz Kaldı?



Motosiklet Teorisi #9

Reşat "DD" Arbaş

Şimdi size bana ait olmayan ama bir kez okuduktan sonra çok hoşuma giden ve benimsediğim bir kavramdan bahsetmek istiyorum. Bunu Keith Code'un kitabından öğrendim (Rainey ve Lawson'u yetiştirmiş ünlü motor hocasıdır). Yıllardır kullanıyorum. Aslında benim de kafamda buna benzer bir fikir vardı hep, ama hiçbir zaman ifade edebileceğim bir şey değildi. Okuduğumda "hah iste bu" dediydim... Anlatayım.

Dikkat dediğiniz şey sınırsız değildir. Harcandıkça azalır. Motora, kafanızda o günkü sürüşte harcayacağınız belli bir miktar dikkat ile binersiniz. Evet bu gerçektir. Bu miktara mesela 1000 YTL diyelim. Bu dikkat miktarını ilk motosiklete bindiğiniz andan itibaren ufak ufak harcamaya başlarsınız. Çok yeni iseniz, aman ayağımı atarken çizmeyeyim bir tarafını diye, 2 YTL sini harcayarak başlarsınız; hangi sırayla çalıştıracaktım, far yanıyor mu, 1. vites aşağıdaydım, kaskın önü açık kaldı, yanıma ehliyetimi aldım mı vs ile neredeyse 150 YTL'si gider, yola çıktığınızda geriye kalır 850 YTL'lik dikkat... Her viraja girişte, artık virajına göre 5-10 YTL harcarsınız. Önünüze çıkan bir çukur, sinyalini açık unutmuş giden bir otomobil, rüzgar sesi, arkadan yol isteyen bir korna, ilerde trafik ışıklarının sarıya dönmesi, motordan gelen lüzumsuz bir tıkırtı hep ver beş, ver on filan diye sizin 1000 YTL'lik dikkat sermayenizi tüketir. Ve sonunda artık sarf edecek dikkatiniz kalmaz!

Böyle bir şey hiç duymadınız değil mi? Ama doğrudur. Dikkatiniz tükenince ne olur? Başlarsınız hata yapmaya... Mesela gaz vermek için sağ ayağınızı (otomobil alışkanlığı ile) arka fren pedalına basarsınız, sinyalleri açık unutursunuz, ya da vermeyi unutursunuz, sağa sola bakmadan kavşak dönersiniz, tehlikeli şerit değiştirirsiniz, motoru durdurur, park eder ve yan desteği açmadan bırakırsınız düşsün diye, vitesler karışır, debriyaj-fren karışır. Üstelik bu saydıklarının hepsi su katılmamış gerçeklerdir.

Tecrübeliler şöyle diyebilir hemen: “Ben valla bu saydıklarına hiç dikkat sarf etmiyorum, vitesleri otomatik olarak değiştiririm, zaten şerit değiştirirken bakarım - yani özellikle bunu düşünüp dikkat sarf etmem gerekmez”... Yanlış! Sarf ediyor ama daha küçük rakamlar. Bir çaylağın 20 YTL sarf ettiğine o 50 kuruş sarf ediyor, dolayısıyla farkında bile değil.

Bu kadar izahat yeter, sanırım derdimi anlatmış bulunuyorum. Bu bilgiden nasıl yararlanacağınız ise gayet açık. Eğer yeni iseniz, günlük sürüş sürenizi kısa tutun. Nelere kaç paralık dikkat sarf ettiğinizin bilançosunu tutun kafanızdan. Unutmayın, yenisiniz ve çok fazla dikkat harcıyorsunuz -ki bu gereklidir- o nedenle dikkat kapasiteniz kısa zamanda bitecektir. Hatalar, kazalar gelecektir arkasından. Alıştırma ve antrenmanla bu temel teknikler için gerekli harcama azalacak ve sonunda farkına bile varmayacağınız miktarlara inecektir, sabırlı olun.

Tecrübeliler ise, sadece bu kavramın bilincinde olmalı. Dikkat sarf ettikleri şey sayısını bir bir azaltmalılar. Örnek, kaskın bir yeri hava sesi yapıyor, hemen oraya bir bant yapıştır ve o sesi kes. Sağ eldivenin çit çiti gevşek açılıyor, hemen tamir et. Belin açılmış soğuk geliyor, güneş gözünü kamaştırıyor



vs. vs. lüzumsuz ayrıntıların “dikkat israfına yol açması”na müsaade etmeyin. Hiç beklemediğiniz bir anda karşınıza 995 YTL'lik dikkat sarf etmek gereken bir durum çıktığında hayatta kalmanız buna bağlı olacaktır. (Sırası gelmişken, ciddi bir kaza tehlikesini dikkatiniz ve ustalığınızla atlarsanız motoru bir kenara çekip kendinizi tamamen iyi hissedene kadar yola devam etmeyin, genellikle hemen ardından gelen çok basit bir problem bu defa kurtaramayacağınız bir kazaya neden olur. Yine tekrar. Dikkatiniz bitmiştir, artık sağa sola harcayacak birkaç kuruşluk dikkat kalmamıştır)

Bir Zen Öğüdü (altından daha kıymetli): Motor sürerken O AN ORADA olun. Ne o anın önünde, ne ardında.

Simdi bu şu demek,

Motor sürüşünde en güvenli yer önündeki 2-3'ün'lik yoldur. İşte bu önündeki yola, “o” ana konsantre ol demek. Dün ya da yarım saat önce başından geçen iyi ya da kötü bir olay, birazdan varacağın yerdeki beklentiler, yarınki bir imtihan ya da üç ay sonra gideceğin askerlik gibi “o” ana ait olmayan şeyler kafandayken, sen “o anda” olamazsın.

Çünkü motor için sarf etmen gereken şeyi, hayali senaryolara harcıyorsun. Motor ile yapılan trafik kazalarının çoğu bir yere varmak üzere 8 - 10 km içinde oluyor. Çünkü dikkat cephanesi bitiyor... Uzun yolculuklarda (“uzun” görelî bir kavramdır) varacağınız yere yaklaştığınızda hızı biraz düşürün, daha dikkatli, konsantre olmaya bakın.

Motora her zaman neşe, sevgi ile güvenle, iyi bir ruh hali ile binin. Alkol, uyuşturucu, yorgunluk, uykusuzluk, bezginlik, can sıkıntısı, moral bozukluğu, “hicran yarısı” :) gibi durumlarda motora binilmez... “Kafam bozuk abi, motora atlayım bi açılalım şöyle” diye kurulan cümleler, sansız varsa, hastanede biter.

Hepi topu 1000 YTL'lik dikkatiniz var, unutmayın, ve har vurup harman savurmayın...)

(*) Güzelim Türkçe'de de “dikkat”, -sarf edilen bir şeydir, ve bu yaklaşım boşuna değildir.

Sarf edilen şeyler, bir ara biter... İsraftan kaçınalım

Geleceğin araçları:

4 teker - 4 motor- 4 yürüyen aksam – 4 fren

Derleyen Volkan Akkoç

Yeni bir düş var önümüzde artık standart motor ve buna bağlı yürüyen aksam, amortisör ve fren sistemi tarihe karışıyor. Tarih ise 15 yıl önümüzde. Kısa bir süre sonra yönlendirme, yürüyen aksam, amortisör ve frenler tekerleklerin içine yerleştirilecek ve araçlar daha güvenli ve esnek, sürücüler daha özgür olacaklar.

Siemens VDO mühendisleri, yürüyen aksam, yönlendirme, amortisörler ve frenleri geleceğin otomobillerinin tekerleklerini içine yerleştirmek üzerine çalışıyorlar. eCorner olarak isimlendirilen bu konsept, Siemens VDO tarafından 15 yıl içinde yollarda görmeye alışacağımız kendi kendine hareket edebilen ekolojik otomobillerin temelini oluşturacak. eCorner, klasik tekerlek süspansiyonu, hidrolik amortisörler, hidrolik frenler ve tüm bunlarla birlikte klasik içten yanmalı motorları içinde bulunduran bir sistem. eCorner sistemi kullanıcılara yakıt ekonomisi, daha fazla güvenlik ve daha kullanışlı bir yapı getirirken; otomobil tasarımcılarının da önünü açıyor.

Yarının araçları şimdiden kaldırılabileceklerinden fazla sorumluluk yüklenmiş durumda. Gelecekte, petrolün her damlasından en uygun ve ekonomik biçimde yararlanmak ve büyük içten yanmalı motorların yerlerine yeni alternatifler bulmak kaçınılmaz Siemens VDO'nin tasarladığı sistem, alışılmadık motor mimarisinin doğrudan jant üzerine yerleştirilecek motorlar ile yer değiştirmesi esasına dayanıyor. Dört tekerleğe bağlı olacak dört ayrı motor ile birlikte otomobiller geleceğin otoyollarında son derece dinamik sürüş karakteristikleri ile hareket edebilecek. İçten

yanmalı motorların bu muhtemel yok oluşu ile birlikte emisyonlar da düşerek gelecekte getirilmesi beklenen daha sıkı kurallara uyum kolaylaşabilecek. Ayrıca eCorner sistemi, Drive-by-Wire (elektronik kontrol ile hareket) sistemi ile bir araya geldiğinde sürücüye çok daha fazla destek sağlayabilecek ve bu sayede muhtemel kazaların önüne geçilebilecek.

Hibrid motor – Ara basamak

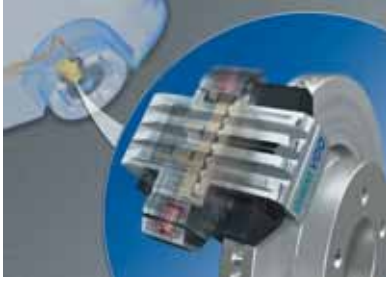
Her ne kadar Siemens VDO, klasik içten yanmalı motorların optimizasyonuna yatırım yapmaya devam edecek olsa da gelecekte ne olacağı sorusu büyük bir önem taşıyor. Siemens VDO Automotive'in Grup Başkanı Dr. Klaus Egger'in konu ile ilgili yorumları şu şekilde: "Hibrid motorlar, gelecekte kullanılacak güç üretim çözümleri için sadece bir ara basamak oluşturuyor. Biz, gelecekte uygulanması beklenen katı emisyon yönetmeliklerinde yer alan şartları karşılayabilecek uzun soluklu bir çözüm olarak, elektrik motorlarını öngörüyoruz."

eCorner, yürüyen aksam, yönlendirme, amortisör ve frenleri bir araya getiriyor

Yakın gelecekte, otomobil jantları bugünkü çelik veya döküm jantlardan daha farklı bir görünüşe sahip olacak. eCorner ile birlikte,

içinde yola en uygun basıncı ayarlamak için sürekli basınç ölçümü yapan bir sensör bulunan lastiklerle yol alınacak. Süspansiyonlar da jantlar gibi gelecekte görünüş değiştirecek olan parçalar arasında yer alıyor. Bugün, yolculara rahat bir yolculuk sağlamak ve yolla teması iyileştirmek için kullanılan kompleks mekanik süspansiyon sistemleri ve yağ-basınç yayları, gelecekte elektronik devreler ile yer değiştirecek. eCorner sistemi içinde tekerlek ile yol arasındaki temas görevini elektrik motorları yapacak. Bu yeni süspansiyon sistemi ile birlikte hidrolik yönlendirme sistemine gerek kalmayacak ve sürücülere çok daha fazla serbestlik sağlanabilecek. Önümüzdeki yıllarda her tekerlek bağımsız olarak en uygun açığı alabilecek. Yavaşlama esnasında tekerleklerdeki motorlar jeneratör moduna geçerek hem yardımcı bir frenleme etkisi sağlayacaklar hem de bu sayede geri kazanılan enerji aracın bataryalarının doldurulması için kullanılabilir. Jeneratör freninden sonra, son olarak elektronik kama freni (EWB) her tekerleği maksimum hassasiyetle ayrı ayrı yavaşlatabilecek ve bu sayede muazzam bir frenleme kuvveti elde edilebilecek.

Siemens VDO, EKF veya EWB şeması.



Elektronik Kama Fren (EKF) (Electronic Wedge Brake – EWB) Bu on yıl'ın sonlarında "eCorner" kavramının ilk ürünü olarak devreye girecek.

eCorner'in sürücülere ve otomobil üreticilerine getireceği avantajlar

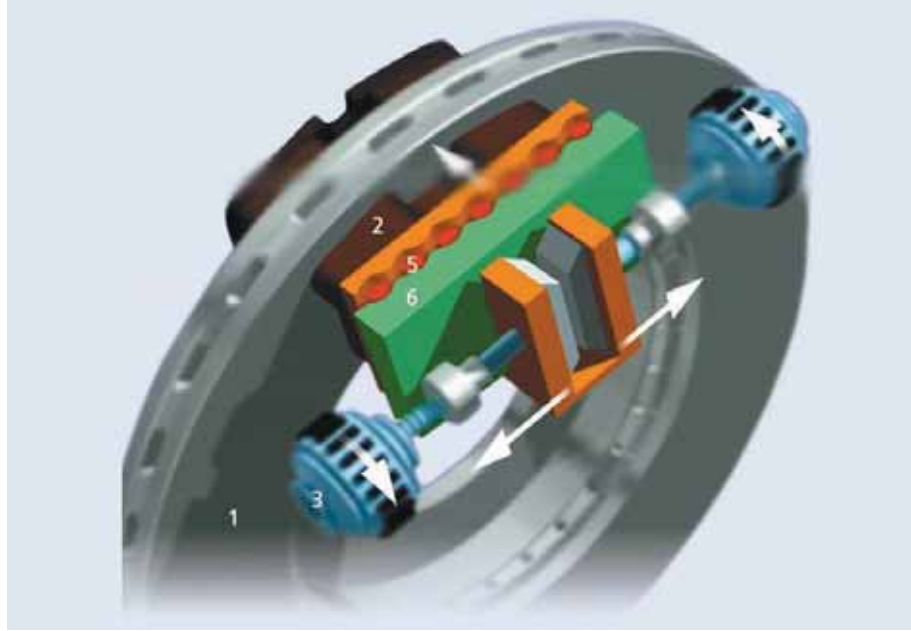
İçten yanmalı motorlardan tekerleğe monte elektrik motorlarına geçiş, hem sürücüler hem de üreticiler için önemli kazanımlar getiriyor. Sistemin pratik uygulama alanına sokulması ile başta enerji verimliliği ve buna bağlı emisyonlar gibi birçok yönden eldeki uygulamalardan daha üstün sonuçlar alınması bekleniyor. Bir karşılaştırma yapacak olursak, uygun koşullar altında hibrid sistem teorik enerjinin %85'ini aktif olarak kullanabiliyor. Bu oran, dizel ve benzinli motorlarda %50'nin altında bulunuyor. Tekerleğe monte motorlar ise, aracın itiş gücü için üretilen enerjinin %96'sını kullanacak. Bu sayede otomobil üreticilerinin emisyon yönetmeliklerine uyum konusundaki çalışmaları son derece kolaylaşacak ve aynı zamanda mükemmel yakıt ekonomisine sahip son derece dinamik araçlar üretilebilecek.

Günümüzde hatırı sayılır bir yer kaplayan birçok parçanın tekerleklerde toplanması ile gelecekteki araçlar çok daha modüler bir yapı kazanacak. eCorner sayesinde merkezi bir motor ve bunun aktarım organlarının kapladığı alan boşalınca, yepyeni araç tasarımları gerçekleştirilebilecek. Sistem ile birlikte çalışan sürüş destek sistemleri yepyeni olanaklar ortaya çıkartacak. Tekerleklerin dönüşünün elektronik kontrolü ile araçların park etmesi çok daha kolay bir hal alacak ve elektronik sürüş desteği ile birlikte en uygun stabilizasyonun sağlanması için her tekerlek farklı bir ivme ile hızlanabilecek.

Son ve en önemli olan özellik, otomobil maliyetleri düşecek: Daha az parça kullanımı ve hidrolik sistem ihtiyacının ortadan kalkması, aşınma ve bakım karmaşıklığını da ortadan kaldıracak.

eCorner yolunda

Siemens VDO, elektronik kama tipi fren sisteminin seri üretimine geçilmesinin eCorner yolunda atılacak en önemli adım olduğunu düşünüyorlar. İçinde bulunduğumuz on yılın sonunda yollarda deneme sürüşlerine başlanacak olan elektronik kama freni (Electronic Wedge Brake - EWB), tamamen elektrikli bir fren

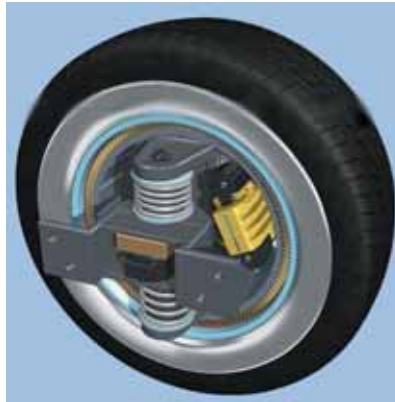


Disk (1), eğimi uygun yüzeylerde çalışan (6) birkaç silindir (5) vasıtası ile elektrik motorları (3,4) tarafından aktive edilen balata (2) tarafından frenleniyor.

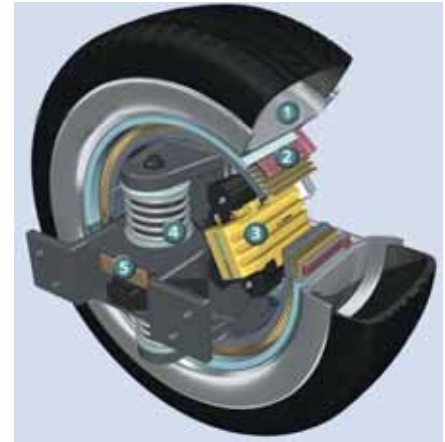
sisteminin avantajlarını ortaya koyacak ve diğer komponentlerin jant üzerine monte edilebilmesinin önünü açacak. eCorner yolunda atılacak önemli adımlardan bir diğeri de entegre dönüş modülü. Sonraki on yıl boyunca bu sistem sayesinde elektronik darbe emiciler ve elektronik yönlendirme sistemleri haricindeki tüm sistemler jant içine yerleştirilecek. Şu an için içten yanmalı motorların tamamen ortadan kaybolmasına gerek yok: onlar da esnek uzun-yol araçları için gereken elektrik gücünü sağlamak için kullanılabilir.

Çok geniş bir mekatronik ve elektronik ürün yelpazesine sahip olan Siemens VDO, otomotivin geleceğini yaratmak için tüm donanımlara sahip. eCorner sistemini geliştirerek güvenli ve emisyonuz araçların yollarda serbestçe dolaşımı için gerekli köşe taşlarından birini yerleştiren Siemens VDO, bu yolla temiz ve güvenli ulaşım umudunun artmasında önemli rol oynuyor.

Tabii henüz tüm bunlar hala güzel bir düş...



Siemens VDO mühendisleri, gelecekteki otomobillerin, aktarma organları, direksiyon, amortisör ve fren sistemlerinin tekerleğin altında entegre edileceği eCorner üzerinde çalışıyorlar.



Jant (1) aynı kalıyor. Altında (2) poyra yerinde motor var. Frenleme (3) elektrikle tahrik edilmiş olan kama sistemi ile. Aktif süspansiyon (4) ve elektronik yönlendirme konvansiyonel hidrolik sistemlerin yerlerine geçiyor.



Siemens VDO elektrikli kama fren sistemini geliştirmekte ve fren test tezgahlarında kullanmakta.

Bir yarışçı Bir motosiklet



Evren Alkan ve
Husqvarna

2006 yarış sezonu için 2005 Mart ayında hazırlıklara başladık ve yılı sadece hazırlık ve antrenman yaparak geçirdik. 2005 bizim için kesinlikle kayıp bir sezon değil 2006 yarış sezonu için gerekli altyapıyı tamamlamamız için bir hazırlık süreciydi.

2006'nın ilk yarışı için yola çıkıp İzmit körfez pistine vardığımızda karşımızda ciddi rakipler ve çok iyi hazırlanmış motorlar bulduk. Rakiplerimizin, zaten yarış için özel üretilmiş motorları baştan aşağı yeniden modifiye etmeleri ne kadar iddialı oldukları gösteriyordu. Özellikle son yıllarda takımlar ve pilotlar giderek daha organize ve profesyonel anlamda çalışmalarını yürütüyorlardı.

İlk yarışım tüm eksikliklerimi görmemi sağladı. Bir sonraki yarışa kadar süratle bu eksiklikleri gidermek için çalışmaya başladık. İlk olarak motorumuzdan başladık, yarış sırasında motosikletimizin dişli oranının yanlış olduğunu görmüştüm, arkaya daha büyük bir dişli takarak motorumuzun arka tekerleğe verdiği gücü çoğalttık. Bu uzun düzlüklerde bize dezavantaj olacaktı ama benim kilomun düşük



olmasından dolayı bizi fazla etkilemeyecekti. Zaten tam beklediğimiz gibi oldu. Motosiklet sporunda kilonun avantajının diğer sporlara oranla daha fazla olduğuna inanıyorum ve bence 80 kiloluk bir pilotla karşılaştırıldığında, yarış esnasında aramızdaki kilo farkından dolayı motorlarımızda en az 7-8 beygirlik bir güç farkı meydana çıkar. Miktarın küçüklüğü sizi yanıltmasın, yarış şartlarında 7-8 beygir çok büyük bir rakam. Açıklamak için şöyle bir örnek vereyim: Bir yarış motoruna yapılan modifiye işlemlerinden en önemlileri olan komple bir egzoz sistemi, hava filtresi ve dereceli eksantiriğin size kazandıracığı beygir hemen hemen aynıdır.

İkinci yarışa tam hazırlanmış olarak girdik ama ilk seeding'te arka lastiğimde yaptığım hatalı secim yüzünden çok kötü bir kaza geçirdim. Lastik seçimini hava şartları ve sıcaklık gibi verileri göz önüne almadan yapmıştım. Bunun dışında motorda yaptığımız değişikliklerin çok yerinde olduğu ortaya çıktı. Husqvarna motorlarının modifiyeye çok acık olduğunu biliyordum ve bu yarışta iyi bir başarı elde ettim, 2. oldum.

İlk yarışta antrenmanda unutamadığım bir anım var. Rakiplerimden biri viraj çıkışı ön tekeri havada geçmişti yanımdan, çok etkilenmiş ve frenleyip geçmesini beklemiştim hayranlık ve kızgınlık karışımı bir duyguyla. Üçüncü yarışta aynı yarışçı ile başka koşullarda karşılaştık. Aradan geçen zamanı kendimi geliştirmek için iyi kullanmıştım öyle ki antrenman ve seeding'lerden sonra 1. sıradan kalkmaya hak kazandım. İlk yarışta benim yanımdan ön tekeri havada olarak geçen pilot benim arkamda start alacaktı. İyi bir zamanlama ile start aldım ve kısa sürede tüm rakiplerime fark attım, yarışın ortalarına doğru da tur bindirmelere başladım. Mavi bayrak sallamaya başladılar. (Mavi bayrak pilota arkadan tur bindiren daha hızlı birinin geldiğini ve dikkatli bir şekilde yol vermesini anlatır) Bayrağı gören arkadaşlar yol verdi ama beni ön tekerleği havada gecen pilot yol vermek istemiyordu. Ben de geç frenaj yaparak yanına geldim ve onun çizgisine girdim, omuz omuza geldik, ona çarptım, o da pes etti ve geçmeme izin verdi. Yarışın sonunda 1. olduğumdan çok kendimi geliştirip, hayranlık duyduğum pilotu geçmeyi başardığım için sevinçliydim.

Sezonun dördüncü ayağı İzmir Pınarbaşı pistindeydi. Bu yarış için motoru sil baştan yeniden düzenlememiz gerekiyordu çünkü pist-hava şartları-asfaltın durumu, İzmit pistinden farklıydı. Öncelikle İzmir daha kısa bir pist olduğu için dişli vites oranlarını yeniden düzenledik, amacımız farklı dişliler kullanarak motoru kısa pistte daha seri hale getirmektir. İzmir'in İzmit'ten daha sıcak ve pist asfaltının da daha yeni olmasından dolayı bu sefer daha sert hamurlu bir lastik tercih ettik böylelikle lastiğimiz hem daha verimli olacak hem de sıcak havadan dolayı çok yumuşamayacaktı. Yaptığımız yeni ayarlarla motorum da tam istediğim gibi olmuştu. Yarış gayet iyi ve kazasız geçti, ikinci defa ilk sırada bitirerek yerimi sağladım. Dördüncü yarışta da bir olmama rağmen ilk yarıştaki düşüşümden ötürü puan durumu çok kritikti, hala lider değildim. O yüzden hem temkinli gitmem hem de derece yapmam gerekiyordu.

5. ayakta bizi bir sürpriz bekliyordu. Avrupa ve Balkan Şampiyonasının İzmit'te yapılacağı kesinleşmiş ve bizim de yarışa dahil olduğumuzu öğrenmiştik. Bu bizim için çok önemli bir fırsattı. Dünyanın ve Avrupa'nın en iyi sporcularıyla aynı pistte mücadele edecektik. Hem pilotlardan hem takımlardan öğrenebileceğimiz çok



şey vardı. Piste vardığımızda onlar çoktan gelmiş hazırlıklara başlamışlardı. Son derece profesyonel yarışıyorlardı ve işlerini şansa bırakmıyorlardı. Her yarışçının iki adet motosikleti vardı, motorlardan biri arızalanırsa yedek motosikletleri ile devam edebiliyorlardı. Motorları tanımakta güçlük çektim, çünkü hiç bu kadar modifiye yapılmış motor görmemişim.

Yarış günü her ne kadar motosikletlerin motor hacmine göre guruplara ayrıldıysak da bir arada start alacaktık. SM 1000 gurubundaydık ve gurubumda ikinci sıradaydım. Birinci sırada Bulgar asıllı bir pilot vardı, antrenman ve seeding gününde ne kadar hızlandıysam hızlanayım ondan iyi derece yapamamışım o yüzden onun arkasında start alacaktım. Evet bu yarışta da kupa ve birincilik önemliydi ama daha önemlisi kürsüye çıktığımda milli marşın çalınacak olmasıydı. Startla birlikte mücadelemiz başladı, öne geçtim, sonunda başardım. Balkan SM 1000 Türkiye ayağında da birinci oldum ve milli marşımızı çaldırdım.

2006 yarış sezonu boyunca düzenli kontrol ve bakım sayesinde Husqvarna'nın performansı ile ilgili ciddi bir sıkıntı yaşamadık. Ancak bir diğer sebep de Husqvarna'ların genel özelliği olan sağlamlıkları. Husqvarna markasının "67 dünya şampiyonluğunun ve bir asra yakın zamandır hala popüler olmasının sırrı performansının yanında sağlamlığında gizli.

2006 sezonu benim için 4 birincilik, 1 ikincilikle bitti. Ayrıca Balkan Şampiyonasının Türkiye ayağını kazandım. Bundan sonraki yarış hayatımda şartlar neyi gösterir bilmiyorum, ama her ne kadar çok zor olduğunu bilsem de hayalim Balkanlarda ve Avrupa'da da yarışmak.

4x4 Freelife, yeni yılı yeni eklerle karşılıyor

Türkiye'nin ilk 4x4 ve Doğa sporları dergisi 4x4 Freelife, 2007 yılına farklı konu başlıkları ve yeniliklerle giriyor.

Gelecek sayıda, yeni bir çalışma ve yeni bir ek ile karşınızdayız. Bu ek ile, tüm otomobiller için en önemli başlıklar arasında yer alan lastik, jant ve akü gibi ürünlerle ilgili son ürünleri ve gelişmeleri görme şansını bulacaksınız. 2007 için lastik ve jant firmalarının planladıkları yenilikleri ve akülerle ilgili bilmek istediklerinizi de bu ekte bulacaksınız.

Ekte ayrıca kış lastiklerinin kullanımı ile ilgili kurallar ve karşılaştırmaların yanı sıra ilk kez, 4x4 araçlarla özel koşullarda yapılan bir fren testi de yer alacak. İleriki sayılarda da karşılaştırmamız için farklı marka lastikler ve farklı 4x4 araçlarla fren testlerini devam

ettireceğiz. Gelecek sayılarda ilgi çekici bir başlık da vinçleme testleri olacak.

2007 yılında farklı yazı dizileri ile de karşılaşacaksınız. Tüm dünyadan farklı ve ilginç yerleri bambaşka bakış açıları ile size anlatan yazarlarımız ile dünya turu yaparken, "özel" off-road araçlarını tanıtan bölümümüzle off-road ve modifiye dünyasına giriş yapacaksınız. Outdoor sporcularının karşılaşılabilecekleri fiziksel sorunları, sağlık sorunlarını ve basit çözüm yollarını göstermeyi hedefleyen yazı dizimiz de doğaya çıkarken size yardımcı olmak için tasarlandı.

2007 yılında güneşli, tozlu, yeşil ve heyecanlı bir yılı birlikte geçirmek dileği ile,

4x4 Freelife

Rainforest Challenge – Yağmur Ormanlarında Türkiye bayrağı

Her yıl Kasım ayının son haftası ile Aralık ayının ilk haftası arasında, 30 ülkeden gelen yarışmacı ekiplerin, izleyici ve basın mensuplarının bulunduğu büyük macera organizasyonu Rainforest Challenge'da bu yıl ilk kez Türk bayrağı da dalgalanacak.

Bu sene 9.su gerçekleştirilen Rainforest Challenge, yüzlerce katılımcı ile Malezya'da Alor Setar – Kuala Nerang – Padang Sanai – Padang Terap – Gubir – Muda Lake – Kampung Batu Lapan – Baling – Sungai Petani rotası üzerinde koşulan uluslar arası bir 4x4 trophy. Bir kısmı ilk kez geçilen 800 kilometrelik zorlu bir parkurda, dev ormanlarda üstelik muson yağmur mevsiminde gerçekleştirilen bu dev dayanıklılık mücadelesinde bu sene ilk olarak Türkiye'den de bir katılım gerçekleşiyor.



Malezya'ya davet edilen tek basın kuruluşu olarak 4x4 Freelife, 25 Kasım - 4 Aralık tarihleri arasında katılımcı ekiplerin yanında trophy'yi izlemek için Yağmur Ormanlarına gidiyor.

Gelecek sayıda bu nefes kesen yarışla ilgili ayrıntılı haberleri izleyebilirsiniz.

info@kesifekibi.com - www.kesifekibi.com
www.rfcturkiye.com

2006 Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası son yarışı koşuldu.

İstanbul Off-Road Kulübü – İSOFF, 25–26 Kasım 2006 tarihleri arasında 2006 Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonasını 7. Yarışını 2 günlük bir yarış olarak İstanbul / Şile'de gerçekleştirdi. N1 ve N2 kategorilerinde toplam 25 aracın start aldığı yarış 235 km.lik uzunluğu ve etapların zorluk derecesi ile sezona damgasını vurdu. İlk gün şehir merkezinden verilen startın ardından TRT 1 den canlı olarak yayınlanan yarış, seyirci ve basından da büyük ilgi gördü.

2006 yılı şampiyonlarını da belirleyen yarış, İnci Akü, Oracle, HKS Reklam, Monroe, Rotaş, Black-Tech, Bimtes, Top Dizayn, Tom Martin gibi kendi alanlarında sektöre yön veren firmalarında desteği ile Şile -Sofular - Alacalı - Doğançılı - Sahilköy - Yeşilvadi güzergahları üzerinde 2 gün ve biri gece toplam 10 etap ve 235 km. sonunda tamamlanmış oldu. Yarış sonunda N1'de Ertan

Eşim-Özcan Yakup, N2'de Hüseyin Akbulut-Benan Engin birinci geldiler.

N1	1 - Ertan Eşim - Özcan Yakup
	2 - Ali Saim Tekin - Cengiz İlhan
	3 - Leyon Benzesin - İzak Benzesin
N2	1 - Hüseyin Akbulut - Benan Engin
	2 - Kadir Topuz - Mustafa Andıbay
	3 - Tarık Sağlam - Tamer Kızıltan

7 aylık sezonda Türkiye Şampiyonları bu son yarışta belirlendi. N1'de Pilotlar Şampiyonasında Ertan Eşim, N2'de de Zeki Volkan Gönüllal şampiyon oldular. Co-pilotlar Şampiyonasında N1'de Ahmet Tınkır, N2'de Tunç Yatlı birinci oldu.

Yarışla ilgili ayrıntılı fotoğraf ve bilgileri, 2006 Şampiyonası ile ilgili genel yorum ve sonuçları 2007'nin ilk sayısında sizlere ulaştıracağız.



SYK- Kahve Dünyası Kupası Yat Yarışları soğuk ve zorlu havaya meydan okudu...

Selma Uca

Suadiye Yacht Kulübü tarafından organize edilen SYK- Kahve Dünyası Yat Yarışı İst. Yelken Temsilciliği işbirliğinde ve KAHVE DÜNYASI sponsorluğunda gerçekleşti.

4 Kasım Cumartesi sabahı 4 ila 6 derece sıcaklıkta hafif yağmurda yelkenciler SETUR Kalamış Marina'da Kahve Dünyası lezzetinde ve ikramında buluştular. Sahilden denizin manzarası belki de çoğumuz için biraz ürkütücüydü. Aşırı sıcaklık farkı nedeniyle denizin üzeri buharlaştığından görüş mesafesi de azdı. Sağanaklar havanın soğukluğu ile daha da yoğun hissediliyordu. Ama ne yelkencilerin, ne de yarış komitesinin vazgeçmeye niyeti yoktu. Teknik zorluklara rağmen beş şamandra ve iki tekne olarak komite İYK rihlimından zorlukla denize açıldı, tekneler de yavaş yavaş Kalamış Koyu'ndan dışarıya seyretmeye başladılar. Rüzgarüstü-rüzgaraltı (sosis) rota kurulurken hava açıldı, görüş netleşti. Yalnız murphy boş durmayacaktı elbet ve tam start işlemleri esnasında Karayel esen rüzgar hızını 38 knts. a kadar çıkartırken buharlaşmaya başlayan deniz yüzeyiyle görüş gene azaldı. 40 tekne kayıtlı filodan 22 adet tekne rotalarında seyrederken manzara biraz ürkütücü

filmleri hatırlatıyordu. Sadece armalarının üst kısmı görünür oldu bir anda, hayalet yelkenliler gibi olduk. Denizin üzerinde herkes biraz şaşkındı, birçoğumuz böyle bir havayı belki de İstanbul'da ilk kez yaşıyorduk (benim için öyle oldu en azından), ama vazgeçmiyorduk ta. Bazı tekneler starttan önce emniyet açısından geri dönmeyi tercih etmişlerdi, alışık olmadığımız yoğun şartları değerlendirdiler. Finişi geçen tekne ekiplerindeki yüz ifadesi şöyleydi: "ne gündü, ne yarıştı !!!..." Uzun süre anılarımızda kalacak...

5 Kasım Pazar sabahı bir gün önceki havanın tam tersine pırıl pırıl güneş ve masmavi gökyüzünde sabah kahvelerimiz için tekrar buluştuk SETUR Kalamış Marina'da. Bugün rüzgarımız 20 knts civarı Lodostu; hava da oldukça serindi. Şamandıralarımızı atarak start hattını kurduk. Peş peşe start eden 29 teknelik filo gene sahil boyunca geçit törenini andırır şekilde Suadiye-Dalyan ve Kaşık Adası rotalarında keyifli seyirleri sonrasında yarıştı bitirdiler. Böylece iki günlük seriye 31 tekne katılmış oldu. Deniz Harp Okulu'na yeni gelen First 40.7 tipi teknelerle beraber İstanbul'da sayılarının artması üzerine, 2007

sezonunda katılımları sağlandığı takdirde tek tip olarak yarışmalarını teşvik amacıyla bu yarışın ilanına First 40.7'lere aralarında en iyi düzeltilmiş zaman ödülü konuldu.

'Women of Kahve Dünyası' ekibi de yarışlarda denizdeydi;
Mihri, Eda / Kahve Dünyası
Gül, Aylin, Sema / Kupa Kızı-Kahve Dünyası
Ece / Blue Wind
Bana da yarış yapmaktan düştü...

Aynı akşam SETUR Kalamış Marina' da kurulan çadır içerisindeki ödül törenimiz için buluştuk. KAHVE DÜNYASI'nın çikolata ve kahve lezzetleri ve zengin ikramında iki günün yorgunluğunu attık. TYF Başkanı Sn. Nazlı İmre ve yeni bir yelken projesi başlatan eşi Sn. Ergin İmre, ADF Başkanı Sn. Sedat Altunay, II. Başkanı Sn. Teoman Arsay, Gn. Sekr. Sn. Yalçın Dülger, İYK Başkanı Sn. Erol Türkmen, Viskomodoru Sn. Fuat Çoker ve yelken camiamızın pek çok değerli insanı bizlerle beraber oldular. Espirili ve neşeli geçen ödül töreninde hepimizin eğlendiğine inanıyorum.



Destekçilerimize, sevgili arkadaşlarım Mihri Ereş ve Engin Pulhan'a ve bu yarışa var eden, katılımları ile can veren tüm tekne sahipleri ve ekiplerine, ödül törenimize katılan herkese sonsuz teşekkürler.. Zorlu bir hafta sonu yaşadık, hep beraber başardık... Keyif almış olmanız dileğiyle, denizin keyfinde, yelkenin ufkunda sağlıklı ve sevgiyle kalın.

Camiamıza hoş geldin KAHVE DÜNYASI...
Pruvan neta olsun....

www.suadiyeyacht.org.tr

Sonuçlar:

IRC 1

1. Oğuzhan Too - Sedat Gülçağlayan ve Ekibi

IRC 2

1. Atılğan - Hüseyin Erişen ve Ekibi
2. Mobydick / UNO - Hasip Gencer ve Ekibi
3. Goblin - Aydın Yurdum ve Ekibi

IRC 1 ve IRC 2 Genel Klasman

Oğuzhan Too - Sedat Gülçağlayan ve Ekibi
First 40.7 En İyi Düzeltilmiş Zaman
Mobydick / UNO - Hasip Gencer ve Ekibi

IRC 3

1. Korsan Taxi - Aykan Semizer ve Ekibi
2. Mad Max - Vedat Tezman ve Ekibi
3. Ada - Kahve Dünyası - Alp Doğuoğlu ve Ekibi

IRC 4

1. Zig Zag - Sinan Sümer ve Ekibi
2. Bootes - Turhan Soyaslan ve Ekibi
3. Target - Turgut Baran ve Ekibi

IRC 5

1. Rapsodi 1 - Haluk Buzluk ve Ekibi
2. Niagara - Orhun Maşlak ve Ekibi
3. Narin - İsmail Eskicioğlu ve Ekibi

Destek

1. Kahve Dünyası - Birol Altıncılık ve Ekibi
2. C. Ocean - Serdar Oskay ve Ekibi
3. Forsa 3 - Güngör Sivrioğlu ve Ekibi

ve Alonso Tekrar Şampiyon!!!

Serkan Ketenci serkan@4x4freelife.com



18 yarışlık dev maraton inanılmaz bir finale sahne oldu. Son 2 yarışa geldiğinde Alonso ve Schumi'nin puanları eşitti. Alonso'nun 2. Dünya Şampiyonluğu M. Schumacher'in ise 8. Dünya Şampiyonluğuna ulaşması için önlerinde sadece 2 yarış kalmıştı ve kıran kırana bir mücadele bizleri bekliyordu.

Suzuka'da başa baş geçmesi beklenen mücadelede ilk havluyu atan ise Schumi oldu. Hayranları hiç alışık olmadıkları görüntüyü, Schumi'nin Ferrari'sinin arkasından gri dumanlar çıkararak çimlere doğru gidişini, içleri yanarak, üzüntüyle izlediler. Herkes biliyordu. Bu, sadece yarış içinde yaşanan herhangi bir sorun anı değildi. Birisi için hayalin bittiği, başkası için ise rüyanın başladığı bir andı bu ve uzun süre akıllardan silinmesi mümkün görünmüyordu. Yıllardır Ferrari ile yarışan Schumi çok uzun süre sonra ilk kez motor arızası yaşıyordu. Ama bu aksiliğin bu kadar kritik bir yarışta meydana gelmesi, hayalini gerçekleştirmesini olanaksız hale getirmişti. Sezonu ve kariyerini şampiyon olarak noktalaması bu andan sonra mümkün görünmüyordu. Alonso ise, en önemli rakibi yarış dışı kaldıktan sonra rahat bir şekilde yarış kazandı, fakat rakipsiz olmasına rağmen hızından da hiç bir şey kaybetmedi.

Son yarışa geldiğinde aradaki puan farkı 10'a çıkmıştı ve Alonso'nun şampiyon olmasına neredeyse kesin gözüyle bakılıyordu. Ufak da olsa bir olasılık vardı ama şanssızlık Schumi'nin peşini gene bırakmadı. Daha ilk turlarda lastiği patlayınca tüm izleyiciler ve fanatikler için şampiyona sonuçlandı.

Ama Schumi devam etti. Onun için yarış bitmemişti. Tüm hayatı buna bağımlı olmuşçasına inanılmaz bir performans gösterdi. Arka sıralardan gelip, her tur bir ileriki sıraya geçerek, onlarca aracı geçerek yarış dördüncü bitirdi ve şanına uygun bir jübile yaptı.

Senenin geneline baktığımızda sezonu Kanada'ya kadar ve Kanada'dan sonra olmak üzere ikiye bölebiliriz; ilk kısımda Alonso ve Renault'nun mutlak hakimiyeti varken 2. kısımda Ferrari hakimiyeti hüküm sürdü. Alonso'nun bu şampiyonluğu, ona en genç Dünya Şampiyonluğu unvanının yanına, bir de en genç Çifte Şampiyon unvanı da ekledi. Kariyerine 2001 yılında

Minardi ile başlayan Alonso, 2003'de Renault ile yarışmaya başlamıştı. Bugüne kadar toplam 88 yarışa katılmış olan Alonso bunların 15'ine ilk sırada başladı. Tüm bu yarışların 37'sini podyumda 15'ini de podyumun ilk basamağında bitirdi.

2002'de test pilotu olarak girdiği Renault takımından 2007 başında çifte şampiyon olarak ayrılacak olan Alonso, gelecek sezonda kariyerine McLaren ile devam edecek. McLaren'de birlikte yarışacağı pilot ise henüz belli değil. Louis Hamilton ve Pedro De La Rosa'nın isimleri geçiyor, ama bence De La Rosa'nın Montoya'nın yokluğunda katıldığı yarışlardaki performanslarını göz önüne alınca Hamilton'un en az 1 sezon test koltuğunda kalması daha iyi gibi görünüyor. Ama tabii ki rakım yönetiminin kararı ne olur bilinmez. 2007 için merakla beklenen bir diğer konu ise Raikkonen'in McLaren'deyken başına gelen şanssızların Alonso'nun da başına gelip gelmeyeceği.

Sonuç olarak yine sürprizlerle dolu bir sezona giriyoruz. İlk yarış Mart ayında Avustralya'da Albet Park'da olacak. Herkesin duygusu hemen hemen aynı. 15 senenin ardından Schumacher'siz ilk sezonun nasıl olacağı merakla bekleniyor,

2007 Takvimi

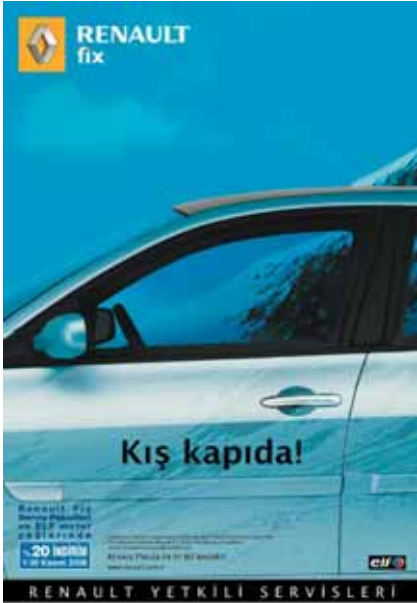
Sıra	Yarış Adı	Yarış Yeri	Tarih
1	Australian Grand Prix	Melbourne Grand Prix Circuit	18 Mart
2	Malaysian Grand Prix	Sepang International Circuit	8 Nisan
3	Bahrain Grand Prix	Bahrain International Circuit	15 Nisan
4	Spanish Grand Prix	Circuit de Catalunya	13 Mayıs
5	Monaco Grand Prix	Circuit de Monaco	27 Mayıs
6	Canadian Grand Prix	Circuit Gilles Villeneuve	10 Haziran
7	United States Grand Prix	Indianapolis Motor Speedway	17 Haziran
8	French Grand Prix	Circuit de Nevers Magny-Cours	1 Temmuz
9	British Grand Prix	Silverstone Circuit	8 Temmuz
10	German Grand Prix	Nürburgring	22 Temmuz
11	Hungarian Grand Prix	Hungaroring	5 Ağustos
12	Turkish Grand Prix	Istanbul Park	26 Ağustos
13	Italian Grand Prix	Autodromo Nazionale Monza	9 Eylül
14	Belgian Grand Prix	Circuit de Spa-Francorchamps	16 Eylül
15	Japanese Grand Prix	Fuji International Speedway	30 Eylül
16	Chinese Grand Prix	Shanghai International Circuit	7 Ekim
17	Brazilian Grand Prix	Autódromo José Carlos Pace	21 Ekim

Araç kiti teknolojisinin en renklisi Yılbaşı akşamınızı renklendirecek!



Parrot'ın arayan kişinin fotoğrafını renkli LCD ekranında görüntüleme gibi özelliklere sahip olan ürünü 3200 LS-COLOR, Türkiye'deki kullanıcıların araçlarını yılbaşı akşamında renklendirecek. Renkli LCD ekranıyla alanında bir ilki temsil eden Parrot 3200 LS-COLOR, kullanıcılara elini direksiyondan kaldırmadan telefonla konuşma özgürlüğünü yavaşmanın yanı sıra yolculukları daha keyifli ve güvenli hale getiriyor.

Parrot CK3200 LS-COLOR'ın renkli LCD ekranı, polifonik zil sesleri ve isteğe bağlı arka plan fotoğrafı değiştirme seçenekleriyle araç kitini sadece size özel yapmak mümkün. Bu çok özel araç kiti, sevgilinizin veya sevdiğinizin fotoğrafı rehberinizde kayıtlıysa, ismiyle beraber fotoğrafını da renkli LCD ekranınızda görmeyi sağlıyor.



Kış bakımı yaptırmak için kışın içeri girmesini beklemeyin...

Renault Fix Servis Paketleri'nde %20 indirim

Renault otomobilleri zorlu kış şartlarına en iyi şekilde hazırlamak için 1-30 Kasım tarihleri arasında Renault Yetkili Servisleri'nde hizmet alanlara Renault Fix Servis Paketleri'nde ve Elf motor yağlarında %20 indirim sunuluyor. Ayrıca Renault CarDvisit ile yapılan mekanik harcamalarda %20 daha fazla puan kazanma şansı Renault kullanıcılarını bekliyor.

10 bininci Sorento yollarda

Kia'nın 4x4 modeli Sorento, pazara sunulduğu 2002 yılı Eylül ayından bugüne 10.000 adetlik satış rakamına ulaşarak, kendi segmentinde yeni bir rekor daha kırdı. 2004 yılında 1727 adet perakende satışla yılın en çok satılan 4x4'ü olma başarısını kazanan Sorento, aynı başarıyı 2005 yılında da sürdürdü. 2005 yılında 4366 adet perakende satışla yine pazar lideri olan Sorento'nun, 2004 yılına göre satışları %152, pazar payı da %22'ye yükseldi.

2006 yılı itibarıyla 3.485 adet satışla %21,2 pazar payını yakalayan Sorento'yu, 1.357 adet satış ve %8,3 pazar payı ile Sportage izledi. Böylece Sorento 2006 yılında da açık ara pazar liderliğini bırakmazken, Sportage da en çok satan ikinci 4x4 oldu.

Eylül ayında lansmanı yapılan Sorento'nun makyajlı modeli Sorento X-Force, yakaladığı başarılı satış grafiği ile adından söz ettirmeye başladı. Sorento X-Force, çok daha sofistike ve güçlü bir görünüm kazanmanın yanı sıra, yeni nesil dizel teknolojisi, artan gücü, üstün arazi performansı geliştirilmiş donanım ve güvenlik özellikleri ile ön plana çıkıyor.



UNESCO'nun Uluslararası Okul Yarışmasında Türk Öğrencilerin Büyük Başarısı

DaimlerChrysler ve UNESCO'nun, kültürler arası dialog ve bilgi alışverişine destek vermek amacıyla 2003 yılında temellerini attığı ve bu yıl 138 ülkeden 35,000 öğrencinin katılımıyla düzenlenen "Mondialogo Okul Yarışması 2005 / 2006" finali 6 Kasım 2006 tarihinde Roma'da gerçekleştirildi. Yarışmada Bursa Özel Nilüfer Lisesi çok büyük bir başarıya imza atarak partner ülke Japonya'nın Kobe Municipal Fukiai Senior okulu ile birlikte ikincilik ödülüne layık görüldü. İki ekip, doğal afetler konusunda öğrencilerin bilinçlendirilmesi üzerine geliştirdikleri proje ile bu ödülü almaya hak kazandı. İtalya - Endonezya takımı Jakarta çöplüklerinde yaşayan çocuklarının eğitime yönelik projeleri ile

yarışmanın birincisi seçildi. "Mondialogo Okul Yarışması"nın amacı, farklı kültürler için öğrenciler arasındaki diyalogu, ortak bir proje için kıtalararası işbirliğine imza atmalarını sağlayarak desteklemek. Bu işbirliği ile milletler arası anlayış, tolerans ve dostluğun geliştirilmesi öngörüldü. Mondialogo projesi 14-18 yaş arası öğrenciler için düzenlenen "Mondialogo Okul Yarışması" da dahil olmak üzere, birbiriyle bağlantılı üç bölümden oluşuyor. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında bilgi transferini amaçlayan "Mondialogo Mühendislik Ödülü" ve bu projelere destek veren "Mondialogo İnternet Portalı" projenin diğer etkinlikleri.



Araçlar kış bakımına alınırken, akülerin kontrolünü ihmal etmeyin...

Günümüzde, üretilen araçların neredeyse tamamı artık bakım gerektirmeyen akü kullanıyor olmakla beraber, kışa girdiğimiz şu günlerde akü kontrolü yaptırmak akülerin ömürlerine ömür katıyor...

Araçlarımızın gizli gücü akü, günümüz teknolojik gelişmeleri takip edilerek, bakım gerektirmeyen uzun ömürlü ve marş basma gücü daha yüksek hale getirildi. Özellikle günümüz araçlarında elektrik kullanım ihtiyacını artıran araç aksesuarları, büyük şehirlerdeki yoğun trafik, sık kullanım veya az kullanım gibi araçla ilgili devir farklılıkları da akü ömrünü etkilemektedir. Bu nedenle aracımızı kışa hazırlarken, akümü de kış için kontrol ettirme alışkanlığı edinerek uzun ömürlü akümüzün ömrünü daha da uzatabiliriz.

Artık, teknolojik ürünler kervanına katılan aküde bakım gerekliliği indikatör olarak adlandırılan göstergeler ile anlaşılıyor olsa bile, mutlak yapılması gerekenlerin başında voltaj ölçümü gelmektedir. Bu nedenle, her ne kadar günümüz teknolojisi, işi kullanıcı adına kolaylaştırırsa bile kontrolü ehil ellerde yaptırmak ve bu alışkanlığı kazanmak kullanıcı için bir o kadar önemli. İşte bu nedenlerle İnci Akü Türkiye'de bir ilk olarak bir dizi önlemlerle tüketicinin işini kolaylaştırmaya çalışıyor.

Üretimden kullanıma sorumluluk zinciri

İlk atılım olarak yurt çapında uygulamaya katılan bayileri aracılığı ile ücretsiz check-up uygulamasını başlatan İnci Akü, bununla da yetinmeyip, üretimden satış noktasına şarj gücü korunmuş, deşarj riski düşük ortamlardan, satış noktasına sevkiyat gerçekleştirilmeye başlamış. İnci Akü, son teknolojiyi üretimde kullanırken, üretim anlayışına destek olmak üzere, stoklama anlayışında da aynı titizlikle, İnci Akü bünyesinde üretimden çıktığı ilk günkü şarj gücünü koruması adına Türkiye'de bir ilk olan soğuk hava deposu uygulamasına geçmiştir.

Akü'de Kış Bakımı

Kış mevsimi, sürücüler için oldukça zorlu geçen bir dönemdir. Bu dönemde aracınızın birçok parçasının bakımdan geçmesi gerekir. Akü, otomobildeki tüm sistemlerin güç kaynağıdır ve kaloriferlerin, farların ve diğer elektrikli sistemlerin çalışmasını sağlar bu nedenle ağır kış koşullarına girmeden önce akülerin kontrolünün ve bakımının yapılması şarttır.

Kutup başları kelepçelerinin temizliği ve bağlantılarının sağlamlığı kontrol edilmeli,



bu konudaki aksaklıklar giderilmelidir. Bununla ilgili oksitlenme var ise sıcak su yardımıyla oksit tabakası temizlenmeli, kutup başları vazelin ile koruma altına alınarak tekrarlanması önüne geçilmelidir.

Elektrolit (Asitli Su) seviyeleri, plakaların 2 cm üstünde olacak şekilde, saf su ilavesi ile eksik olan kısım kadar tamamlanmalıdır. Yeni nesil tam bakımsız akülerde (İnci Akü FORMULA) tam kapalı olduğundan dolayı saf su ilavesine gerek duyulmamaktadır.

Elektrolit yoğunluğu, hidrometre yardımı ile ölçülür. Tam şarjlı bir akünün yoğunluğu 1,28gr/cm3 olmalıdır. Bu değer altındaki ölçülen elektrolit yoğunluğu akünün deşarj durumda olduğunu gösterir. Örneğin elektrolit yoğunluğu 1,22gr/cm3 olan bir akü kapasitesinin yarısı kadar şarjlı durumdadır. Bu durumda aküye dışarıdan bir redresör yardımıyla şarj etmek gereklidir.

Tam kapalı sistem akülerde ise elektrolit yoğunluğu ölçülemez. Bunun yerine akünün şarj durumu ile ilgili bilgi indikatörün gösterdiği renge göre tespit edilebilir. İndikatör yeşil ise akü tam şarjlı, siyah ise deşarj durumundadır. Bu durumda Akü Kapasitesinin (Ah) 1/20'si (%5'i) (Örnek:60Ah için 3A) ile redresör yardımıyla araç dışında şarj edilmesi gereklidir. İndikatör rengi beyaz ise akü ömrünü tamamlamıştır.

Araç şarjının kontrolü

Araç, normal şarj değeri aralığının (13,8V – 14,8V) dışında şarj ettiği sürece aküye zarar verir. Min değerin (13,8V) altındaki araç şarjı akünün şarj olması için yetersiz gelmektedir. Max değerin (14,8V) üzerindeki araç şarjı değerleri ise aküye telafi edilemeyecek hasarlar verecek, akü bir müddet sonra kullanılamayacak duruma gelecektir.



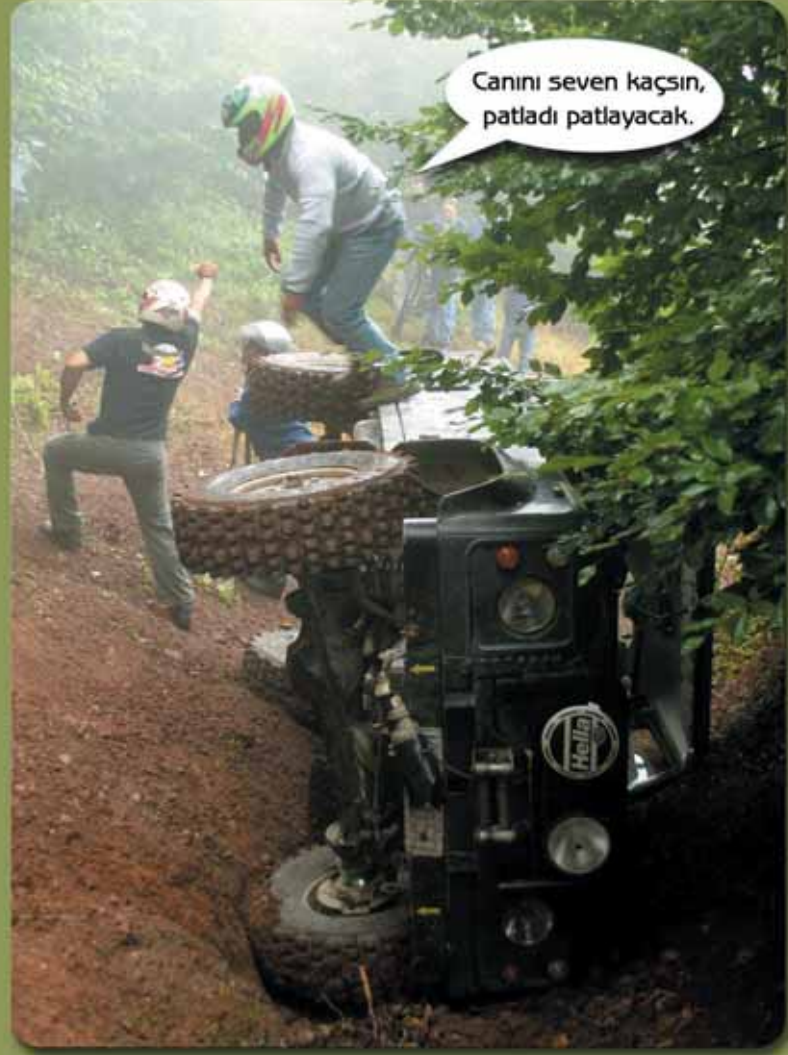
Daha uzun akü ömrü için

- * Aracınıza yeni akü alıyorsanız, akü voltaj değerinin 12.60 Volt değeri üzerinde olmasına dikkat edilmelidir.
- * Aracınıza akü takılırken kutup başlarının gevşek bırakılmamasına dikkat edilmelidir.
- * Aracınızı park ettiğinizde, araç içinde tüketim yapan alıcıların (Radyo, Işıklandırma gibi) kapalı olmasına dikkat edilmelidir.
- * Araç sıcak havalarda mümkün olduğunca güneş altında bırakılmamalıdır. Akü ömrüne zarar veren en önemli etkenlerden birisi aşırı ısı olduğu unutulmamalıdır
- * Aracınızın akü bağlantı kablolarının temiz ve sağlam olmasına dikkat edilmelidir. Herhangi bir kirlenme veya oksidasyon temizlenmelidir.
- * Üç ayda bir alternatör ve regülatörünüzün akünün ihtiyacı olan şarjı sağlayıp sağlamadığı kontrol ettirilmelidir.
- * Her servise gittiğinizde marş motoru kontrol ettirilmelidir.
- * Aracınızda ilave aksesuar ve teçhizat kullanıyorsanız (aküyü koyacağınız yer ve şarj sisteminiz müsaait ise) daha büyük kapasiteli akü kullanınız.
- * Aracınızı LPG'ye çeviriyorsanız akü kapasitenizi büyütünüz.
- * Aracınızı az ve kısa mesafelerde kullanıyorsanız, iki ayda bir akü yetkili servisinde ya da araç servisinizde akünüzü kontrol ettiriniz.
- * Aracınızda ilave aksesuar ve teçhizat kullanıyorsanız (Elektrikli ısıtıcı, soğutucu, ilave müzik sistemleri vs) iki ayda bir akü yetkili servisinde ya da araç servisinizde akünüzü kontrol ettiriniz.
- * Aracınız 24 Voltluk sisteme sahip ise ve siz 12 volt ile çalışan ilave aksesuar kullanacaksanız tek aküden enerji almak yerine aracınıza konvertör taktırınız. 24V'luk sisteme sahip araçlar ve 12V'luk sistem içerisinde iki akü kullanan araçlarda ise akülerin belirli periyotlarla yer değiştiriniz
- * Akünüz tam kapalı sistem olmayıp açılabilir akü ise, 3 ayda bir elektrolit seviyelerini kontrol ettiriniz. Elektrolit seviyesindeki azalma Saf Su ile tamamlayınız. Kesinlikle asitli su ilave etmeyiniz.

V; Volt
Ah; Amper Saat
A; Amper
Kaynak: İnci Akü



*Der
yanın
say
fası*





Online abonelik;

4x4 Freeliflife dergisine abone olmak için lütfen web sitemizi ziyaret edin.
www.4x4freeliflife.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 boyluğunda 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



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

FREELIFE
4x4 ile

"nerede olmak istiyorsan oradasın"

ABONELİK İÇİN;

online;
www.4x4freelife.com

SUV sınıfının yaratıcısı, zirve tutkunlarına gururla sunar...

70 yıllık Chevrolet SUV tecrübesi



2.0 litre 150 beygir turbo dizel motor



Gözlerinizi alamayacağınız çarpıcı tasarım



Yeni Chevrolet Captiva 4x4

1936'da dünyanın ilk SUV'sini (arazi aracını) ürettik. ... Ve sonunda, 70 yıllık engin bir deneyimle yeni Chevrolet Captiva'ya imza attık.

Yeni Captiva'nın ihtiyacınıza göre seçebileceğiniz 5 veya 7 koltuk seçenekleri son derece esnek bir iç mekan sağlıyor. Değişken Turbo Şarjlı (VGT) üstün turbo dizel teknolojisi, ekonomik olduğu kadar etkileyici bir performansa sahip olan özel motoru, ESP (Elektronik Denge Kontrol Programı), DCS (İniş Kontrol Sistemi), HBA (Hidrolik Fren Destek Sistemi), ARP (Devrilmeye Karşı Aktif Koruma Sistemi), LRS (Yatay Sürüş Süspansiyonu Sistemi) gibi zengin standartları ve herkesi imrendiren çarpıcı tasarımıyla yeni Chevrolet Captiva, hayatınıza kocaman artılar katacak.

www.chevrolet.com.tr

İletişim Hattı: (0216) 651 77 88

CHEVROLET. ARTISI BÜYÜK.



CHEVROLET