

2007/1
Yıl: 3 Sayı: 31
Fiyatı: 5,25 YTL

Renkli bir dünyaya
kuşbakışı bakmak
Nepal

**Son yarış, son riskler,
ve şampiyonlar...**

2006 Türkiye Goodyear
Off-Road Şampiyonası

Freelife
4x4
Aylık Off Road, Doğa ve Motor Sporları Dergisi

Dünyanın en zorlu 4x4 macerası

**Rainforest
Challenge – Rfc**

**Dakar'da
ilk Türk Takımı**

Anayoldan ayrılıp
yan yollara dalmak...

Captiva 4x4





**NISSAN-MITSUBISHI-ISUZU-TOYOTA-TATA-FORD-MAZDA
PICK UP AKSESUARLARI**

**4x4
EXTREME
OFF ROAD**

REKA OTOMOTİV İÇ VE DIŞ TİCARET

Bağlarbaşı Mah. Sakarya Sk. No: 12 E-5 Maltepe - İstanbul - TURKEY

Tel: +90 216 459 66 -67 (pbx) Fax: +90 216 459 66 -68 e-mail info@rekamotors.com www.rekamotors.com

Soğuk hava
deposunda
stoklanan
Türkiye'nin
ilk ve tek
aküsü

İNCİ AKÜ®

İlklerin
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 Gümüşçü
Gökhan Yorulmaz

Yayın Kurulu

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

Yönetim Merkezi

Halil Rifat Paşa Mah. 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 Alağil 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.

Anayoldan ayrılıp yan yollara dalmak...



1911'lerden günümüze gelen, Amerikan General Motors bünyesindeki Chevrolet markasının benim hayatımda ayrı bir yeri var. Belki Cihangir yokuşundaki İtalyan hastanesinde...

Macera katsayısı yüksek bir
4x4 konsept

Hyundai HCD10 Hellion



Geçtiğimiz günlerde yapılan Los Angeles Otomobil Fuarı'nda yine değişik fikirler ve ilgi çekici konsept araçlar bombardımanı yaşandı. 4x4 araçlar arasında bizim dikkatimizi Hyundai'nin 4x4 kullanımına yeni yaklaşımını simgeleyen "HCD10 Hellion" konsept otomobili çekti...

Rainforest Challenge- RFC



çamur – yağmur – off-road – yılanlar – şelaleler
– uçurumlar – yağmur ormanları - yarış – macera
– dev ağaçlar – sonu gelmez tırmanışlar – 4x4-
sarmaşıklar – adam boyunda otlar –sülükler
– muson yağmurları - cennete çıkan merdivenler
– bataklık – azgın nehirler – alacakaranlık kuşağı
– dünyanın en zorlu 4x4 macerası

Renkli bir dünyaya kuşbakışı bakmak

Nepal



Nepal inanılmaz renkli ve ilgi çekici bir ülke. Dünyanın çatısında, tüm dünyaya kuşbakışı bakan bir ülke. Buda'nın Brahmanların ülkesi. İnanılmaz çeşitlikteki hayvanlarla dolu vahşi ormanların, coşkun nehirlerin ülkesi. Ve bence Nepal'i görmek istiyorsanız...

son yarış, son riskler, ve şampiyonlar...



2006 Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası 7. Yarışı 25 – 26 Kasım tarihlerinde, İSOFF tarafından Şile'de organize edildi. İki gün süren yarış, İSOFF'un sezonun başında başlattığı hamlelerin sonuçlarını görmek açısından ilgi çekiciydi...

Motokros Şampiyonası Finali Susurluk'ta...



Türkiye 2006 Motokros Şampiyonasının 6. ve son ayak yarışı 2-3 Aralık 2006 tarihinde Susurluk Belediyesi Motokros Parkurunda, Balıkesir Motosiklet Spor Kulübü tarafından düzenlendi...

Makineye veda...



Yol... Plajda ya da bir ağaç altında, hamakta aylıklık ederken yaşamadığım hafifleme duygusunu hep yollarda yaşadım. Yol dürtüsü, yolculukta görecekleğim, yaşayacaklarım daha ağır bastı. Bir köy kahvesinde ekmek arası peynir yediğim de oldu, güzel bir otelin...

Kasla Devr-i Alem



Her gerçek maceracı aynı zamanda gerçek bir hayalci. Yıllar sadece hayalleri kurmak, oluşturmak, geliştirmekle geçer. Ancak, sade hayalciyle gerçek maceracıları ayıran çizgi...

Motosiklet teorisi #18,

Yolda yolculu yolculuk...



Evet sıra yolculu motosiklet sürüşü teorisine geldi... Hani bir ara demiştik ya..."Motor tehlikeli ve keyiflidir ama grup sürüşü daha tehlikeli ve daha keyiflidir"... Hah işte... Bir yolcu ile seyahat, en az grup sürüşü kadar...

Dakar'da ilk Türk Takımı



Paris - Dakar olarak tanındık bu mücadeleyi. 29 yıl içinde başlangıç noktaları değişti. Hatta bazen bitiş noktası da değişti. Ama adı hep Dakar olarak bilindi. Dakar Rallisi. Mücadelenin, dayanıklılığın, kahramanlığın ve tehlikenin yarışı. Dünyanın en tehlikeli motor sporu organizasyonu...

Güneş enerjisi ve amatör ruhla çalışan araç:

SAGUAR X5



SAGUAR X5 macerası, 2005 yılının sonlarında SAITEM ekibinin Formula G'06'ya katılacağıyla başladı. 2005'in son ayları ve 2006 başları takımın beyin fırtınası günleriydi. Bu zaman içinde aracın dış tasarımı aerodinamik faydalar göz önüne alınarak şekillendi...

Şeyhin Sakalı'na dalış



Hep sonsuza uzanan gökyüzünde, yerçekimine boyun eğmeden uçan kuşlar özgürlük simgesi olarak alınır. Oysa sonsuza uzanan derinliklerde, yerçekimine boyun eğmeden yüzen canlılar da aynı derecede özgürlük görüntüsü vermiyor mu?...

Kar altında Yedigöller



Tabiatı keşfetmeyi ve korumayı ilke edinen kulübümüz bu hafta sonu, Türkiye'nin en sık ormanlarından birisine sahip olan Yedigöller Milli Parkındaydı. Dostlarımızla oldukça eğlenceli geçen bu gezide ormanda,...

İsoff ormanına merhaba...



İki sürpriz. Biri güzel biri değil. Biri insan yapısı biri değil. (Aslında temelde ikisi de insan yapısı, ama biri bilinçli diğeri değil) Haftasonu iki şokla sarsıldım. Ne yazık ki güzel şokun getirdiği mutluluk duygusu sürekli olmadı...

Soğukta üşümek...



Biz off-road'cular, yolun olmadığı her yerde doğanın koşullarıyla mücadele ederken, buna eşlik edecek başka zorluklar da arzu ederiz. Örneğin zemin kuru olmayacak, çamur hatta biraz balçık olacak...

Ayşin Uysal

Dünya nereye gidiyor? (Biz nerede kalıyoruz?)

2007'ye hoş geldiniz. Karşınızda ambalajında, gıcır gıcır, çiziksiz, hasarsız, yepyeni bir yıl var. Güle güle kullanın.

Ama nedense bu sefer, bu cicili bicili hediye paketine biraz şüpheyle yaklaşıyorum. Bana, şu açılınca patlayan şaka paketlerinden gibi geliyor. Bir mor duman çıkacak kurdeleyi açınca –belki de sırtan kötücül bir surat aniden fırlayacak içinden- ve boom diye bir ses duyulacak. Sürpriiiiiz diye bağırarak etraftakiler.

Üstelik pek sürpriz de değil. Bildik bir konudan bahsediyorum. Dünyanın sonundan.

Dünyanın sonunun konumuzla ne ilgisi var mı diyorsunuz? Doğru, biz sadece bir 4x4 ve doğa sporları dergisiyiz. Ama şöyle diyebiliriz: Dünya bitince bizim de oyun alanımız bitecek. Yoksa işin ekonomik, politik, sosyal, etik, insani ayrıntıları bizim sorunumuz değil tabii ki.

Senelerdir küresel ısınmadan bahsediliyor. Senelerdir ozon deliğindeki büyümeyi maç skorları takip eder gibi izliyoruz. Dünya 20 – İnsan 5. Ama bu sene dünya insana biraz fark attı. Bu ay dergiye gelen neredeyse tüm yazılarda aynı şaşkınlık vardı: Gittik,

bulamadık. Nehirleri bulamamıştı insanlar, ormanları bulamamıştı, göller kaybolmuştu, barajlar buharlaşmıştı.

Nereye gitmişti dünya?

Aslında dünyanın bir yere gittiği yok tabii ki. Dünya uykusunda sağından soluna dönüyor sadece. Depremler, değişen iklim koşulları, kasırgalar, eriyen kutup buzları, sular altında kalan şehirler, kuruyan iç denizler yerküremizin yeni bir düzen kurmaya çalıştığını gösteriyor.

Ama dünyada kelebeklerden sonra en kırılgan canlı türü olan biz insanlar, bu değişimin sonuçlarına katlanabilecek miyiz acaba?

Bu sene paketi açmadan önce biraz durun. 15 sene sonraki Ocak ayını hayal edin. Bana sorarsanız şimdiden iyi bir kişisel yağmur duası edinin. Oturduğunuz ev birinci kattaysa değiştirin ya da bir kayık satın alın. Ve bol bol yeşil ormanların, mavi göllerin fotoğrafını çekin. Torunlarınıza göstermek için.

Paketin kağıdını yavaşça katlayın. Ve düşünün. Ne yapabiliriz diye.

Sınıfında Dünyanın En Çok Satan Teknesi

MACGREGOR 26



www.macgregor26.com



KDE MARINE
Türkiye Müessili

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

Anayoldan ayrılıp yan yollara dalmak...

1911'lerden günümüze gelen, Amerikan General Motors bünyesindeki Chevrolet markasının benim hayatımda ayrı bir yeri var. Belki Cihangir yokuşundaki İtalyan hastanesinde hayata gelip, oradan Fatih'teki evimize ilk araba yolculuğumu babamın kırmızı-beyaz 56 Chevrolet'inde yaptığımdan; belki ilk araba kullanmayı yine babamın üstü siyah deri kaplı, metalik fıstık yeşili, parlak jantlı 76 Chevrolet-Nova'sında öğrendiğimden; belki de sahip olmayı çok istediğim ve Türkiye'deki galerilerde olmadığından, araba ithalatındaki tüm zor işlemlere rağmen kendim ithal ettiğim 97 model dizel Chevrolet-Silverado'nun keyfini unutamadığımdan,

markayı ayrı bir seviyor ve güveniyorum. Hani Chevrolet yaparsa iyisini yapar gibilerden.

Sadece benim mi hayatımda özel yeri var? Hayır. 60'lı yılların sonlarında tek marka Chevrolet arabaları çalmakla ünlenmiş bir otomobil hırsızının polisler arasında ceza evine götürülürken gazetecilere söylediği sözlerine bakar mısınız? "Kim bilir ben çıkana kadar Chevrolet ne modeller üretecek." İşte Chevrolet böyle bağımlılık yapan bir marka. Ve şimdi ben test sürüşü yapmak, izlenimlerimi sizlerle paylaşmak için yine bir Chevrolet'in, Captiva 4x4'ün direksiyonundayım.

Test: Derya Kızıltaş





Captiva GM in bütün tasarım merkezleri (Warren-ABD,Russelsheim-Almanya, Sao Paulo-Brezilya,Incheon-Kore ve Melbourne-Avustralya) tarafından sürekli iletişim çalışması içerisinde 70 yıllık 4x4 tecrübesini ve kendi görsel değerlendirmelerinin sonucu olarak ortaya çıkmış Chevrolet'in Avrupa'daki ilk dizel modelidir.

Tüm dünyada ve Türkiye de aynı anda satışa sunulan Captiva, 4X4 bir arazi taşıtının güvenilirliğini ve bir otomobilin asfalt

performansını şık bir tasarımla birleştirerek , verdiği paranın tam karşılığını almayı hedefleyen tüketicilere yönelik bir araç olarak üretildi.

2006 Ekim ayından itibaren satışa sunduğumuz Captiva benzersiz tasarımı ve yenilikçi öğeleri ile, şu ana kadar 4x4 modeller içerisinde en çok tercih edilen marka olmayı başarmış ve senenin son çeyreğinde 4x4 sınıfının satış liderliğine yerleşmiştir.

2006 Ekim ayında 180, Kasım ayında 232 adet satılan Captiva'nın Aralık satış hedefi de 330. 2007'de hedefimiz, pazar liderliğini devam ettirerek pazar payını daha da yükseltmek.

Semih ESER (Satış Müdürü)
Chevrolet Martur Ltd Şti
semiheser@chevroletmar.com
<http://www.chevroletmar.com>

Uzaktan baktığımda farları, çizgisi, hatlarıyla kendi sınıfındaki araçlardan birkaç markanın daha birbirine kardeş gibi benzemesinden dolayı "Ben bu arabayı tanıyorum ama markasını çıkaramadım." pozisyonuna düşsem de yanına geldiğimde öndeki kocaman Chevrolet amblemi aracı diğerlerinden ayırıyor. Firma, markanın amblesini artı işareti gibi görüp "artısı bol" sloganını kullanıyorsa da, Silverado'dan beri amblemin şekli bende, anayoldan ayrılıp sağa sola yan yollara dalmayı, yolsuzluğa kadar gitme isteğini uyandırıyor.

Dışardan şöyle bir incelediğimde araç, amblemleri ön ızgaranın kenarından başlayıp yana doğru uzanan ön farlar, ön tampondaki sis farları, 18 inç'lik alüminyum alaşımlı jantlar, lastikler üzerindeki çıkık çamurluklar, sinyalli büyük yan aynalar, yan çamurluktaki hava girişi ızgaraları, iri arka lambalar, kavisli tavana yerleştirilmiş siyah tavan rayları ile göz doyurucu bir büyüklüğe ve güzelliğe sahip.

Captiva'nın boyu 463 cm, genişliği 185 cm olsa da 4x4'lere göre fazla yüksek olmayıp, yüksekliği 175 cm. Uzun boyu ve genişliği iç mekana ferahlık olarak yansımış. Arka koltuk diz mesafesi ve ön iki koltuk arası gayet geniş, ayrıca arkada üçüncü sırada katlıyken alta gömülen, açılınca çocukların rahatça oturabileceği, yetişkinlerin biraz sıkışacağı altıncı ve yedinci koltuklar var. Bu koltuklar teker teker açılıp kapatılabildiği gibi ikinci sıradaki koltuklar da 60/40 oranında ayrı ayrı yatırılabilir.

İçine girip elektrikli 8 yönde ayarlanabilen, ısıtmalı deri koltuğa oturduğunda yükseklik ve uzaklık ayarı yapabilen orta kısmı geniş dört kollu deri direksiyonun boşluğundan görebildiğim gösterge tablosu iç malzeme kalitesini, mika gibi göründüğünden sevmedim. Chevrolet'e çok daha şık göstergeleri layık görüyor ve ilk rötuşlamada değiştirmelerini diliyorum.

Biraz sağa doğru baktığımızda ön orta konsolun en üstünde yol bilgisayarıyla karşılaşıyoruz. Tüm bilgilerin ekranda aynı anda yer alması yüzünden ilk bakışta ekran çok kalabalık ve karmaşık gibi görünse de, bir müddet sonra göz alışıyor ve neyi öğrenmek isterseniz o noktaya bakıyorsunuz. Sol üstte iç ve dış hava sıcaklığını, sağ üstte ortalama yakıt tüketimini, sol altta elektronik ayarlı klimanın ayarlarını, sağ altta pusulayı izleyebiliyorsunuz. Konsolun orta kısmında direksiyondan da kontrol edebildiğiniz sekiz hoparlöre sahip radyo, CD ve MP3 çalan müzik sistemi yer alıyor. Konsolun altında ise elektronik ısı ayarlı klimanın kumanda düğmeleri var. Müzik sisteminin en beğendiğim yönü kontağı kapattığınızda sistemin çalışmaya devam etmesi. Belki güzel manzaralı bir yerde biraz müzik dinlemek istiyorsunuz değil mi? Anahtarı çıkarttığınızda, hatta yan kapıyı açtığınızda da yayın kesilmiyor. Ne zaman sol ön kapıyı açıyorsunuz, sistem kesin olarak aracı terk



ettiğinizi anlayıp siz inerken kendiliğinden kapanıyor.

Başımı yukarı doğru kaldırıyorum, ışığa duyarlı dikiz aynası ile elektrikli sunroof arasında tavan konsolunda bir gözlük kutusu var. Ayrıca ön konsolda üstte ve ortada, yan koltuk altında yer alan küçük küçük eşya kutuları çok kullanışlı. Koltuk arkası fileleri standart olarak sunulurken kapı içlerine de 1,5 lt'lik pet şişeler için özel yuvalar yapmışlar. Torpido gözünün soğutmalı olması sayesinde yaz günlerinde el altında soğuk içecekler bulmak keyifli olacaktır. Arka koltukta ve bagajda da 12 V'lik soketler bulunması, bagaj tabanındaki saklama kutuları, bagaj içi eşya sabitleme kancaları ve filesi kullanımı hoş aksesuarlar. Elektrikli camların kumandası sol kapı kolunda, ısıtmalı yan aynaların ayar düğmeleri sol ön konsolda, Cruise-control kumandası ise direksiyonun üzerinde yer alıyor.

Şimdi önce yola, sonra yolsuzluğa çıkalım. Motoru çalıştırıyoruz, 1991 cc'lik 4 silindirli 16 valfli Common-rail turbo dizel motor çalışmaya başlıyor. Önceleri özellikle dışardan gürültülü çalışan motor yol yaptıkça



içeriden hiç duyulmaz oluyor. 150 beygirlik motorla 2000 devir/dakika'da maksimum tork 320 Nm'ye ulaşıyor. Maksimum hızı 180 km olarak belirtilen araçta, biraz aşağı meyilli yolda olsak da çok rahat 190'a kadar çıktık. Ön ve arkada EBD'li (Elektronik kontrollü fren gücü dağılımlı) sisteme sahip ABS'li disk frenlerle durdurulan aracın, önde gergi kollu,

arkada dört noktadan bağlantılı bağımsız süspansiyon sistemi var.

65 lt'lik yakıt deposu bulunan, 100 km'de ortalama 9 lt harcayan 1800 kg'lık araçla yol dışında yakıt tüketimimiz 12 lt'lere çıktı. Ancak off-road kullanımı söz konusu olduğunda, bu değerler bu küttele ve motor



gücünde bir araç için normal. Yaklaşma açısı 24° ve uzaklaşma açısı 22° olan aracın aks mesafesi 270 cm olduğundan karın açısı 17°'ye düşmüş. Yerden yüksekliği ise 20 cm. Biz kullanırken dikkat edip aracın altını sürteceğimiz ya da oturtacağımız yerlere girmedik ama off-road için aks arası uzunluğu fazla gelebilir. Şüphesiz Captiva 4 çeker olmasına karşın off-road koşulları için değil, yol sürüşü için tasarlanmış bir araç. Ancak geometrik yapısı ile bir SUV olan bu aracı, yol dışı koşullarında test etmek ve limitlerini görmek için çıktık yola.

Frenli olursa 1700 kg, frensiz olursa 750 kg'ı geçmemesi tavsiye edilen römork çekme kapasitesine sahip aracın dönüş çapı 11,5 m gibi biraz büyükçe. Biz derin sudan geçmedik, daha doğrusu bu mevsimde arazide batmadan geçebileceğimiz derin su bulamadık. Aralık ayının üçte birini geride bıraktığımız bu kuru test gününde biz off-roadçular yağmur duasına çıksak mı ne yapsak? Daha yağmurlar başlamadığından fabrika verileriyle yetineceğiz, maksimum su geçiş yüksekliği 45 cm.



Derin su bulamadık ama göl kenarında çamur ve ıslak çimenle karşılaştık tabii ki. Özellikle ıslak çimenden güzel bir rampada Captiva'nın çıkış ve inişteki yeteneklerine göz atma şansımız oldu. Çimen üzerinde rahatça hızlanıp rampayı hiç zorlanmadan çıktık. Aracın traction control sistemi herhangi bir tekerleğin patinaja düşmesine izin vermezken yaklaşık 45 derecelik eğimde yaklaşma ve kaçış açıları ile ilgili sorun yaşamadık.

Otomatik şanzımanlı, istersek kendi inisiyatifimize de alıp dokunmatik vites değiştirebildiğimiz araç, normalde önden çekişli bir otomobil. Araç gerektiğinde otomatik olarak arka tekerlekleri de devreye sokup gücü % 50'ye 50 kadar gereken tarafa, traction control sayesinde de gereken lastiğe aktarıyor. Çok dik bir eğimden DCS (İniş

kontrol sistemini) devreye sokarak indik. Captiva hiç acele etmeksizin tıptış tıptış indi. Sağ önu dik rampadan aşağı indirdik, pardon attık, sol arka tekerlek havalandı. Araçta herhangi bir esneme, burulma olmaksızın devam edebildik. Su birikintili ıslak çimende gazladık, savrulmadı. Fıskıran sulardan kirlenen camımızı yağmur sensörlü hıza duyarlı cam silecekleri ile temizlerken, yanan farlarımızda yüksek basınçlı ön far yıkayıcılar devreye girdi.

Sıra, testimiz esnasında çalışmalarını hissedemediklerimize geldi. Güvenlik sistemine. Sürücü, ön yolcu ve boydan boya yan perde hava yastıkları güvenlik için olmazsa olmazlardan yerini almış. Diğer elektronik sistemler HBA (Hidrolik fren destek sistemi), ARP (Devrilmeye karşı aktif koruma)

devreye girdi mi girmede mi bilemesek de tüm bu sistemler ESP'nin (Elektronik denge kontrol programı) kontrolü altında çalışıyor.

Test sürüşü sonucunda ortaya çıkan şu ki, geniş iç hacimli bir sedanı, gerektiğinde arkaların da devreye girdiği normalde önden çekişli bir all-wheel-drive aracı kullandık. Captiva'nın uç koşullarda yol dışı şartlarını zorlamayı seven biz off-road'çular için iyi bir arazi aracı olmayacağı kesinse de, (zaten öyle bir niyeti de yok) yolun dışında da yolda olduğu kadar güvenilir ve konforlu bir her-yol-aracı olduğu kesin. Kar yağdığında rahat yolculuk yapmak isterseniz, aileniz kalabalıksa, ara sıra yol dışına da uzanmak isterseniz, Chevrolet markası altındaki Captiva modeline bir göz atmadan karar vermeyin derim.





Macera katsayısı yüksek bir 4x4 konsept Hyundai HCD10 Hellion

Geçtiğimiz günlerde yapılan Los Angeles Otomobil Fuarı'nda yine değişik fikirler ve ilgi çekici konsept araçlar bombardımanı yaşandı. 4x4 araçlar arasında bizim dikkatimizi Hyundai'nin 4x4 kullanımına yeni yaklaşımını simgeleyen "HCD10 Hellion" konsept otomobili çekti.

Firmalar araçlarını belirlerken artık tüketicinin zihinsel profilini araştırıyorlar

Hyundai'nin üç kapılı Hellion konseptinin

tasarımını geliştiren Hyundai Tasarım ve Teknik Merkezi Tasarım Şefi Joel Piaskowski, araçla ilgili şunları söylüyor: "HCD10 Hellion, çok farklı zevkleri bulunan ancak kendine özgü bir tasarım arayan müşteriler için hazırlandı. Tüketicinin kafa yapısı ve davranışları, artık firmaların yeni segmentleri belirlemede öncelikli olarak üstünde durduğu konuların başında geliyor. Hellion konsepti de bu şekilde tasarlandı. Hellion'u esrarengiz, yerinde duramayan, deli dolu ve kişiliğini açık sözlülükle ifade eden bir araç

olarak tanımlamak yanlış olmaz."

Aracın kaburgaları

Hellion tasarlanırken güvenliğe birinci sırada önem verilmesi kararlaştırılmış. İnsan vücudundaki önemli organları koruyan göğüs kafesi fikrinden yola çıkan tasarımcılar güvenlik kafesini oluşturmak için kaburga benzeri, üç adet çok hafif alaşımdan hazırlanan kuşak oluşturmışlar. Bu kaburgalar da, sörf tahtası şeklindeki asma



omurgaya bağlanıyor. Hellion'un bu şekilde oluşturulan göğüs kafesi, hem yolcularını koruyor hem de görsel açıdan oldukça güçlü ve güven verici bir yapı sergiliyor.

Hem esrarengiz hem saldırgan?

Hyundai HCD10 Hellion'un ön tasarımı, gelecekte çıkacak 4x4 modellerinde kullanılması planlanan organik yapının nasıl olacağı hakkında ipuçları veriyor. Araç hem heybetli hem de esrarengiz bir görünüme sahip. Hellion'un keskin çizgilere sahip ön farları ızgaraya doğru konumlandırılmış.

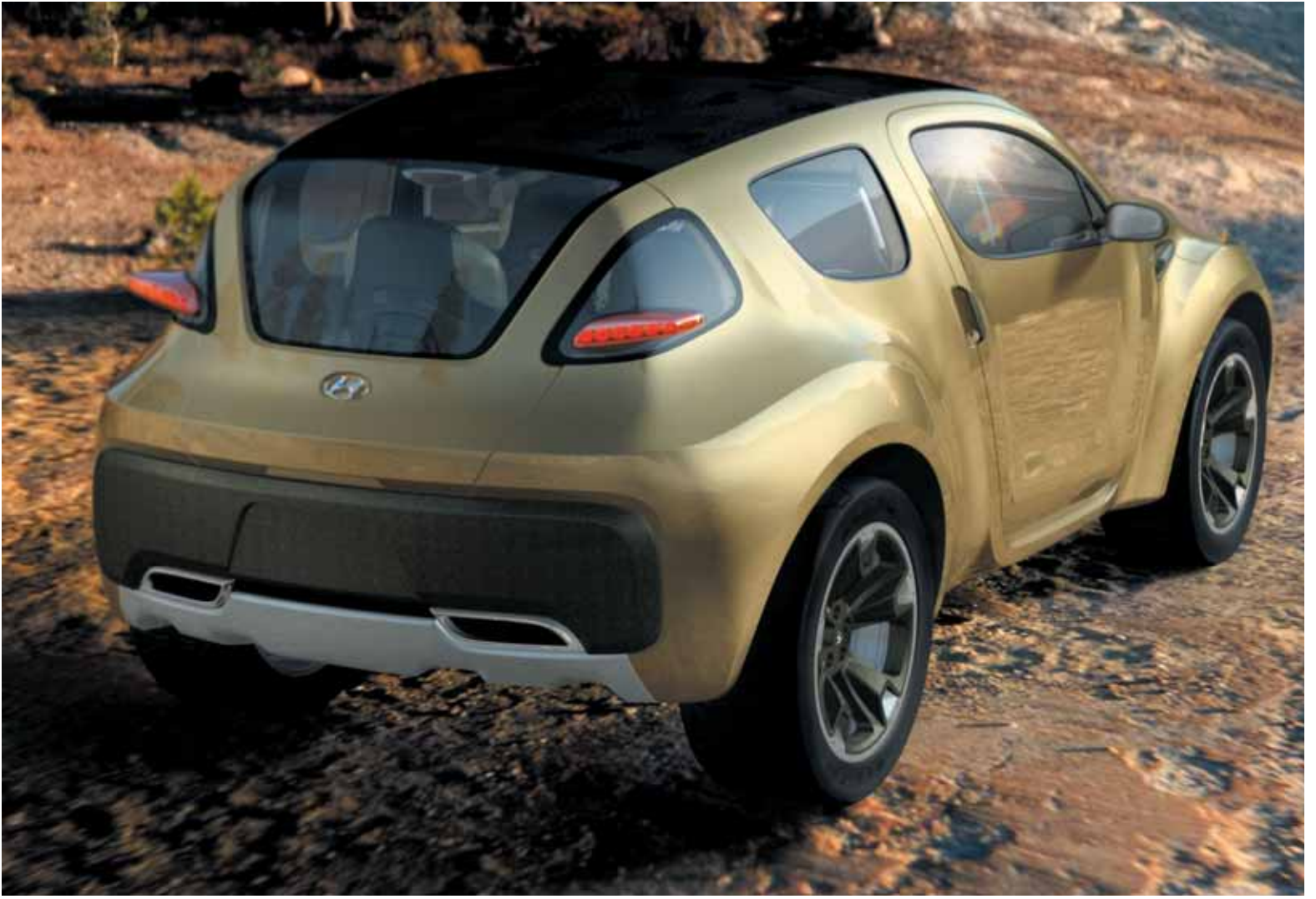
Şişkin ön kaput üstünde bulunan hava giriş kanalı ve yanlarda motor bölümüne daha rahat ulaşmak için konulan mandallar, yarış otomobillerini hatırlatıyor. Eğimli ön cam, ön ve arka tamponda gövde renginden farklı renkte kullanılan parçalar ve alt kısımdaki alüminyum bölümler aracın sportif karakterini ve hafif saldırgan duruşunu belirginleştiriyor. Çift krom egzoz çıkışı tampon ile alüminyum kaplama arasında yer alıyor.

Hyundai Tasarım Merkezi Baş Tasarımcısı Marc Mainville "HCD10 Hellion'da lastiklerin

en köşeye yerleştirilmesi, off-road görünümü, alüminyum kaplamalar, şişkin çamurluklar ve çeki demirleri ise gücünü ortaya koyuyor." diyor. Kamufaj desenli sökülebilir kanvas tavan, Hellion'un hoş sürprizlerinden biri. Dakar sarısı olarak tasarlanan aracın teflon kaplamalı 20 inçlik alüminyum jantları iki parçadan oluşuyor.

Su minderleri ile sağlanan konfor

Hellion'da yolcuların içerde hem kendilerini güvenli hissetmeleri (eğer cesaret edip bir off-road serüvenine atılacaklarsa) hem



de heyecanlı ortamın havasına girmeleri istenmiş. Dış kısımdaki kuşaklar, önden ve üstten geçerek içerideki yolcuları güvenlik altına alıyor. Tavanda kullanılan kamuflaj kumaş, dört yolcu için hazırlanan bucket tipi yarış koltuklarında da belirli bölümlerde yer alıyor. Üstelik, yolcuların maceralarını yürürken de sürdürebilmeleri için koltuklara yerleştirilen ve tek düğmeyle yerinden çıkartılabilen fonksiyonel sırt çantaları da araçta hazır bekliyor. Ama maceranın vurgulanması Hellion'da konfor ve lüks öğelerinin olmadığı anlamına gelmesin. Orta konsolda iç ışıklandırma kontrolleri ve arka yolcular için LCD monitör bulunuyor. Ama en ilgi çekici konfor öğesi koltukların yapısında gizli. Koltuklarda su minderi sistemi kullanılıyor ve her koltukta yerinden çıkarılıp doldurulabilen su haznesi bulunuyor. Bu haznelere bağlı olan pompalar sayesinde her yolcu için su seviyesi rahatlıkla ayarlanabiliyor. Ön göstergeye yerleştirilen

bilgi ekranı sayesinde araç içindeki tüm sistemler görüntülenebiliyor, konsoldaki mouse yardımıyla navigasyon sistemi yönetiliyor.

Performans ve Teknoloji

Araçta bulunan 3.0 litre hacimli doğa dostu V6 common-rail dizel motor (CRDi), 236 PS maksimum güç ve 452 Nm maksimum tork üretiyor. Bu motor, altı kademeli otomatik şanzıman sayesinde yüksek performansını yola aktarıyor. Bu güç, kompakt boyutlara sahip olan 4 tekerlekten çekişli Hellion'un yüksek bir performansa ulaşmasını sağlıyor. ESP (Elektronik Stabilite Kontrolü), elektronik kontrollü şanzıman, kablosuz internet bağlantısı, navigasyon sistemi ve ayarlanabilir hız sabitleyici gibi sistemlerle donatılan Hellion macera katsayısı yüksek bir konsept görünüşü veriyor.

Teknik Özellikler	
Gövde:	2+2 kişilik, 3 kapılı, Dakar Altın Sarısı renkli
Motor:	3.0 litre V6 Common-rail dizel
Şanzıman:	Elektronik kontrollü 6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	236 PS
Maksimum tork:	452 Nm
Süspansiyon:	Tam bağımsız ön ve arka kollar
Lastikler:	P275/55 R20
Jantlar:	20 inç alüminyum, 5 kollu ve Teflon kaplı
Uzunluk:	4171 mm
Genişlik:	1890 mm
Yükseklik:	1559 mm
Dingil açıklığı:	2555 mm
İz genişliği:	1542 mm (Ön ve arka)

BOYS TOYS



**OCAK SAYISI
BAYİLERDE**

2006
ÖDÜLLERİ
YILIN EN İYİ GADGET'LARI

AYRICA...

DAMARDAN ADRENALİN
Dünyanın en çılgın tatil önerileri

AVUÇ İÇİ EĞLENCE
Taşınabilir medya çalarlar testi

SNEAKERZ PARTY
Türkiye yeni bir tarzla tanışıyor

PROBABLY THE BEST GADGET MAGAZINE IN THE WORLD

çamur – yağmur – off-road – yılanlar – şelaleler – uçurumlar – yağmur
ormanları - yarış – macera – dev ağaçlar – sonu gelmez tırmanışlar – 4x4-
sarmaşıklar – adam boyunda otlar – sülükler – muson yağmurları - cennete
çıkan merdivenler – bataklık – azgın nehirler – alacakaranlık kuşağı –
dünyanın en zorlu 4x4 macerası

RAINFOREST CHALLENGE – RFC

Yazı: Ayşin Uysal

Fotoğraf: Ayşin Uysal - Vivek Sharma - Sinan Haliç



Rainforest Challenge.1997
yılından bu yana Malezya'da
onlarca ülkeden yüzlerce
maceracının katıldığı bu
dünyanın en zorlu 4x4
Macera Yarışı, bu sene de 25
Kasım'da Malezya'nın Alor Star
bölgesinde start aldı. Pirinç
tarlaları, palmiye ormanları,
bataklıklar arasından başlayan
bu büyük yarış, balta girmemiş
tropik ormanların içinden
geçen inanılmaz parkurlarla
devam etti.

Bu macerada ilk kez Türkiye de
yer aldı.



Türkiye'den davet edilen tek basın mensubu olarak, bu zorlu meydan okumayı sizin adınıza kabul ettim ve adım adım yağmur ormanlarının içine daldım.

RFC'ye katılan yüzlerce yarışmacı, görevli, hakem, destek ekibi, gezi ekibi, maceracı ve gazeteciler; tümümüz aynı yağmurun altında, aynı bataklıklarda, aynı kızgın güneşte, aynı kamp alanında, aynı yemeği paylaşarak 10 gün geçirdik. Aynı heyecanları ve aynı sıkıntıları paylaştık.

Babil Kulesinde gibiydik.

Farklı kültürlerden, farklı alışkanlıklardan, farklı toplum yapılarından, farklı dinlerden, farklı dillerden gelme, dünyanın 26 ülkesinden gelme yüzlerce yabancıydık. Ama o kadar tanıdık ki insanlar. Danimarkalı

hakem, Avustralyalı teknik kontrol şefi, Polonyalı yarışçı, Sri Lanka'lı televizyoncu, Hintli Fotoğrafçı, Güney Afrika'lı off-road sitesi kurucuları, İtalyan gazeteci, hepsi hepsi Türkiye'de sokakta rastlayabileceğim sıradan insandan çok daha tanıdık. Hepsi off-road ruhu taşıyordu.

Yarış 25 Kasım'da Alor Star'daki Açılış Seremonisi ile başladı. Tüm ülkelerden katılan araçlar, ülke bayraklarını ve takım flamalarını dalgalandırarak teker teker start takımının altından geçtiler. Bu özel bir yarıştı. Sadece, dünyanın en güç off-road parkurlarında geçen ve az sayıda aracın finiş görebileceği baştan bilinen bir 4x4 yarış değildi. Belki de sırf bu nedenle RFC aynı zamanda 10 gün süren bir cesaret, sabır, dayanıklılık, yardımlaşma, ekip ruhu ve paylaşım arenasıydı. Katılan herkes nasıl

bir 10 gün geçireceğini biliyordu, bu yüzden finiş gören kadar start alanlar da kesilmeyen coşkulu alkışlarla yüreklendiriliyordu.

RFC hem bir yarış hem de bir macera sürüş organizasyonu. Her gün zorluk derecesi giderek artan özel etapların ardından, yarışçılar transfer etapları ile giderek cangılın daha içlerine, doğanın ve iklim şartlarının daha zorlayıcı olduğu, etapların daha ürkütücü olduğu yerlere gidiyorlar.

Aracın ve ekibin ilk sınavı: Prolog

İlk iki gün Alor Star yakınlarında Suka Menanti'de toplam 9 Özel Etaplık bir prolog gerçekleşti. Tamamen bataklık zeminde, insan yapısı engelleri geçmeye çalışan ekipler daha Prolog'da fire vermeye başladılar. Sadece 23 ekip Prolog'u aşabildi.



3 ayrı noktada start alan yarışçılar bizim alışık olduğumuz kurallara tabi değillerdi. Her araç hazır olduğunda start alıyor ve kısa ama yapışkan engelli parkuru geçmeye çalışıyor. Hareketsiz kaldığında etabın karakterine göre yaklaşık 10-15 dakika zaman tanınıyor sonra etabın dışına çekiliyordu. Ekip o etaptan puan almasa da diğer etaplarda mücadele etmeye devam edebiliyordu.

Warn vinçlerinin sponsor olduğu bu organizasyonda en çok kullanılan ekipmanın vinç olduğunu söylemeye gerek var mı?

3. gün sabahı Cangıl'ın içlerine girmeye başladık. Bugün 4 Özel Etap vardı. Direktör Luis J.A.Weë yarışçılara etap karakterini açıklarken bunların teknik etaplar olduğunun altını çizdi. Yani engellerin üzerine aracının gücüne ya da pilotaj yeteneğine

güvenerek aracı sürüvermek pek tavsiye edilmiyordu. Takımlar etabı geçecekleri en hızlı ve en güvenli yöntem için uygun strateji geliştirmek zorundaydılar. Sürüş becerileri, yardımcı ekipmanı kullanma becerisi, motor becerileri ve zeka bu etaplarda doğru şekilde kullanılırsa işe yarıyordu.

Prolog başlangıç, bu teknik etaplar da alıştırma idi sadece. 4. Gün daha ürkütücü etaplar başladı. Şimdi yarışçıların önünde aşmaları gereken sonsuz görünen bir tırmanış vardı.

Cennete çıkan basamaklar.

The Stairway to Heaven. Cennete çıkan basamaklar. Yarışçılar olağanüstü bir cangıl florasının içinde ve dünyanın en yüksek ağaçlarının arasında yardımlaşarak, birbirlerini vinçleyerek

ilerlediler. Giderek artan yüksekliği ve nefes kesen güzelliği nedeni ile the Stairway to Heaven olarak adlandırılan geçiş, verilen adı hak ediyordu.

Puncak Janing'den Bukit Kachi'ye yaklaşık 448 metre yükseğe tırmanılan bu parkur RFC tarihindeki en uzun sürekli tırmanış etabıydı. Hep yukarı –cennete- masmavi göğe doğru... Toplam 8 kilometrelik bu ağır ve zahmetli tırmanış boyunca yarışçılar çevrelerindeki el değmemiş harika doğaya –cennete- bir göz atma şansı bile bulamıyorlardı. Tam artık bu son, bitti derken, her dönemeçte yeni bir dik tırmanışla karşılaşılıyorlardı. Farklı off-road engelleri ile süslenmiş bu sonsuz tırmanışı tamamlamak bazı yarışçıların 36 saatini aldı. Bitirebilenler gerçekten cennete ulaşmış gibi hissettiler kendilerini.

5. gün konvoy Padang Terap'ın şeker kamışı tarlalarının arasında geçen sonsuz yolları



kullanarak ilerledi. Ufka kadar uzanan yemyeşil sonsuz tarlaların arasından, Yeşil Halı Yolu'ndan ilerlediler. Önlerinde yarışın son ayağı, efsanevi The Twilight Zone – Alacakaranlık kuşağı- vardı.

Alacakaranlık Kuşağı

1 Aralıkta konvoy Ulu Muda'daki The Twilight Zone'a girdi. Alacakaranlık kuşağının ilk etabı The Predator – Yırtıcı olarak adlandırılmıştı. Balta girmemiş ormanların, dev yapraklar, dev sarmaşık ve yılanların etabı. Etabın her kilometresinde zorluk artarak sürdü. Zaman ilerledikçe güçleri tükenen ekipleri ayakta tutan tek şey, etabın sonunu görmek için duydukları delice bir arzuydu. Alacakaranlık Kuşağı'na girdikten sonra geri dönüş yoktu. Ne yarışçılar için ne de diğer katılımcılar için. Önde X-Men olarak adlandırılan hakemler, arkada tüm görevli ve basın konvoyu birlikte ormanın içlerine doğru sokulmaya devam ettik.

İnanılmaz zorlukta ve inanılmaz güzellikte bir parkurdu. Cangılın yabani, hem huşu uyandırıcı hem dehşet verici, meydan okuyucu, dokunulmamış güzelliği ve büyüğü herkesi etkiledi. Muson mevsiminde olmamıza karşın kuru bir üç gün yaşandı.

Eğer yağmur olsaydı oradan çıkmak bir haftayı bulabilirdi.

Jurassic Park

Tüylü ürpertici ürkütücü bir arazide ilerliyorduk. Tuhaf bitki örtüsü, muazzam uzunlukta heybetli ağaçlar, sağa sola saçılmış dev kaya parçaları ve azgın sel yatakları, dimdik uçurumları, kanyonları ve heyelan alanları ile ilerlemeye çalıştığımız doğa parçası tarih öncesi çağlardan kalma gibi görünüyordu. Jurassic Park gibi, dedi biri sadece dinozorlar yok.

Sonraki 3 gün cangılın derinliklerinde yağmur altında sadece yarışın değil, macera ve takım ruhunun en yoğun yaşandığı günler oldu. 8 etaptan oluşan 36 km'lik bu bölüm **Swamp Thing, Mother of All Ruts, One Thousand Rivers, Terminator, Lucifer's backyard and Scorpions' Sting** isimleri verilmiş engelleri geçmeye çalışırken, etapta mücadele edenlerin yarışçı olup olmadıkları anlamını kaybetti. Ortada sadece bir metre daha ilerlemek isteyen çamur içindeki insanların dayanışması kaldı. Bu parkuru tamamlayanların tümü kazanmış sayılır.

Sonuçta 19 Yarışmacı ekibin yanı sıra tüm hakem ve görevli grupları ve 3 basın aracı da bu etabı tamamlamaya muvaffak oldu. Ve yarışın sonuna ulaşabildiler. Geri kalan ekipler aksamı, rot başları kırık, kovanları parçalanmış, diferansiyelleri kırılmış, araçlarının çeşitli yerleri parçalanmış, delinmiş ve hasar görmüş durumda finiş alanına getirildiler.

Ve Finiş

Gelecek sene, 2007'de macera 1 – 10 Aralık tarihleri arasında olacak. Üstelik RFC'nin 10 yılını tamamlaması, Malezya'nın 50. yıl kutlamaları ile bir arada gerçekleşecek. Organizasyon buna **Big Bang Yılı** adını takmış.

Şimdi, off-road'culara buradan bir çift sözüm var. Bu sene sırf sizler için gittim, gördüm ve yaşadım. (Yani bu müthiş trophy'den, bu off-road macerasından keyif aldığımdan falan değil, salt sizlerin gözü ve kulağı olarak orada görevimi yapmak için.) Ama gelecek sene, 2007'de sıra sizde. 2007 için ilk kayıt Danimarka'dan yapılmış bile.

Türkiye'den gerçek off-road'cular, içinde macera geni taşıyanlar ve mücadeleden zevk alanlar, aracınızı ve bayrağınızı kapıp gelin. RFC sizi bekliyor.

Kısa Kısa Rainforest Challenge Kedah 2006

* RFC, 25 Kasım – 4 Aralık 2006 tarihleri arasında Malezya’da organize edildi.

* RFC’ye 27 farklı ülkeden katılımcı, gazeteci ve yarışçı katıldı. İngiltere, UK, İsveç, İrlanda, Danimarka, Fransa, Almanya, Portekiz, İtalya, Avusturya, Polonya, Macaristan, Romanya, Yunanistan, Lübnan, Güney Afrika, Hindistan, Sri Lanka, Tayland, Singapur, Filipinler, Çin, Kore, Avustralya, Arjantin, Malezya Ve Türkiye.

* Türkiye, Sri Lanka, Lübnan ve ilk kez katılan üç ülke oldu. Sri Lanka iki takım, TV ekibi ve destek ekipleri yollarken diğer iki ülke gözlemci ve basın yolladılar.

* RFC ilk kez Malezya’nın hem Gençlik ve Spor Bakanlığı hem de Turizm Bakanlığı tarafından desteklendi. Alor Star’daki açılış, Bölge Gençlik ve Spor Başkanı Othman Aziz tarafından yapıldı. İlk kez bir Bölge

Başbakanı kamp alanına gelip katılımcılarla buluştu. The Right Honourable Dato’ Seri Mahdzir Khalid Pedu Gölündeki bir Özel Etaba katıldı.

* RFC’ye Yarışmacı, Gezi ve Destek sınıflarında toplam 300 katılımcı kayıt yaptırdı. 250’si tüm etaplara katıldı, geri kalanı bazı Özel Etablara, başlangıç ve bitiş etaplarına katıldılar. Açılış seremonisinde 120 araç start alırken, 27 yarışmacı ekip ve toplam 94 4x4 araç cangil etaplarına katıldılar.

* 22 Keşif ve Hakem aracı, 4 Gözetmen ve Organizasyon aracı, 2 Güvenlik Gücü aracı, 26 Basın ve Görevli aracı, 8 Macera turu katılımcısı ve 5 Destek aracı parkurları, Özel Etapları ve Transfer Etaplarını aşmaya çalışan diğer 4x4 araçlardı.

* 10 günlük organizasyonda katılımcılar Alor Star’dan Puncak Janing, Tayland sınırı yanındaki Kg Durian Burong, Padang Terap’ın şeker kamışı ve kauçuk tarlaları, Mong Gajah

ve Pedu Gölü, Gubir, Ulu Muda, Gulau, Kg Landai, Sık ve geriye Sg Petani’ye giden bir rota takip ettiler.

* Toplam 300 katılımcı 10 gün boyunca 9.000 lt. su tüketti, 200 kamp yatağı, 63 çadır, 10 tente kullanıldı. Araç başı yaklaşık 300 lt yakıt harcadı, toplamda tüketilen yakıt 282,000 lt’yi buldu.

* RFC’nin farklı ülkelere gelen ve X-Men olarak adlandırılan hakem ve görevlileri araçları ile bu yıl ilk kez tüm Özel Etapları geçmeyi başardılar. İnanılmaz zorluktaki “The Twilight Zone” dahil.

* RFC 2006, tarihindeki en fazla Özel Etap sayısına sahipti. Start’dan finiş 23 ÖE koşuldu.

* Tüm yarışçıların arasında, üç baba-oğul takımı da etapları tamamladılar. Team 113 (Johor - Malezya), 120 (Kelantan - Malezya) ve Team 135 (Danimarka).



Kedah Rainforest Challenge 2006 – Sonuçlar

1.	Team 117 (Malezya – Johor) Tan Eng Joo / Lee Yit Kiang
2.	Team 136 (Malezya – Sabah) Wong Kock Phin / Lee Chuin Ping
3.	Team 113 (Malezya – Johor) Wong Chor Chan / Daryl Wong
4.	Team 110 (Hongkong / Malezya) Chan Kwok Wah / Chong Yoke Sang
5.	Team 137 (Avusturya / Avustralya) Markus Oszwald / Brett Macnamara
6.	Team 151 (Filipinler) Hilario T Mendiola / Sergio Olano Jamila
7.	Team 135 (Danimarka) Max Skjold / Jacob Skjold
8.	Team 138 (Malezya – Terengganu) Zawali Hassan / Nor Azmi Othman
9.	Team 128 (Malezya – Kedah) Tarmizi Kasa / Rohim Hamid
10.	Team 120 (Malezya – Kelantan) Abdul Razak Mohamad Nor / Mohd Norul Hafiz Abdul Razak

2,000cc altı

Şampiyon Team 128 (Malezya – Kedah)
Tarmizi Kasa / Rohim Hamid

2,000cc – 3,000cc (Benzinli)

Şampiyon Team 117 (Malezya – Johor)
Tan Eng Joo / Lee Yit Kiang

2,000cc – 3,000cc (Diesel)

Şampiyon Team 158 (Polonya) Marek Janaszkiwicz / Agnieszka Janaszkiwicz

3,000cc üstü

Şampiyon Team 136 (Malezya – Sabah)
Wong Kock Phin / Lee Chuin Ping

Vinç Ödülü

Team 137 (Avusturya / Avustralya)
Markus Oszwald / Brett Macnamara

En Kıdemli Yabancı Görevli

Peter Taylor (Avustralya)

Jungle Man Ödülü

Abdul Ghani Abdul Rahman (Malezya)

Takım Ruhü Ödülü

Markus Oszwald (Avusturya / Brett Macnamara)
(Avustralya)

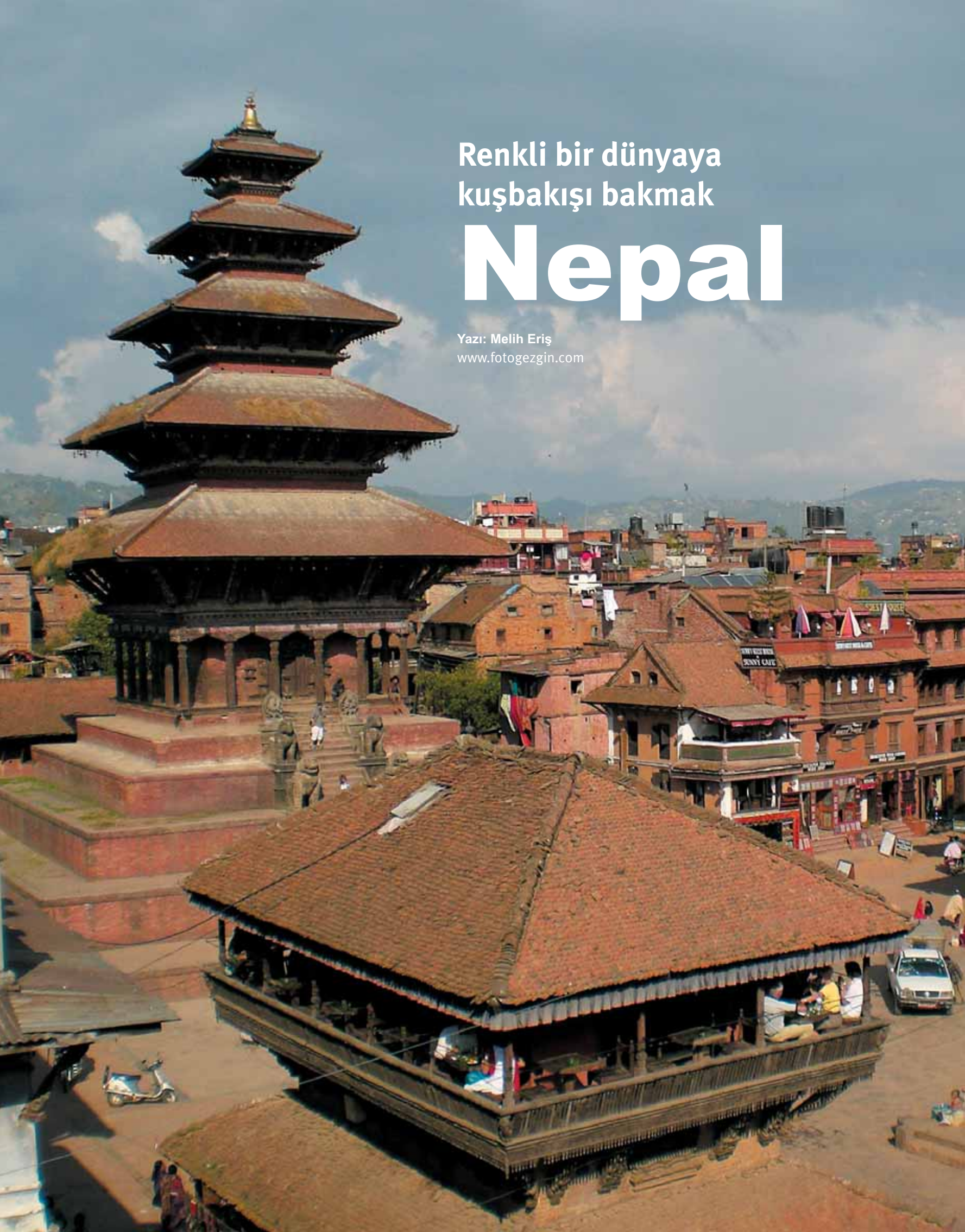
En İlgi Çekici 4x4 Ödülü

Maligaspe Koralage Osanda Dinesh / Malintha Sanjeewa Kannangara (Land Rover, Sri Lanka)

Renkli bir dünyaya
kuşbakışı bakmak

Nepal

Yazı: Melih Eriş
www.fotogezgin.com





Nepal inanılmaz renkli ve ilgi çekici bir ülke. Dünyanın çatısında, tüm dünyaya kuşbakışı bakan bir ülke. Buda'nın Brahmanların ülkesi. İnanılmaz çeşitlikteki hayvanlarla dolu vahşi ormanların, coşkun nehirlerin ülkesi. Ve bence Nepal'i görmek istiyorsanız sadece Nepal'e gitmelisiniz. Yani; araya Hindistan'ı Tibet'i falan katmamalısınız. Yoksa kartpostal gibi Katmandu'yu görür, bu büyülü ülkenin sırlarını keşfetmeden dönersiniz.

Nepal tam bir cennet. Burada yaşayanların yüzünde gülümseme hiç eksik olmuyor, Çünkü ölümsüzlüğe inanıyorlar. Bugün yaptıklarından yarın sorumlu olacaklarını bilerek yaşıyorlar. Yaşamları KARMA felsefesi üzerine kurulmuş. Her birey yaşamına razı olarak yaşıyor.

Nepal doğası ile de cennet görünümünde. Deniz seviyesinden oldukça yüksek olan bu ülke yemyeşil ve ormanlarla kaplı. Ormanların derinliklerinde filler, gergedanlar, timsahlar, buffalolar, yaklar ve tabi ki maymunlarla karşılaşabilirsiniz. Ve yeşilin derinliklerinde kaplanların gözlerini üstünüzde hissedebilirsiniz.

Nepal çok renkli ve eğlenceli bir ülke. İster tapınakları gezin, ister yürüyüş yapın ya da rafting, kano, kayaking, kaya tırmanışı, bungee-jump, orman safari, bisiklet, paragliding, Everest uçuşu, ultra light aircraft, kampli Himalaya yürüyüşleri, göllerde bot gezileri kesinlikle sıkılmanıza imkan yok.

Nepal etnik alışveriş için bir derya. Katmandu sokakları beyin sulandırmaya yönelik renk cümbüşü mallar satan dükkânlarla dolu. Tibet Pazarı, göçebe Tibetlilerin getirdiği süslü çok hoş örtüler, kumaşlar, dua bayrakları ve tütsülerle dolu. Katmandu'nun envai çeşit garip görünüşlü müzik aleti alabileceğiniz dükkânları ve Singing Bowl gibi (Om sesi çıkaran metal çanaklar) etnik aksesuarlar bulabileceğiniz dükkânlarını keşfetmek için dar sokaklarda bilinçli olarak kaybolmanız gerekiyor. Bhaktapuru tarihi şehri, özellikle tahta oymacılığıyla ünlü. Patan ise bronz heykeller ve diğer metal süs eşyalarının çeşitlerini bulabileceğiniz küçük şehir. Küçük süslerin yanı sıra ev kapıları, çıkma balkonlar, pencere pervazları ve pencere kafeslerindeki ahşap oymalar inanılmaz güzellikte. Tütsüler, kitaplar, kokulu mumlar, değerli taşlar, pirinçten yapılmış kâğıt ürünleri (takvimden tutun deftere, mektup kâğıdına kadar – kâğıdın yüceltildiği güzellikte ürünler), Tibet işi deniz kabuklu ve taşlı takılar-süsler, kilim/yastık kılıfları, muhteşem ipek kumaşlar tezgahlarda sizleri bekliyor.

Her yerde pazarlık yapılıyor ama bence bu konuda fazla ısrarcı olmamak en doğrusu. Nepal zaten çok ucuz bir ülke, gelir düzeyleri oldukça düşük ve en önemli para kaynakları turistler. Turistler için önemi olmayan paralar onları haftalarca geçindirebiliyor.

Yemekleri sebze açısından zengin ve baharatlı. Nepal'lilerin milli yemeği daal-bhaat (mercimekli pilav), momo (puf böreğinin Tibetlisi) ve Tibet ekmeğini rahatlıkla tadabilirsiniz. Dağlara tırmanırken de yüksekliğin yarattığı fiziksel sıkıntıları iyi geldiğine inancı ile devamlı verdikleri sarımsak çorbası ve zencefil çayını içmek ise dönüşte ne yerseniz ziyafet tadında hissetmenize neden oluyor.

Nepal'de bunları yapmayın:

Açık yiyeceklerden ve açık içeceklerden almayın,
Yüzünüzü gerip asık suratlı olmayın.
Nepallilerin başına dokunmayın,

Hadi buyurun hep beraber cennet ülke Nepal'i gezelim...

Nepal'in başkenti Katmandu'da yerel rehberlik yapan Samir karşılıyor bizi. Sadece 7 günümüz var, Nepal için çok az. Katmandu'yu, Bhaktapura, Patan, Bhadagon, Chitwan milli parkı, Pokhara, Sarangot'u gezmek istiyoruz. Everest üzerinde bir uçak turu da olmazsa olmazlarımız arasında... Katmandu'da sokaklar çok kalabalık ama insanları çok seviyoruz. Çok sakinler. Thamel şehrin merkezi olmasına rağmen her şey küçücük. Caddeler cadde değil, sokak bile denemez. Arabalar küçücük, zaten çoğunlukla yaya veya motorize rikşalar var. Bildiğimiz "şehir" anlayışının oldukça dışında, ama öyle süslü renkli ve hareketli ki insanı gönülden kendisine bağlayan bir şehir.

Pashupathinath ve Swayambunath – om mani padme hum

Bugünkü ilk durağımız ölü yakma törenlerinin yapıldığı yer olan Nepal'in en önemli Hindu tapınağı Pashupathinath. Hindistan'ın Ganj Nehri gibi, kutsal olduğuna inanılan Bagmati Nehri'nin kıyısında yer alan Tapınak, Şiva'nın en barışçı ve en dingin hali olan Pashupathi'ye adanmış. Buraya Hindu olmayan giremiyor ancak ölüleri yakıldığı kutsal basamakları uzaktan görebiliyorsunuz.

Buradan rotamızı Budistlerin ünlü bir tapınağı olan Swayambunath'a çeviriyoruz. Nepal'le özdeşleşmiş, vadiye bakan Buda gözleri, bu tapınağın kubbесinin üzerinde. Tam tamına 335 basamak tırmanmak zorundasınız bu güzelliği görmek için. Tibetli Budist rahipler dev dua tekerleklerini döndürürken her



yerden OM MANİ PADME HUM, sevecenlik mantraları yükseliyor. İçinizi bir coşku ve huzur kaplıyor. İlk inşa edildiği zamanlarda (İ.Ö 460) bir gölün içindeki bir adada yükseliyormuş tapınak. Zamanla göl kurumuş. Tapınağın altındaki geniş kubbe yaratılışın 4 temel unsurunu temsil ediyor; toprak, hava, su, ateş. Kubbenin üzerindeki Buda, iç dünyamızı anlayan 3. gözü ile bizi izliyor.

Ertesi güne Everest zirve turu ile başlıyoruz. 10 kişilik uçaklarla Katmandu'dan Himalaya'ların zirvesi Everest'e doğru uçuyor ve bir çok dağcının hayatı pahasına çıktığı zirveyi kuşbakışı olarak anılarımıza kaydediyoruz. Sonra sırada Bhaktapura (hayalet şehir) var. Saatlerce gezmekle doyamayacağınız bir mekan. Eski evlerin bir çoğu şimdilerde lokanta ve hediyelik eşya dükkanlarına dönüştürülmüş. Zengin mutfak çeşitleriyle karnımızı doyurduktan sonra, şehrin gizemine kendimizi bırakıyoruz.

Lalitpur, Güzellikler Şehri

Bir sonraki durak Patan, Katmandu'dan Bagmati Nehri'yle ayrılan vadinin ikinci büyük kenti. Diğer adı Lalitpur, 'Güzellikler Şehri' anlamına geliyor. Zanaatkârlar şehri olarak da biliniyor. Durbar meydanı Katmandu'daki gibi kraliyet sarayını barındırıyor ve üç katlı pagoda şeklindeki Altın Tapınak burada. Gece Nepali gecesi denilen Nepal halk müziklerinin ve yemeklerinin sunulduğu bir mekana gidiyoruz. Turistlerin yoğun olduğu mekanda sazi elimize alıp nasıl dans edildiğini onlara gösteriyoruz.

Sabah erkenden araba kiralayıp müthiş manzaralar eşliğinde dört saatlik bir yolculukla Chitwan milli parkına ulaşıyoruz. Yolda ilerlerken ipten yapılma asma köprüler ve rafting yapanları görüyoruz. Chitwan milli parkında filler karşıılıyor bizleri ve hoş geldin seremonisi yapıyorlar. O günü nehrin kenarında yerleşerek ve dans eden renklerin eşliğinde gün batımını

seyrederek noktalıyoruz. Sabah kanolara binip ilk yolculuğumuza başlıyoruz. Kıyıda sisler arasında dinlenen büyük timsahlar görüyoruz. Sessizlik içinde yanlarından geçip gidiyoruz. Kanomuz sahile yanaşıyor, ormanın derinliklerine doğru dalıyoruz. Başımızda Indiana Jones filmlerinden fırlamış yerel bir rehber var. Bir saatlik orman yürüyüşünden sonra fil yetiştirme merkezine geliyoruz. Burada filleri besledikten ve sevgilerini aldıktan sonra sırada fillerin üzerinde safari var. Chitwan milli parkı için de fil üzerinde iki saatlik bir tur esnasında gergedenlar, maymunlar, timsahlar, çeşitli kuş türlerini görme şansını yakalıyoruz. Fakat kaplanlara rastlayamıyoruz, sadece ayak izleri ile yetiniyoruz. Fil üstünde otelimize kadar geliyoruz.

Pokhara gölünde sabah ayını

Öğleden sonra 150 km yol alıp 1550 metre rakımlı Pokhara gölüne varıyoruz. Himalaya'ların yüksek tepeleri aşmam



saatlerinde yansımasını gölün üzerine bırakıyor.. Bütün zirveler karlarla kaplı. Gölün kenarında oturuyor ve derinliklere doğru dalıyorum.

Sabah 5.30'da kalkıp henüz gün ışıkları yeni etrafı aydınlatmaya başlamışken ara sokaklara dalıyorum. Sonra bot kiralayıp gölün içine, ayın seslerinin yükseldiği ortadaki adaya doğru kürek çekiyorum. Bir Hindu tapınağı var adada ve Hindular sabah ayinlerini yapıyorlar. O dakika içimden bir ses yükseliyor ve burası benim evim diyorum.

Bu gün hedefimiz Pokhara ile Himalayaların arasında dağ perdesine, Sarangot'a doğru yürümek. Bu zirveye tırmanmak için dik patikalar ve basamakları aşmak zorundasınız. Yol üzerinde bir çok köy evlerinden geçiyoruz. Samir bizi ailesinin evine davet ediyor ve annesinin elinden Nepali çaylar yudumlanıyor. Kısa molalar vererek dört saatte tırmanıyoruz zirveye. Burada perde kalkıyor ve zirveler bir bir gözler önüne seriliyor. Büyülü bir ortam.

Nepal yolculuğumuzu bitirdiğimizde ufaklık renkli sokaklar, farklı dinlerin ayinlerinin sesleri ve kokuları, muhteşem tapınaklar, cıvılcı alışveriş tezgahları ve sakin yüzü yerel halk, yemyeşil ormanlarda orman sakinleri ile yan yana dolaşmak, dünyanın en yüksek zirvesinin üstünden uçmak zihinlerimize silinmemek üzere kazınıyor. İlk fırsatta yine orada olma dileği ile bu büyütlü ülkeyi arkamızda bırakıyoruz.

Kısa Bilgiler

Nepal dünyanın çatısı olarak tanınıyor. Yüzlerce zirvesine ulaşmak için hayatından olduğu Everest zirvesi dahil bir çok yüksek dağ bu ülkenin sınırları içinde. 8850m. Yüksekliğindeki Everest'i Kangchenjunga (8598m) ve Makalu (8463m) gibi birçok yüksek zirve izliyor.

Nepal krallıkla yönetilen bir ülke, halkın %90'ı Hindu, %9'u Budist.

Hava sıcaklığı Kasım ayında gündüzleri 25-30 derece, akşamları 10-15 derece civarında oluyor. Nepal'in turist mevsimi, muson yağmurlarının Eylül sonunda bitmesiyle Ekim ayında başlıyor. Özellikle Kasım, dağlardaki görüş açıklığının yüksek olması nedeniyle en popüler zaman.

Saat olarak Türkiye'den 3 saat 40 dakika (Greenwich saatinden 5 saat 40 dakika) ilerdeler.

Nepal'in Türkiye'de sadece fahri konsoloslugu var. Burada vakit kaybetmek istemiyorsanız vizenizi hava alanında 30\$ karşılığında alabiliyorsunuz.

1\$, 70 rupee. Türkiye'ye telefonun dakikası 200 rupee. Su yerleşim yerlerinde 15-20 rupee ama dağ yürüyüşlerinde 35-40 rupee arası değişiyor. Fiyatlar gerçekten ucuz. Şehirde sık bir lokanta 200 rupee civarı tutuyor. Normal mekanlarda ise insan en çok 100-120 rupeeye doyuyor.





son yarış, son riskler, ve şampiyonlar...

2006 Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonası 7. Yarışı 25 – 26 Kasım tarihlerinde, İSOFF tarafından Şile’de organize edildi. İki gün süren yarış, İSOFF’un sezonun başında başlattığı hamlelerin sonuçlarını görmek açısından ilgi çekiciydi. 2006 sezonunda off-road yarışlarının çehresini değiştirme yolunda ciddi girişimlerde bulunmaya başlayan İSOFF, bu son yarışla ve gelecek sezon için gerçekleştirdiği kural değişiklikleri ile, 2007 sezonunda artık çok daha organize ve keyifli yarışları izleyeceğimizi gösterdi.

Yazı : Ayşin Uysal

Fotoğraf : Savaş Yılmaz - Esma Yılmaz



Havada rekabet rüzgarları uçuşuyordu. N1 ve N2'de puanlar birbirine o kadar yakındı ki 2006'da kupa almaya hak kazanacak ilk üç, bu yarışın sonuçlarına göre belirlenecekti. İki kategoride de ilk sırada Şampiyonayı götüren ekiplerin yapacağı en ufak bir hata, dengeleri değiştirecekti. Üstelik bu son yarış, içerdiği bunca stres unsurunu göz önüne almasak bile, normal şartlarda da zorlu geçmesi için planlanmıştı. İSOFF 107 km'si Özel Etap, toplam 225 km uzunluğundaki etaplarla şimdiye dek yapılmış en uzun off-road yarışını organize etmişti. Ekipler finişe gelmek için, Şile - Sofular - Alacalı - Doğancılı - Sahilköy - Yeşilvadi güzergahları üzerinde 2 gün boyunca toplam 10 etabı tamamlamak zorundaydılar. Yarışta kumda geçecek zor bir kapılı etap ve sert orman parkurlarında

uzun dayanıklılık etapları, yarışçıların pilotaj ve planlama yeteneklerini sınamak için bekliyordu. Üstelik etaplardan biri gece etabı olarak planlanmıştı. Yani çok zevkli, doyurucu ve eğlenceli bir yarış bekliyordu ekipleri. Bir de bu stres olmasa...

Toplam 25 ekip start aldı yarışta. Aslında sezonun son yarışlarına doğru katılımın giderek düştüğü ve iddiası kalmayan ekiplerin mücadeleden koptukları düşünülürse, sayı inanılmazdı. Ama İSOFF da katılan yarışçılara beklediklerinden fazlasını verdi doğrusu. Genel olarak uluslararası standartlarda bir yarış organize edilmişti. Yarışın Güvenlik Planı, fotoğraflarla desteklenen yol notları, elektronik start sistemi yarışçıların güvenliği

ve yarışı sorunsuz tamamlayabilmeleri için hazırlanmıştı. Her start noktasında Etap sorumluları, FIV, Rescue araçları, Ambulans ve itfaiyeler hazır bekliyordu. Tüm yarış akışı planlandığı gibi tıkır tıkır gitti, hiç nötralizasyon verilmedi.

Lüks off-road yarışı

Yarış alanı, iki gün boyunca birbirinden çok uzak farklı yerlerde start alacak yarış için sabit bir Yarış Merkezi ve Ana Servis Alanı da hesap edilerek kuruldu. İki gün boyunca koşulan 10 etap için 7 ayrı parkur hazırlandı. Günlerce süren yarış hazırlıklarında kullanılan insan gücü ve araçları bir yana bırakırsak, yarış günü 2 itfaiye, 5 ambulans, 2 traktör, 1 JSV ve 37 destek 4x4 araç görev yaptı. Hakemler ve tüm görevlilerin sayısı



yarişçılardan kat be kat fazlaydı. Cıvıv sarısı polarları ile görevlilerin görüntüsü yarişçıları bastırıyordu. Kapılı etaptaki hakemlerin tümü A Klasman hakemlerdi. Sonuç olarak tek bir misafire bile, kalabalık ve deneyimli bir ekibin hizmet verdiği lüks otellerdeki servisi hatırlatan bir görüntü çıktı ortaya. Yani tek kelime ile belirtmek gerekirse bu son yariş, maksimum konfor öğeleri içeren “lüks” bir yarişti.

Hakemlerin off-road dayanışması

Yarişin ilk gününün TRT’den canlı yayınlanması, genel heyecana katkıda bulundu. Ama yarişin en keyifli olayını İSOFF’a hakemler yaşattı. Organizasyon için normalde 45 hakem istenmişti ancak yarişin, İSOK Rallisi ile çıkışmasından ötürü TOSFED sadece 19 hakem görevlendirebildi. Ama

Pazar günü koşulacak İSOK Rallisinde görevli hakemlerin tümü, Cumartesi günü koşup yarişe yardım için etaplara daldılar. Tümü de A Klasman olan hakem arkadaşlarımızdan gelen bu destek, yarişçısı, seyircisi, görevlisi ve hakemleri ile off-road ailesinin gerçekten sıra dışı, farklı bir topluluk olduğunu bir kez daha anlamamızı sağladı.

Gelelim yarişin kendisine. Güneşli bir havada başlayan yarişin ilk etabında aniden bastıran sis yarişe büyüü bir hava katarken yarişçılara ilave zorluklar getirdi. Biri kapılı etap biri de gece etabı olmak üzere toplam 4 etap koşarak günü bitirebilen yarişçılar 2. gün start almaya hak kazandılar. Özel Etaplar **HKS**, **Monroe** ve **Top Dizayn** olarak sponsorların ismi ile adlandırıldı.

Off-road usulü motor tamiri

1. Etap, Kapılı Etap olarak Şile’nin ince kumlu sahilinde start aldı. Kum tepeleri arasında kurulan 25 kapıdan oluşan bu etap iki tur geçildi. Bu ilk etapta yarişçılardan Hakan Çelen motor bitirerek yariş dışı kaldı. Bu etap aynı zamanda Ankara’lı yarişçi Ümit Uyar’ın da yariş dışı kalmasını hazırladı. Kumda aracını çok zorlayan Uyar, yatak vurarak servise geldiğinde seyirciler hayatlarında yaşayıp görecekları en tuhaf motor tamiri operasyonuna şahit olacaklarından habersizdiler. Uyar’ın servisi durumu değerlendirip hemen çabuk ve etkili bir hal çaresi seçti: Kol yataklarının altına kola kutusu parçalarından destek yapıp aracı zamanında 2. Etapa yetiştirdi. Kola kutusu tamir yöntemi, off-road tarihinde yerini



alırken Uyar'ın aracı ancak 2. Etapı bitirebildi ve 3. Etapa çıkamadı.

Şile laneti

Böylece Ümit Uyar'ın “Şile Laneti” de tekrar gerçekleşti. Bilmeyenler için belirtelim, Uyar şimdiye dek sayısız başarılarına karşın, bir kez bile Şile’de koşulan bir off-road yarışını bitiremedi. Rivayete göre co-pilotu bu yarışta, İSOFF’a 2007 sezonu ile ilgili yarış parkuru yerlerini ve seçeneklerini sormuş. İSOFF’un yarışların tümünü Şile’de yapmayı planladığını öğrendiğinde, saçını başını yolup “Gitti Şampiyona” demiş.

Ümit yarışın devamını Şile Balık lokantasında

balık rakı ile tamamlarken diğer yarışçılar da ondan daha iyi durumda değildi pek. İlk gün 6 ekip yarış dışı kaldı, yine de gece etabında start almayı başarabilenler hayatlarından çok memnundu. İSOFF tarafından ışıklandırılan start noktasından hareket eden yarışçılar, gündüz bir kez geçtikleri etabı hiç tanımadılar. Gece karanlığı etabın karakterini tamamen değiştirmişti. Daha ürkütücü, daha zor, ve tabii daha keyifli olmuştu. Yarışçılar gece etabını bitirmeye çabalarırken bazı görevlilerin de ateşte kestane pişirerek onlara destek olma çabaları coşku ile karşılandı (görevliler tarafından).

2. gün yarışa devam eden ekip sayısı sadece

19’du. İlk gün Çelen ve Uyar dışında Ali Gökhan Yazıcı, Semih Ülker, Serkan Tut ve Aydılek Yünlü için de yarış sona ermişti.

6 etap olarak koşulan yarışta etap isimleri **İnci Akü, Blacktech, Bimtes, Rotaş, Tom Martin** olarak belirlendi. Orman parkurunda koşulan dayanıklılık etabı gerçekten araçların dayanıklılığını test etti. Susuz bir kış mevsimi yaşayan ormanda ne çamur kalmıştı, ne de yumuşak, derin, balık geçişler. Son derece kuru ve kırıcı bir zeminde mücadele eden yarışçılar, puan kaygısına da düşünce araçlarını birer birer kırmaya başladılar. İki güzel dere geçişi ile renklenmiş orman etaplarında, sadece son etapta 2 araç kırıldı.

Off-Road yarışlarında kurallar değişiyor

Yazı: Selahattin Toper
ISOFF Başkan Yardımcısı

Off-Road yarışları seyri en zevkli motorsporları yarışları arasında. Hız seven motorsporları seyircileri, uzun aralıklarla önlerinden yıldırım hızı ile geçen araçları birkaç saniye görmeye çabalayadursunlar; off-road izleyicileri yarışçıları etap içinde adım adım takip edip tüm adrenalinini yaşayabiliyorlar.

Genelde off-road yarışlarında süratin olmaması hem yarışın takibini zevkli hale getiriyor hem de güvenlik açısından yakından takibi mümkün kılıyor. Kapılı etaplar olarak adlandırılan kapalı alan yarışlarında, seyircilerin bulundukları noktadan tüm yarışan araçları farklı engelleri aşarken izleyebiliyorlar. Üstelik etabın uygun noktalarında zorlu engelleri aşan yarışçıların hemen yanında yer alıp tüm heyecanı, pilot ve co-pilot arasındaki tüm konuşmaları, araç engelde takılı kalırsa tüm kurtarma manevralarını yanbaşlarında yaşayabiliyorlar. Off-Road yarışları seyirci ile yarışçının birbirlerine en yakın oldukları motorsporu yarış türü.

Off-Road yarışlarında hem engelleri hem de hızı bir arada görmek istiyorum diyenler için de seçenekler var. Dörtlü kalkış özel engelli off-road pist yarışlarında, normal pistlerde rastlanan hızlara -üstelik normal olmayan pistlerde- ulaşılabilirdiğini görebiliyorlar.

2007 sezonunda yarışçı ve yarışan araç çeşitliliğini arttırmak ve hem 4x4 üreticilerinin farklı araçları yarıştırmalarını hem de seyircinin daha heyecanlı bir yarış izlemesini sağlamak için kurallarda özellikle kategorilerde yeni bir yapılanmaya gidildi. radikal değişikliklere gidildi. Türkiye'nin ilk off-road kulübü ISOFF – İstanbul Off-Road Kulübü- tarafından önerilen değişiklikler TOSFED –Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu- Off-Road Komisyonunda onaylandıktan sonra kabul edildi.

Yeni sezonda ekipler daha farklı kategorilerde yarışacaklar. Geçtiğimiz sezonda Türkiye Off-Road Şampiyonasında yarışan araçları iki kategoride grupluyorduk. N1 kategorisi 2000cc'ye kadar motor hacmi olan araçları kapsarken, N2'de 2000cc üstü araçlar yarışıyordu. Ancak seneler içinde bu ayrımın bazı 4x4 araç modellerinin pratik olarak varlık göstermesini engellediği ortaya çıktı. Yarışçıların her iki grupta da en üst motor hacmindeki araçlara ağırlık vermesi nedeni ile kendi sınıfının alt limitlerinde kalan araçlar birer birer yarış parkurlarından çekilmeye başladılar.

ISOFF'un ön ayak olduğu bu değişiklikte yarış parkurlarından uzaklaşan Lada Niva, Suzuki Samurai, 2.4 ve 2.6 Mitsubishi Pajero, Jeep CJ'ler yeniden parkurlara çekilecekler. Yeni guruplar şu şekilde oluşacak:

Sınıf S1 : Motor hacmi 1750 cc.'ye kadar benzinli (1750 cc. dahil), 2000 cc.'ye kadar dizel (2000 cc. dahil) atmosferik motorlu 4x4 arazi araçları

Sınıf S2 : Motor hacmi 1751 cc.den 2800 cc.'ye kadar benzinli (2800 cc. dahil), 3500 cc.'ye kadar dizel (3500 cc. dahil) atmosferik motorlu 4x4 arazi araçları

Sınıf S3 : Motor hacmi 2801 cc.den 4000 cc.'ye kadar benzinli (4000 cc. dahil), 5000 cc.'ye kadar dizel (5000 cc. dahil) atmosferik motorlu 4x4 arazi araçları

Sınıf S4 : Motor hacmi 4001 cc.den büyük benzinli 5001 den büyük dizel atmosferik motorlu 4x4 arazi araçları

Sınıf S5 : Halk arasında "buggy" olarak isimlendirilen 2 veya 4 tekerlektan çekişli arazi araçları.

Eski kurallara göre N1 ve N2 Kategorileri için ayrı ayrı Türkiye Şampiyonu kupası veriliyordu. Yeni düzenlemede yarışmacılar, tüm sınıflarda ayrı kendi sınıflarının birinciliği için yarışırken, Genel Klasmanda da Türkiye Off-Road Şampiyonluğu için mücadele edecekler. Her ayakta toplanan Genel Klasman puanları sezon sonunda kupa alacak pilot ve co-pilotu belirleyecek.

2007'nin ilk yarışında Genel Klasman sisteminin uygulanmaya başlamasıyla start sıralamasında da değişikliğe gidilmesi gerekecek. Artık sınıflar ayrı ayrı start almayacak. En hızlı pilotlar, ilk sıralarda start alacaklar. Start sıralaması sınıf farkı gözetmeksizin, hızlıdan yavaşına doğru yapılacak.

Takımlar Şampiyonasında da bir takım değişiklikler kabul edildi. Buna göre takımlar en fazla 3 araçtan oluşacak ve Genel Klasmana giren en yüksek puanlı 2 araç, Off-Road Takımlar Şampiyonasına puan taşıyacaklar.

Sadece off-road yarışlarına özgü sorunlardan biri de yarışan aracın kapılı etaplarda çekilmesi ile ilgiliydi. Kapı –yani organizasyon tarafından belirlenmiş ve geçilmek zorunda olan engel- üzerinde kalan yarışçı, görevli araç tarafından çekilip kurtarıldığında zaman cezası alarak etaba devam ederken; kapı dışında herhangi bir sorundan ötürü kalıp çekilirse yarıştan ihraç oluyordu. Bu kural etap ihracı olarak değiştirildi ve yarışçının herhangi bir etapta yaşadığı sorunun tüm yarışını etkilememesi sağlandı.

2007 yılında yine heyecanlı, neşeli, zevkli bir yarış sezonu geçirmeyi diliyoruz.

N 1 Pilotlar Şampiyonası	N 1 Co - Pilotlar Şampiyonası
1 – Ertan Eşim	1 – Ahmet Tınır
2 – Yalçın Türkeli	2 – Ümit Ural
3 – Murat Öztürk	3 – Osman Kutlu
N 2 Pilotlar Şampiyonası	N 2 Co - Pilotlar Şampiyonası
1 – Zeki Volkan Gönülalan	1 – Tunç Yaltı
2 – Cemil Isıkçı	2 – Ahmet Kazım Aralık
3 – Ümit Uyar	3 – İlyas Sönmez

Finişe 500 metre kala 20 metrelik kısa bir kum geçişinde Mehmet Aktan ve Cemil Isıkçı araçlarını kırdılar. Aktan'ın tek sıkıntısı yarışı tamamlamamak olurken, Isıkçı hayal ettiği Şampiyonluğu kaçırdı.

İkinci günün sonunda 12 araç finiş gördü. Ali Doğaner, ve Güneş Top 5. etapta yarış dışı kalırken, Nihat Keskin, Ferruh Çelebi, Anıl Şekercioğlu 7. etaba kadar devam edebildiler. 9. etapta da Aktan ve Isıkçı yarış dışı kalırken Volkan Gönülalan diskalifiye oldu. Yarışın sonunda N1'de Ertan Eşim - Özcan Yakup, N2'de Hüseyin Akbulut - Benan Engin birinci oldular. Yarışın sonuçlarına göre 2006 Türkiye Goodyear Off-Road Şampiyonasında kupa alacaklar da kesinleşmiş oldu.



Motokros Şampiyonası Finali Susurluk'ta...

Türkiye 2006 Motokros Şampiyonasının 6. ve son ayak yarışı 2-3 Aralık 2006 tarihinde Susurluk Belediyesi Motokros Parkurunda, Balıkesir Motosiklet Spor Kulübü tarafından düzenlendi.

Yarışa İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Balıkesir ve Bulgaristan'dan yarışçılar katıldı. Havanın güzel olması ve Balıkesir Motosiklet Spor Kulübünün güzel organizasyonu sayesinde, hem yarışçılar hem de sayıları binleri bulan seyirciler keyifli bir hafta sonu geçirdiler.

Yarışın son ayak olması, gruplarda ve TMF GP'de şampiyonluk mücadeleleri sebebiyle sporcular arasında sıkı takipler ve büyük çekişmeler yaşandı.

Bu yarışın sonunda Türkiye Motokros Şampiyonası genel klasmanı şöyle şekillendi.

2006 TMF GP	
1	Şakir Şenkalaycı (HMK)
2	İbrahim Taş (BMSK)
3	Ahmet Yılmaz (EMOK)
2006 MX-1A	
1	Ahmet Yılmaz (EMOK)
2	Ahmet Demirtaş (EMOK)
3	Hüseyin Neziroğlu (BMSK)
2006 MX-2A	
1	Şakir Şenkalaycı (HMK)
2	İbrahim Taş (BMSK)
3	M. Cngiz Yarımdağ (HMK)
2006 MX-1B	
1	Murat Korkmaz (MMK)
2	Zeki Başaran (MMK)
3	Fahrettin Altinkök (UMOK)
2006 MX-2B	
1	Ahmet İşbitiren (MMK)
2	Engin Kır (MMK)
3	Mert Berk (MMK)

2006 MX-1C	
1	Hakan Karadutlu (MMK)
2	Ceyhan Kalfalı (MMK)
3	Deniz Gencel (BMSK)
2006 MX-2C	
1	Murat Durusoy (BMSK)
2	Nural Gürçan (BMSK)
3	Cihat Altinkök (UMOK)
2006 - 80 cc Gençler	
1	Marko Wick (MMK)
2	Nazlıcan Aydın (EMOK)
3	Mehmet Çelik (BMSK)
2006 - 65 cc Gençler	
1	İhsan Bedirhan Aydın (EMOK)
2	Onat Kut Güzel (HMK)
3	Yiğit Kızıl (HMK)
2006 50cc A Minikler	
1	Uzay Cankat Bengic (EMK)
2	Asrın Rodi Pak (HMK)
3	Deniz Memnun (MMK)

2006 50cc B Minikler	
1	Mustafa Pekel (BMSK)
2	Galip Alp Baysan (MMK)
3	Melike Öner (HMK)
2006 80cc'ye kadar otomatik - yarı otomatik	
1	Galip Alp Baysan (MMK)
2	Saltuğ Taşlıdağ (Geçici)
3	Mustafa Pekel (BMSK)
2006 Motokros Kulüpler Şampiyonasında	
1	Hitit Motosiklet Kulübü (HMK)
2	Endro Motosiklet kulübü (EMOK)
3	Balıkesir Motosiklet Spor Kulübü (BMSK)
2006 Motokros Markalar Şampiyonası	
1	KTM
2	Yamaha
3	Honda

Türkiye Motokros Şampiyonası 2006 Sezonu

Yazı: Hakan Tuna
BMSK Genel Sekreteri



2006 yılı motokros sporu için müthiş bir yıl oldu. Balıkesir Motosiklet Spor Kulübünün Türkiye'ye kazandırdığı Susurluk Belediyesi Motokros Parkuru, motokros sporuna kazandırdığı motokrosçular ve organize ettiği yarışlarla sezona ayrı bir hava kattı.

2006 Türkiye Motokros Şampiyonasından önce, 22-23 Nisan 2006 tarihinde BMSK (Balıkesir Motosiklet Spor Kulübü) tarafından düzenlen ve Susurluk Belediyesi Motokros Parkurunun görücüye çıktığı "Susurluk Mahalli Motokros Yarışı" ile motokrosçular sezon öncesi ilk ciddi sınavlarını verdiler. Bu yarışla sporcular sezon öncesi hem rakiplerini tanıyıp tarttılar hem de antrenman yapmış oldular. İlk defa yarış organize eden Balıkesir Motosiklet Spor Kulübü başarılı organizasyonu ile dikkat çekti.

Susurluk'taki motokros parkurunun doğal güzelliği, 7.500-8.000 civarı seyircinin yarışı izlemesi, Susurluk halkının yakın ilgisi, havanın mükemmel oluşu, sporculara konaklamanın -yeme içme iadesinin ücretsiz olarak sağlanması ve yarışta dereceye giren sporculara sayın Susurluk Belediye Başkanı İsmail Güneş'in çeyrek altın hediye etmesi gibi faktörler de eklenince yarışlar muhteşem bir atmosferde yapıldı. Özellikle motokrosa yeni başlayan sporcuların yer aldığı MX-C grubunun yarışı çok zevkli çekişmeliydi. 23 motokrosçunun start alışı görülmeye değerdi. Yarışta krosçular bir yandan 12 atlama rampası, 13 keskin viraj ve oynak mil zeminle uğraş verirken bir de rakipleriyle mücadele ettiler. Bu yarışta sayın Susurluk Belediye Başkanı İsmail Güneş'in sahibi olduğu Susurluk Ulusoy Tesisleri adına yarışan İbrahim Taş, milli sporcular Şakir Şenkalaycı ve Ata Nurcan yaptıkları estetik hareketlerle büyük ilgi çektiler. Ayrıca Almanya'da Free-style yapmış olan Gökhan Durmuş da yaptığı şovlarla bu yarışa ayrı bir renk kattı.

Yarışların sonunda hem seyirciler hem de sporcular evlerine mutlu bir şekilde döndüler. Yarışın tek üzücü olayı, tüm gruplarda ilk üçe giren sporcuların start aldığı GP yarışında yaşandı. Startta önde çıkış yapan Murat Korkmaz'ın düşmesiyle, ardından gelen sporcu Engin Kır, Murat'ın motosikletine çarparak sert bir şekilde yere düştü. Bu ufak kazada MX-2B grubu yarışçılarından Engin Kır'ın köprücük kemiği kırıldı.

Mayıs ayında İstanbul'da yapılması gereken sezonun ilk yarışının ertelenmesiyle, 10-11 Haziran 2006 tarihlerinde BMSK tarafından Susurluk'ta sezonun ilk yarışı düzenlendi. Bu yarış yine 22-23 Nisanda düzenlenen yarış atmosferiyle yapıldı. Yine kusursuz organizasyonu ile BMSK alkışları toplarken motokrosa kazandırdığı yarışçıların başarılı dereceleriyle sezona muhteşem bir başlangıç yapmış oldu. Bir önceki yarışta köprücük kemiği kırılan Engin Kır'ın MX-2B'de 2. olması ise yarışların en hoş anlardan biriydi.

Temmuz başında sezonun 2. ayak yarışı İstanbul'da Balkan Şampiyonasıyla birlikte



MMK tarafından Hezarfen havaalanındaki motokros parkurunda düzenlendi. Havanın aşırı sıcak, parkur zeminin sert - kaygan oluşu ve seyirci bakımından yeteri kadar ilginin olmaması yarışın olumsuz yanlarıydı. Ancak Balkan şampiyonasında 65 ve 80 cc gençlerin yarışı izlenmeye değerdi. 10-15 yaşlarındaki genç sporcuların motor kullanmadaki meziyetleri, hırsları ve birbirleriyle olan mücadeleleri tek kelimeyle "parmak ısırttı" diye ifade edebiliriz. Ancak abileri için bunları söylemek zor olsa gerek.

Sezonun 3. ayak yarışı Hitit Motosiklet Kulübü (HMK) tarafından Ankara Gölbaşı parkurunda düzenlendi. Gündüzleri çok sıcak ve geceleri çok soğuk bir Eylül ayında düzenlenen yarışa motosikletlerin kaldırdığı aşırı toz yarışa damgasını vurdu. Yoğun toz nedeniyle yakın takiplerin ve

ikili mücadelelerin az yaşandığı yarış farklı aktiviteleriyle de ilgi çekti. Cumartesi günü antrenman saatleri arasında düzenlenen motosikletlerle yavaş gitme ve kaşıkla en hızlı yumurta taşıma yarışı bu organizasyona ayrı bir renk kattı.

Sezonun 4. ayak yarışı MMK tarafından Hezarfen havaalanındaki parkurda yağmurlu ve serin bir Ekim ayında düzenlendi. Yarışa giderken yağış nedeniyle yarışın ertelenip ertelenmeyeceğini tartışırken Cumartesi günü antrenman için parkura giden sporcular yağmurun kabarttığı pamuk gibi yumuşak bir zeminle karşılaştılar. Pazar günü C grubu yarışları da aynı şekilde pamuk gibi zeminde tamamlandı. Ancak B grubu yarışının ortasında başlayan şiddetli yağış, parkuru bir anda balçık havuzuna dönüştürdü. B grubu iyi kötü yarışı tamamlarken, A grubunun

yarışı yoğun yağış altında ve çamur deryası içerisinde yapıldı. Durum böyle olunca pek çok sporcunun düşmesi kaçınılmaz oldu ve az sayıdaki seyirci için bu yarış, muhteşem bir seyir zevki verdi. TMF GP yarışında, zaten çamur olan parkuru motorların da oyması ile yarım metrelik çamur havuzları oluştu ve bu çamur havuzlarına düşen pek çok yarışçı yarışı tamamlamakta zorlandılar. Bu yarışta Şakir Şenkalaycı ve İbrahim Taş, hatasız yarışmaları sonucunda birinci ve ikinci olarak TMF GP'yi tamamladılar. Pek çok defa düşmesine rağmen insan üstü bir çabayla Ahmet Yılmaz TMF GP'yi üçüncü olarak tamamladı. Gençler ve miniklerin yarışları yoğun çamur ve yağmur nedeniyle geç saatlerde yapılabildi.

İstanbul'da yapılan bir diğer yarış ise MMK tarafından Çatalca – Ormanlı köyünde organize



edildi. Cumartesi günü soğuk havaya rağmen antrenman için gelen sporcular daha ortada bir parkur olmadığını görünce günü Ormanlı Köyünde kahvede çay içerek ve muhabbet ederek geçirdiler. Cumartesi günü geç saatlerde, kısmen hazır olan parkurda sporcular az da olsa antrenman yapma şansı buldular. Parkur dik iniş ve çıkışlardan oluşan, zemini tamamen kum olan çok zorlu bir parkurdu. Hatta motokrosa yeni başlayan sporcuların parkurun dik iniş ve çıkışlarında motorlarına hükmedemedikleri görüldü. Kondisyonları yetersiz olan sporcular yarış erken terk etmek zorunda kaldılar. Diğer yarışçılar içinse parkur zorlayıcı ve zevkli bulundu. Ancak yarış tamamlayan sporcular içinde düşmeyen sporcu sanırım yok. Yarışın en enteresan olayı ise start mekanizması bulunmaması sebebiyle, startın ipe verilmesi oldu.

Sezonun son yarışı BMSK tarafından Susurluk'ta düzenlendi. Aralık ayı olmasına rağmen güneşli ve ılık bir havada düzenlenen yarış 6.000 civarı seyirci ve 50 sporcunun katılımıyla yapıldı. Sezonun son yarışı olması sebebiyle gruplardaki sıralamalar ve TMF GP'de şampiyonlar belli olacağı için yarış büyük çekişmelere sahne oldu.

Cumartesi günü antrenmanda TMF GP'de birinci durumda olan Şakir Şenkalaycı'nın düşerek kolunu incitmesiyle TMF GP'de ikinci sırada bulunan İbrahim Taş'a şampiyonluk yolu gözüktü. Ancak Pazar günü yapılan TMF GP kupasında İbrahim'in, Ahmet Yılmaz'a geçilip ikinci olması ve Şakir Şenkalaycı'nın da yarışa katılıp puan almasıyla İbrahim TMF GP şampiyonluğunu kıl payı kaçırdı ve Şakir Şenkalaycı Türkiye şampiyonluğunu ilan etti. TMF GP'de Türkiye ikincisi İbrahim Taş

olurken Ahmet Yılmaz da üçüncü oldu. 2006 Türkiye Motokros Şampiyonası, tek yarışlık katılanlarla birlikte tüm gruplarda toplam 94 sporcuyla yapıldı. Özellikle Susurluk'ta düzenlenen yarışlar seyirci, parkur ve organizasyon açısından 2006 sezonuna damgasını vurdu. 2006 sezonu daha önceki sezonlara nazaran yarışçı katılımı, seyirci ve basın ilgisinin daha fazla olduğu bir sezon oldu.

Arzumuz 2007 sezonuna basının desteğini daha fazla görebilmek. Böylece halkımız bu spordan daha fazla haberdar olacaktı. Bilgiye arttıkça sporcu, seyirci ve sponsorların sayısında artış olacağı kanısındayız. Bu da motokros sporunun daha iyi ve daha profesyonelce yapılmasını sağlayacaktır.

Nereden geldik nereye gidiyoruz?

Enduro sporu ile ilgili farklı bir sezon değerlendirmesi...

Ömer Ölçer

Bodrum Motorsporları Kulübü Başkanı



Enduroculuk ... Zor zanaat. Hele de Türkiye gibi motosiklet fakiri bir memlekette yaşıyorsanız... Böyle giriş yaptım da öykümü okuyunca muhtemelen hak vereceksiniz.

Zamanında motosiklet satan dükkânlar daha çoğalmamışken, birileri dağlarda motosikletleri ile gezmeye başlamışlar. Öyle tuhaf karşılanıyorlarmış ki köylerde bu motosikletçiler... Yol sordukları köylüler cevap vermeden evvel, bir soruya karşı on soru sorar, cevaplarını alır, sonra yol tarifi verirlermiş. Bu durum uzun bir süre devam etmiş. Çünkü köylüler bu garip insanların bilmem kaç paraya satın aldıklarını söyledikleri motosikletler ile böyle deliler gibi yağmur çamur demeden dağlarda dolaşmalarına anlam veremezlermiş. Bu motorcular da dağlarda yağmur çamur

demedi dolaşmalarına sebep olarak aralarına karışmış bilmemenere uyruklu bir adamı gerekçe gösterirlermiş. Bu adam çok ilginç hikayeler anlatıp enteresan yorumlarda bulunurmuş. Bu yorumlar, onunla dağlara gelen gençlerden birinin farklı şekilde dikkatini çekmiş ve bu ilginç adamın söylediklerini dikkate almaya başlamış genç adam. Anlayacağınız tam bir Çekirge-Hoca hikayesi başlamış..

Yağmur çamur demeden dağlarda ve hatta kuş uçmaz kervan geçmez yollarda motosiklet binmeleri, yaşadıkları küçük

kasabada yayılıp duyulmaya başlamış ve bu gezilere katılan motosikletli sayısının artmasına neden olmuş. Yağmur çamur demeden dağlarda motosiklet binenlerin sayısı arttıkça artmış ve bir gün ekipten birisi yarış yapmayı teklif etmiş. Gruptaki deneyimli ilginç adam (Usta) arkadaşına (Çırak) asla ama asla yarış için uğraşmamasını, eğer böyle bir yarış yapılırsa ilk önce yarış yapmak isteyen arkadaşını kaybedeceğini anlatmış. Önceleri Çırak ustasını dinlemiş. Ne zaman yarış konusu açılrsa Çırak bir sebep bulup konudan uzaklaşmayı başarmış ve uzun bir zaman bu

arkadaş gezileri devam etmiş.

Ve aradan zaman geçmiş...

Ama uzun bir zaman geçmiş...

Bir gün başka bir şehirde bir yarış olduğu haberi gelmiş. Bu haber üzerine bizim Çekirge ve o zamana kadar sayıları bir hayli çoğalan arkadaşları bu yarışa gitmeye karar vermişler.

Önce yakın çevrede, daha sonra uzaklardaki yarışlara gitmişler. Önemli sonuçlar almışlar, hatta sonunda Şampiyon olmuşlar. Bir sonraki yıl yine aynı tempo, daha sonra ve

daha sonra da aynı tempoda devam etmişler. Bu arada arkadaşları gerçekten aralarından uzaklaşmış. Aynı küçük kasabada yaşamalarına rağmen çok özel durumlar dışında ortalarda görülmemiş.

Zaman geçtikçe Çırak ve birkaç arkadaşı ülke genelinde aldıkları önemli başarı ve şampiyonluklardan sonra yarışmamaya karar vermişler. Çünkü ne yapsalar daha ileriye gidememişler. Her yıl kazandıkları başarılar, bir sonraki yıl için teşvik olmuş ama sonunda, hedefledikleri uluslararası organizasyonlara katılabilecekleri türden destek bulamayacaklarını fark etmişler.

İşte o karardan bu yana hayli uzun zaman geçmiş. Eski zamanlardan edindiği yarışçı deneyimi ile Çırak; kendi bölgesinde sportif organizasyonlar yapmaya yönelmiş. Yeni nesil sporcuların ihtiyaçlarını doğru tespit ederek daha profesyonel şartlarda yarışlar düzenlemeye başlamış.

Ve bir zaman sonra yerel bir belediyenin desteğini alarak seyirci sıkıntısı yaşanan Enduro yarışlarının izlenebileceği yarış parkuru hazırlamışlar. Hazırlanan bu parkurda, seyirci yarışı başından sonuna izleme imkanı bulduğunda kalabalık seyirciler toplamayı başarmışlar.



Ve çırak yine umutsuzluğa düşmüş. Çünkü ülke genelinde, sporculuk kültürü ile yarışmak yerine kalın cüzdan ile yarışmak kuralı değişmiyordu. Bu işlere bu kadar çaba, emek ve zaman harcıyıp bir yerlere getiremediğini düşünen Çırak'ın aklına bir kez daha, tüm enerjisini boşa harcadığı fikri düşmüştü.

2007 ile ilgili durumu mu merak ediyorsunuz?

Tüm bu boşuşturmelerde kendisine destek çıkanları da gücendirmek istemeyen Çırak, gelecek zaman için umutlarını kaybetmemeye çalışarak hala sonraki yarış sezonu için çalışmalar ve görüşmeler yapmakta.

TÜRKİYE ENDURO ŞAMPİYONASI 6. AYAK İSTANBUL YARIŞI

SIRA	NO	YARIŞCI	MARKA MODEL	KULÜBÜ	SINIF
1	144	Tunçkan Bellisan	POLARIS	MMK	ATV
2	62	Mahmut Akülke	POLARIS	EMK	ATV
3	177	Safa Özdemir	POLARIS	MMK	ATV
1	99	Hakan Kitapçı	YAMAHA	MMK	E1-A
2	50	Cihan Nurcan	KTM	HMK	E1-A
3	38	Ahmet Ağaoğlu	KTM	EMOK	E1-A
1	111	Orbay Katmerci	KTM	GEÇİCİ	E1-B
2	95	Ersin Tuncay	KAWASAKI	EMOK	E1-B
1	8	Ümit Salkım	KTM	MMK	E2-A
2	23	Hüseyin Neziroğlu	HONDA	BMSK	E2-A
3	22	Kemal Kantar	KTM	HMK	E2-A
1	74	Serkan Özdemir	YAMAHA	BMK	E2-B
2	71	Yıldırım Hakkı Günel	YAMAHA	BMK	E2-B
3	113	Dursun Bulduk	YAMAHA	MMK	E2-B
1	43	Kunter Kuşçu	KTM	BMK	E3-A
2	4	Fırat Şahin	KTM	EMOK	E3-A
3	46	Alain Sarafyan	KTM	EMOK	E3-A
1	104	Caner Akkafa	KTM	MMK	E3-B
2	72	Sıtkı Tuğcu	KTM	HMK	E3-B
3	116	Yavuz Kantur	KTM	HMK	E3-B



Hala kışı bekliyoruz

Yazı: Ümit Çukurel
LROTürkiye

Nazardan mıdır nedir bilinmez, sonbaharda başlayan rutubetli havalar yerini kuru, sanki yazdan kalma günlere ve tabii ki LROTürkiye için de durgun bir döneme bıraktı. Bu sebeplerden dolayı geçtiğimiz ay sizlere çok heyecan yaşadığımızı anlatabileceğimiz fazla bir aktivite yapamamakla beraber, yine de bu döneme geçen sene yaptığımız gibi bir Göynük kampı ve kuru orman gezintisi sığdırdık. Yakın geçmişi düşündüğüm zaman, neredeyse ilk defa böyle kuru bir kış görüyorum; bugün gazetelerde sık sık

günübirlik geziler yaptığımız ve şelaleleri akan Yuvacık Barajı'nın kuruduğu yazıyor. Neredeyse belli başlı yerleri yazın bile balçık olan Belgrad Ormanı'nda, bir avuç çamur bulmak bile neredeyse imkansız oldu. Umarım sıkı bir kış aniden bastırmaz, çünkü maalesef o zaman soğuk daha yıkıcı oluyor

Aslında Land Rover'larla alakalı olmasa da yazmadan geçmeyeyim, yine grubumuzdan, Cumhur, Emre ve Selim'in beni ikna etmeleri sonucu, onlarla ormanda dağ bisikleti

gezilerine başladı. İlk sefer, benim için nefes nefese kalıp, kendimi yerden yere vurmam şeklinde gerçekleştiyse de, bu hafta yapacağımız geziden ümitliyim. Doğa sporu yapmak kadar güzel bir şey olmasa gerek; arabayla, bisikletle veya yaya; işin sonunda insan acayip bir mutluluk ve rahatlık hissediyor. Çünkü arabada olduğu gibi, bunda da tepelere çıkıp, çamura giriyorsunuz; en güzeli de engellerle aranızda kapınız yok. Gelecek sayıda size sakat bir bacakla yazmazsam iyidir.



Portmanto görevi gören bisiklet

Her neyse, bisikleti iki yıl önce alıp bir kenara koymuş olmak uzun süredir kafama takılan bir konuydu. Çünkü evin kapısından giren herkes, yerli yerinde alındığı gün olduğu gibi tertemiz duran bu aleti artık bir dekorasyon objesi olarak görmeye başlamıştı. Aslında ben bile son zamanlarda kapıdan girdiğim anda, üzerimdeki montu veya paltoyu üzerine asmaya alışmıştım. Ama bütün bu hikayenin en komik yanı, bisikleti aldığım gün Yeşil Bisiklet-Gürsel'in (www.yesilbisiklet.com) bana "Ümit, bisikleti 100 km sonra getir bakım yapalım" demesi, benim eyvah diyen bakışlarıma da, "ne olacak be, en fazla bir ayda yapılır o yol" diye ilave etmesi olmuştu. Neyse hesap yaptım, bisiklet garantiden çıkmış bile olsa, bu tempo ile iki ay sonra bisikleti bakıma götürebilirim.

Land Rover konusuna geri dönelim dersanız, aybaşında grupta çıkan, "hadi hafta sonu kamp yapalım" taleplerini, kısa zamanda bir program haline getirip geziyi gerçekleştirerek herkesi memnun ettik. Aslında Düzce Yayla'larına gitmek üzere yola çıkmış da olsak, daha önce hiç gitmediğimiz ve ileride daha yoğun katılım ile gitmeyi tercih ettiğimiz için yarı yolda rotayı Göynük'e çevirdik.

Göynük, son dönemde o gezilerde çok ciddi bir off-road yapmasak da, Kasabanın içerisinde biraz vakit geçirmek, kamp yaptığımız bölge ve manzarası nedeniyle gitmekten keyif aldığımız bir bölge halini aldı. Geçtiğimiz üç sene boyunca da hiç değilse bir hafta sonumuzu oralarda geçirdiğimize sizler de dikkat etmişsinizdir. Çiğdem Yayla'sı da -benim için uzun bir aradan sonra- bizim için bu belli başlı bölgelerden biri halini aldı.

Göynük'te kamp yapacağımız yerde gece için yakacak ağaç olmadığından, yola çıkarken aşağıdan topladığımız çalı çırpıları tavan bagajlarına doldurduk. Elimizdekilerle Çiğdem Yaylası'nda olduğu gibi büyük ve bol kalorili bir ateş yakamayacaktık, fakat hava o kadar da soğuk olmayacaktı nasılsa.

Çalı çırpı yüklü araç + kar = ilk macera

Kamp yeri olarak geçen seneki noktaya karar verdik; buradan Sülüklü Gölü kuş bakışı görebiliyorduk. Yolda bir iki hafta önce yağın kalıntılarına rastladığımız anda ilk maceramız, daha doğrusu önce benim sonra da Taşkın'ın macerası start almış oluyordu. Nasıl mı? Anlatayım; yolun üzerinde tepenin az güneş gören yamacında karşımıza derin bir kar birikintisi çıkınca, en önde olmanın da verdiği bir kısmetsizlikle, o ihmal edilebilir gibi görünen bölümü aşmak için Defender'imizi karın ortasına sürmeye başladım. Fakat kar düşündüğümde daha derindi. Telsizde Çağlar'ın "Ümit arkadan çıkabilirsin, ben çıktım" mesajını duysam da, o birikintiyi geçme isteği, beni denemeye devam etmeye zorladı. Her neyse ileri - geri denemelerin sonunda tavanı çalı çırpı dolu olan Defender, yamaktan aşağıya doğru yan yatmaya başladı ki, inan ki böyle



anlarda bu hiç istemeyeceğiniz bir durumdur. Torpidoya yeni taktığım eğim aç göstergesi 30 dereceye yakınlaştığında, teorik olarak, "45'e kadar yolu var" diye düşünmeme rağmen; tavadaki yük ve aracın ileri- geri yerine, devamlı biraz daha aşağı kayması, normalden daha ciddi bir kurtarma hareketi için kolları sıvamamızı gerektirdi.

Arkadan dolaşıp tepeye zaten çıkmış olan Nurhan, Discovery 300 Tdi aracının vinci ile benim Defender'in daha fazla yana yatmasını engelleyecekti. Arkadan Sinan, Suzuki'sinin vinci -işte o anda düştük Japon'un eline- ile benim geri gidişimin düz bir çizgiye oturmasını sağlayacaktı.

Defender'in içerisini koruyan roll cage (kafes) sayesinde, bir sapanı orta direk etrafından geçirip, vincin kancasına taktık. Burada Nurhan'ın çok dikkatli olması gerekiyordu; ne halatı girmesi, ne de bol bırakması doğru olacaktı. Sinan'ın işi de onunla senkronize olup, benim geri gelişimi kontrol etmekte. Son derece profesyonel bir ekip çalışması ile kısa süre içerisinde arkadan tepeyi çıkmaya başladık

O anda telsizden gelen bir mesaj, Taşkın'ların vites atmasından dolayı, tepeyi kontrolsüz bir şekilde geri geri indiklerini ve büyük bir

tehlike atlattıklarını haber veriyordu. Bunun ne büyük bir sıkıntı olduğunu, yıllar önce otomatik vitesli eski Discovery aracım ile yaşadığım için çok iyi biliyordum. O zaman benim başıma gelen, başarısız dik bir rampa çıkışının sonuna doğru durduğum yerde Discovery'nin stop etmesi ve aynı şekilde kontrolsüz bir şekilde geri inişimdi ki, inanın hayatımın en uzun dakikalarından –aslında bu dakikalardan bende çok var ama- biriydi.

Anlaşılan o günlük yeterince heyecan yaşanmıştı; artık kamp yapacağımız

noktaya ulaşıp çadırları kurmaya başlamak gerekiyordu. adır, ateş ve pek tabii LROTürkiye akşam yemeği bizi bekliyordu. ağlar bizimle ilk defa kampa gelmiş olmasına rağmen hamaratlığı ve sunduğu mn ile bizim aramızda kalıcı bir yer edinmişti. Kapanış olarak sunduğu puding LROTürkiye'nin bile sınırlarını zorladı diyebilirim.

Ertesi sabah güneşli bir havada uyanıp, uzun bir kahvaltı sonrasında kamp gezilerinin en keyifsiz anı olan çadır toplama faslına geçildi ve



gezerek geri dönüş için marşa basıldı. Yaylalar arasındaki tepeleri aşarak tam bir tur yaparak başka bir yoldan çıkış noktamıza vardık.

Ertesi hafta Kilyos ve Gümüşdere civarında, çamur değil de birazcık akrobasi ağırlıklı bir gezi gerçekleştirdik. Ortalık o kadar kuruydu ki ormanda gezmek yerine, deniz kenarına gidip, kömür madenleri civarında Land Rover'larımızı test ettik.

Bugün birazcık yağmur yağmaya başladı, hafta sonuna doğru ne yapacağımıza tam bir karar vereceğiz. Görünüşe göre günübirlik

bir Çatalca gezisi yapacağız; umarım bugüne kadar gidip de pek bir heyecan göremeden geri döndüğümüz bu bölgede bu sefer iyi bir parkur bulabiliriz.

Geçtiğimiz hafta LROTürkiye'den dostlarımın yaptığı bir organizasyonla yaş günümü kutladık; sonunda ben de 18 yaşıma bastım Umarım Aysin bu araya bir not sıkıştırmasın. **(18'in katları. Editörün notu)**

İşte böyle anlarda, hayatta arkadaşların ne kadar önemli olduğunu ve bazen biraz yorsa da LROTürkiye'yi kurmakla ne kadar iyi bir

hareket yaptığımı anlıyorum; bu nedenle de LROTürkiye'yi büyük bir arkadaş grubu haline getiren herkese teşekkür ediyorum.

Bu arada ben yazıyı yazarken hepiniz bir tatil planı yapıyor, fakat okuduğunuz zaman da o tatilden dönmüş olacaksınız. Umarım iyi bir yılbaşı ve bayram tatili geçirmişsinizdir; 2006 biraz kuru bitse de, 2007'nin hepinize aradığınız heyecanı ve çamuru vermesini, ama en önemlisi hepinize MUTLU, SAĞLIKLI VE BOL KAZANÇLI BİR 2007 diliyorum.





Makineye veda...

Yol... Plajda ya da bir ağaç altında, hamakta aylaklık ederken yaşayamadığım hafifleme duygusunu hep yollarda yaşadım. Yol dürtüsü, yolculukta göreceklerim, yaşayacaklarım daha ağır bastı. Bir köy kahvesinde ekmek arası peynir yediğim de oldu, güzel bir otelin terasında sıcacık bir çay içmişliğim de. Orman işçilerinin kumanyasında ortak olduğum da oldu, bir Yörük çadırında konakladığım da. Ama başrolde hep yolculuğun kendisi vardı.

Yazı - Fotoğraf: Turgay Avcı

Yola ıkınca Şehir karmaŐasında
uŐraŐıp didinmek anlamını bÜsbÜtÜn
yitirdi her defasında. İnsanlarla,
kalabalıkla, Şehrin kendi kurallarıyla
ya da bÜrokrasiyle uŐraŐırkenki
yakınmalar, T¼rkiye insanını başka
coŐrafyalarda Øzellikle de yaşadıkları
yerlerde tanıyınca hafifledi.
Őehirdeyken “bu Ølkede yaŐanmaz”
derken, az Øtede “başka yerde
yaŐanmaz” dedim. Pazartesi
sıkıntısı PerŐembe akŐamından daha
yerini ØocukØa bir coŐkuya bıraktı.



Buradaki pek çok yazıma konu olan gezilerimdeki yoldaşımdı resimlerdeki yeşil “makine”. Aldığımda 2001’in yılının Mayıs ayıydı. 1998 modeldi, yaklaşık 20.000 kilometredeydi. 5 yıl ve 5 ayımız birlikte geçti. Defalarca Yunanistan, Karadeniz, Doğu ve Güneydoğu Anadolu seyahatleri yaptık. Toroslar’a da çıktık Erciyes’e de. Tuz Gölü’ne de selam verdik Akdeniz’e de. Baktım, bir Hakkâri’ye gitmemişim bir de Tunceli taraflarına.

Yeniden Doğuş

Şimdi bu motorun km sayacı 5 haneli. Yani 99.999 km olduktan sonra sıfırlanıyor, bir nevi yeniden doğuş oluyor. Aklımdan geçen 100.000 km oluşunu bir gezide dostlarla kutlamaktı. Fakat “bazı özel nedenlerle” 100.000 olsa bile daha fazlasını bir süre için yapamayacağını fark ettim. Halbuki o dağlara aitti. 2.000 metrenin üstündeki rakımlara, derelere alışkındı. Asfaltta homurdanır orman yollarında kendine gelirdi. Ben de fikir değiştirdim ve tam 99.200 kilometreye geldiğinde satmaya karar verdim. Ankara’da yaşayan yakın arkadaşım Şenol Sergeri’i aradım. Şenol bir kaç yıldır motosiklete biniyor ama seyyahlığı çok eski. Benim motoru almasını önerdim, ona çok iyi bir eşlikçi olacağı kesindi. Şenol’un bir kaç yıl içinde ikinci 100.000’i devireceğine emindim. Kabul etti. Benim için biraz buruk geçen devir teslim sonrasında Ankara’ya gitti motor. Onun yeni yoldaşı artık Şenol.

Sahi neden sattım ben motoru? Banu ile geçen yaz evlendik. Gene gezdik durduk, içimizdeki heyecanı beslemeye, ruhumuzdaki çocuğu büyötmeye devam ettik. Bir gün geldi, büyüme sırası başkasında artık dedik. Şimdi bebek bekliyoruz. Altı ay sonra yeni bir seyyah adayı dünyaya gelecek. Bir dönem için daha az gezeceğiz. Ama Şenol benim motoru, pardon kendi motorunu yollara vuracak, o makinenin çok özlediği taş toprağa derelere bayırlara gidecektir. Hiç kuşum yok. Ben de başka bir makine aldım. Biraz daha genç ama gezmeye aday, dağlara taşlara hevesli ve birlikte çok yollar aşacağımız başka bir motosiklet.

Gezi Dosyası

Unutmadan.. Şenol yeni motosikletinin dosyasını hazırlıyor. Ama öyle faturasının vergi kâğıtlarının, alım-satım belgelerinin olduğu bir dosya değil. Eski makinenin gezi dosyası olacak bu... Şenol benim gezi yazılarına kendi notlarını, yazılarını ekleyecek.

Benim yeşil zıprık makinenin nerelere çıktığını, nerelerde zıpladığını, hangi dağlarda kendini bulduğunu bu fotoğraflarla şöyle bir anmak, bir kez daha sizlerle paylaşmak istedim. Hem onun burada henüz yayınlanmamış pek çok gezi anısı var. Bu sayfalara tekrar tekrar konuk olacak yakında...



Türkiye'nin en büyük tırmanış duvarı sizleri bekliyor...



Yeşil'in distribütörlüğünü yaptığı doğa sporları ayakkabı markası Merrell'in sponsorluğunda, Türkiye'nin hem açık hem kapalı alandaki en büyük tırmanma duvarı, Olivium Alışveriş Merkezi'nde 11 Aralık Pazartesi günü yapılan görkemli bir törenle hizmete açıldı. Sebnem Ozinal'ın sunuculuğunu gönüllü olarak üstlendiği açılış töreni, duvarın açılışının hemen ardından, AKUT'un soluk kesen gösterisiyle devam etti. Engelli dostlarımıza öncelikli olarak tırmanma imkanı sağlanan açılıшта, cesur engelli arkadaşlarımızı sürpriz hediyeler bekliyordu.

Macera Akademisi'nin profesyonel ekibi eşliğinde devam edecek olan "Merrell Tırmanış Duvarı"nın işletme ve organizasyonu Alternatif Yasam Derneği tarafından yapılacaktır. Engellilerin ücretsiz faydalanabilecekleri tırmanış duvarından elde edilen gelir AYDER'in engelli ve sosyal

dezavantajlı gruplar için uyguladığı projelere aktarılacaktır.

Tırmanmaya ilgi duyan; profesyonel ya da amatör, genç-yaşlı, engelli veya engelsiz herkesi, adrenalin dolu bu eğlenceli deneyimi yaşamaya davet ediyoruz!

Ayrıca, hedef gruplar için yaptığımız çalışmalara katılmak, eğlenerek farklı bir yolla yardım etmek istiyorsanız, tırmanış duvarından görev olarak destek olabilirsiniz. Bunun için nehir@ayder.org.tr adresine mail atmanız yeterli.

Alternatif Yasam Derneği - AYDER
Tel: 0216 384 54 55
www.ayder.org.tr
www.alternativecamp.org
www.volunteers4life.org

Hayatınız 3 mm'ye bağlı!..

Goodyear ve Emniyet Genel Müdürlüğü'nün trafikte sürüş güvenliğini arttırmayı amaçladığı 'Hayatınız 3mm'ye bağlı' adlı kampanya, 81 ilde aynı anda başladı. Trafikte sürüş güvenliği için yeterli lastik diş derinliğinin önemine dikkat çekmeyi amaçlayan kampanyanın tanıtımına, Goodyear Lastikleri T.A.Ş Genel Müdürü Harish Khosla, Satış ve Pazarlama Direktörü Ersin Özkan, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkan Yardımcısı Yüksel Babal katıldı.



Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkan Yardımcısı Yüksel Babal kampanya ile ilgili detaylı bilgiler vererek, "Goodyear ile birlikte başlattığımız bu kampanya, trafikte güvenli sürüş bilincinin yerleşmesi ve trafik kazalarını engellemek amacıyla çok büyük bir önem taşıyor. Kampanyada ilk olarak, tüm Türkiye'de billboard, durak panolarında hazırlanan ilanlarla lastik diş derinliği konusuna dikkat çekmeyi arzuluyoruz. Aynı anda 81 ilde bulunan Emniyet Genel Müdürlüğü'ne bağlı kurum ve kuruluşlarda, Goodyear bayilerinde ve önem arz eden tüm yerlerde bilgilendirici posterler asıldı. Ayrıca, trafik polislerimiz araçlarının lastik diş derinliğini ölçüp sürücülere bilgilendirici broşürler veriyorlar. Tüm bu çalışmaların aynı anda tüm Türkiye'de birçok noktada sekronize olarak başlatılması daha çok sürücüyü ulaşmamıza imkan sağlayacak." dedi.

Volvo, temiz bir çevre için gençleri "Volvo Adventure" a davet ediyor

Gençleri çevre sorunları üzerine düşünmeye davet eden "Volvo Adventure Çevre Projesi Yarışması"na başvurular başladı. Türkiye'nin her yerindeki okullardan 10-17 yaş arasındaki öğrencilerin takım kurup, proje oluşturarak katıldığı yarışmaya, www.volvoadventure.org sitesinden kayıt yapılabilir. Son başvuru tarihi, 31 Ocak 2007 olan yarışmada kazanan okul ve proje, Mayıs ayında İsveç'in Göteborg kentinde düzenlenecek uluslararası büyük finalde Türkiye'yi temsil edecek.

Yetişkin bir lider eşliğinde, en az 2, en fazla 5 öğrencinin oluşturduğu grupların katılabileceği yarışmada projelerin İngilizce olarak hazırlanması gerekiyor. Sunulan projelerin uygulanmış ve sonuç alınmış projeler olması başarı şansını yükseltiyor.

Dört bölümden oluşacak projenin ilk bölümü, problemin ve toplumda nasıl algılandığının saptanması; ikinci bölümü sorunların ne olduğunun bulunması, incelenmesi ve sorunların öneminin belirtilmesi; üçüncü bölümü hedef ve aktiviteler belirtilerek, problem çözümüne yönelik hareket planının hazırlanması; dördüncü bölümü ise ilk üç bölümde gerçekleştirilen çalışmaların raporlanması kapsayacak.

Geçtiğimiz yıl Volvo Adventure'a Türkiye'den 150 tane proje başvurmuş ve Özel Koç Lisesi, "Eğitim İçin Geri Dönüşebilen Kutular" konulu projesiyle Türkiye'yi uluslararası arenada temsil etmişti. Göteborg'daki finalde ülkemizi başarıyla temsil eden Koç Lisesi takımı, dünya birincisi olarak hem gururumuz olmuş hem de 10 bin ABD Doları para ödülü almaya hak kazanmıştı.





Dakar'da ilk Türk Takımı

Paris - Dakar olarak tanıdık bu mücadeleyi. 29 yıl içinde başlangıç noktaları değişti. Hatta bazen bitiş noktası da değişti. Ama adı hep Dakar olarak bilindi. Dakar Rallisi. Mücadelenin, dayanıklılığın, kahramanlığın ve tehlikenin yarışı. Dünyanın en tehlikeli motor sporu organizasyonu.

Bu sene Türkiye ilk kez bir takım olarak yer alacak Dakar'da. Kemal Merkit ve Kutlu Torunlar'dan oluşan Jim Beam Türk Takımı, Lizbon – Dakar arasında düzenlenecek efsane ralli'ye bayrağımızı götürecek.

Dakar Rallisi'ni bitirebilen tek Türk unvanına sahip Kemal Merkit ile tecrübeli motorsporcusu Kutlu Torunlar'dan oluşan Jim Beam Turkish Team, Dakar'a katılan ilk Türk Takımı olacak. 29. Dakar Rallisi'nde Merkit ile Torunlar'ı, Castrol, Spor Moto, Maximum kart ve Jansport'un co-sponsor olarak destekleyecek.

42 ülkeden 187 otomobil, 250 motosiklet ve 88 kamyonun bitirmeye çalışacakları

8696 km'lik ralli, bu yıl Portekiz'in başkenti Lizbon'dan den başlayarak, İspanya, Fas, Moritanya ve Mali'yi geçecek ve Senagal (Dakar)'da son bulacak. 6 Ocak'ta start alacak 29. Dakar rallisinde 15 özel etap gerçekleşecek. 6-21 Ocak 2007 tarihleri arasında 525 takım ve yüzlerce teknik destek ekibi, Lizbon – Dakar arasında Avrupa'nın soğuk kışından Afrika'nın çöllerine kadar uzanan bu 15 günlük macerada finiş görmeye çalışacaklar. Motosiklet kategorisinde

250 yarışçı arasında yer alacak Jim Beam Turkish Team, 450cc sınıfında KTM 450 exc mecasystem pro rally motosikletleri ile mücadele edecek. Daha önce 3 kez Dakar Rallisi'ne katılan ve 2 kez bitirerek Genel Klasmanda 23.lük elde eden Kemal Merkit ve tecrübeli motorsporcusu Kutlu Torunlar'ın ilk hedefi 8696 km'lik bu zorlu yarışı bitirmek. İkinci büyük hedef ise Genel Klasmanda ilk 20 içerisinde yer alarak, 450cc kategorisinde ilk 5 sırayı elde etmek.

%80'i amatör katılımcılardan oluşan Dakar Rallisi'nde motosiklet kategorisinde sporcular 450cc ve 450cc üstü olmak üzere Maraton (minimum düzeyde modifiye edilmiş motosikletler) ve Super Production (modifiye edilmiş motosikletler) sınıflarında mücadele edecekler. Jim Beam Turkish Team'in yarışacağı 450cc sınıfında toplam yarışçıların %70'i yer alıyor.

"Büyük meydan okuma" yaklaştıkça, Kemal Merkit ve Kutlu Torunlar'ın "Garaj"ı hummalı bir faaliyetin merkezi haline geldi.

Merkit ve Torunlar zaten birlikte çalışan, birlikte antrenman yapan, birlikte yarışan bir ikili. Kilometrelerce uzanan Karadeniz sahillerinde yaptıkları antrenmanlarda onları izlerken aralarındaki uyumu ve sözsüz anlaşmayı bir kez daha gözlemleme şansını yakaladım. Ekibin motorları indirmeleri, yürümeleri, birbirlerinin rotalarını kesmeden kumsalda sonsuz sekizler çizmeleri, hatta düşmeleri bile senkronize. Aslında Türkiye'de katıldıkları yarışlarda elde ettikleri sonuçlara ve uluslar arası tecrübelerine bakınca bu ikilinin gerçekten de birbirine yakın performansları olduğu görülüyor. Birlikte uzun yıllar ekip olarak çalışmak da aralarında neredeyse telepatik iletişim biçimleri geliştirmelerini sağlamış. Bu özelliklerin ekip olarak katılacakları Dakar'da çok yararlı olacağı kesin.

Merkit ve Torunlar ile yaklaşan Dakar'ı konuştuk. Merkit 3 kez Dakar'a katılmış ve iki kez finiş görmüş bir yarışçı olarak oldukça tecrübeli. Torunlar Dakar'da neyle karşılaşacağını bilmiyor şüphesiz. Acaba Merkit onu ateş başı-gece yarısı-Dakar öyküleri ile korkuttu mu? Yoksa bu öyküler sadece Torunlar'ın bir an önce orada olma arzularını mı kamçıladı sadece? Haftalardır Garaj'a kapanıp nasıl hazırlıklar yaptılar? Gelin ekibin ağzından dinleyelim.



Jim Beam Türk Dakar Takımı

Kemal Merkit

- 1994 Camel Trophy
- 1994 Enduro Türkiye Şampiyonası, Genel Klasman 1.
- 1995 Enduro Türkiye Şampiyonası, Genel Klasman 2.
- 1997 Optic Rallye Tunisia..
- 1997 UAE Desert Challenge
- 1998 Rallye Atlas,
- 1998 UAE Desert Challenge,
- 1999 Master Rallye,
- 2000 Rallye Dakar
- 2000 Enduro Türkiye Şampiyonası , 400cc 1.
- 2001 Master Rallye, Genel Klasman 6.
- 2001 UAE Desert Challenge, Genel Klasman 10.
- 2002 Rallye Dakar
- 2002 Rallye Orpi, Marathon 2.
- 2002 Master Rallye
- 2002 Enduro Türkiye Şampiyonası, 400cc 1.
- 2003 Rallye Dakar Genel Klasman 23. 450cc üzeri 6.
- 2003 Rallye D'orient Kapadokya
- 2004 Rallye D'orient Kapadokya

- 2005 Enduro Türkiye Şampiyonası, 450cc üzeri 1.

Kutlu Torunlar

- 1992 Barcelona Olimpiyat Oyunları Türk Milli Takımı Windsurf sporcusu
- 1996 Atlanta Olimpiyat Oyunları Türk Milli Takımı Windsurf sporcusu
- 1998 Camel Trophy
- 2000 Enduro Türkiye Şampiyonası, 450cc 1.
- 2000 Enduro Türkiye Şampiyonası, Genel Klasman 2.
- 2000 Master Rallye Paris Istanbul
- 2001 UAE Desert Challenge
- 2003 Rallye D'orient Kapadokya
- 2004 Rallye D'orient Kapadokya
- 2004 Enduro Türkiye Şampiyonası, 450cc 2.
- 2004 Enduro Türkiye Şampiyonası, Genel Klasman 3.
- 2005 Enduro Türkiye Şampiyonası, 450cc 1.
- 2005 Enduro Türkiye Şampiyonası Genel Klasman 1.

Çöl için ek donanımlar – ek maliyet

Yarıştaki kullanacağımız KTM 450 exc mecasystem pro rally motosikletler, KTM Türkiye distribütörü Spor Moto tarafından sponsorluk olarak verdi. Ama üstüne bir motor parası kadar harcama yaptık. Dakar gibi bir yarışa girebilmek için özel çöl donanımları gerekiyor. Bu konuda uzmanlaşmış bir Fransız şirketinden bu ek donanımları ve yarış parçalarını satın aldık. Bütçe çok arttı tabii ki. Bu işle uğraşanlar bilir, yarış malzemeleri, normal malzemenin onlarca kat pahalısına geliyor. Bir vida için bile dehşet rakamlar ödeyebiliyoruz.

Bazı modifikasyonları biz de burada yaptırabiliirdik tabii. Daha önce yapmadık değil. Ama uzmanına gitmeyi tercih ettik. Çünkü burada bir hedefimiz var. Riske atacağımız sponsorlar var. Sonuçta bu çok zorlu bir yarış ve elimizde olmayan sorunlarla karşılaşabiliriz. Hiç değilse kontrol

edebileceğimiz konuları garantiye alalım, oradan açık vermeyelim istedik.

Modifikasyonlar

Maraton sınıfında yarışıyoruz. Motosiklet üzerinde modifikasyon yaparken Kurallar kitabında izin verilen değişiklikler içinde hareket ettik. Motosikletin ağırlık merkezini aşağı almak için modifikasyonlar yapıldı. Egzoz komple değişti, radyatör kapasitesiyle oynadık, alt koruma yapıldı. Su ve yakıt tankları ilave edildi. Navigasyon ekipmanları için bağlantı mekanizması monte edildi.

Tüm hazırlık ve montaj Garaj'da

Motorları kendimiz hazırladık. Kendi atölyemizde. Bu hem zevk aldığımız bir şey hem de yarış şartlarımızı düşündüğümüzde gerekli. Servissiz yarışıyoruz. Tüm bu montaj işini bizim yapmamız, bağlantı noktalarının nerede nasıl olduğunu bilmemiz önemli.



Biz yapmalıyız ki yarış sırasında motorun bakımını, tamiratını yaparken sorunla karşılaşmayalım.

Yarış

Bizim yarışacağımız Maraton sınıfı en kalabalık sınıf. Hedefimiz kendi sınıfımızda ilk üçü kovalamak ve Genel Klasmanda

Yarış Programı

Ocak 2007

48

4x4 FreeLife



06/01/2007	1.ETAP	07/01/2007	2.ETAP	08/01/2007	3.ETAP	09/01/2007	4.ETAP	10/01/2007	5.ETAP	11/01/2007	6.ETAP	12/01/2007	7.ETAP
Lizbon - Portimao Bağlantı : 115 km Özel etap : 120 km Bağlantı : 260 km Toplam : 495 km		Portimao- Malaga Bağlantı : 15 km Özel etap : 60 km Bağlantı : 425 km Toplam : 500 km		Nador - Er Rachidia Bağlantı : 205 km Özel etap : 252 km Bağlantı : 192 km Toplam : 649 km		Er Rachidia - Ouarzazate Bağlantı : 96 km Özel etap : 405 km Bağlantı : 178 km Toplam : 679 km		Ouarzazate - Tan Tan Bağlantı : 170 km Özel etap : 325 km Bağlantı : 280 km Toplam : 775 km		Tan Tan - Zouerat Bağlantı : 414 km Özel etap : 394 km Bağlantı : 9 km Toplam : 817 km		Zouerat - Atâr Bağlantı : 4 km Özel etap : 542 km Bağlantı : 34 km Toplam : 580 km	
14/01/2007	8.ETAP	15/01/2007	9.ETAP	16/01/2007	10.ETAP	17/01/2007	11.ETAP	18/01/2007	12.ETAP	19/01/2007	13.ETAP	20/01/2007	14.ETAP
Atâr -Tichit Bağlantı : 35 km Özel etap : 589 km Bağlantı : 2 km Toplam : 626 km		Tichit - Néma Bağlantı : 0 km Özel etap : 494 km Bağlantı : 3 km Toplam : 497 km		Néma - Tombouctou Bağlantı : 10 km Özel etap : 516 km Bağlantı : 89 km Toplam : 615 km		Tombouctou > Néma Bağlantı : 8 km Özel etap : 571 km Bağlantı : 11 km Toplam : 590 km		Néma - Kayes Bağlantı : 372 km Özel etap : 257 km Bağlantı : 117 km Toplam : 746 km		Kayes - Tambacounda Bağlantı : 180 km Özel etap : 260 km Bağlantı : 18 km Toplam : 458 km		Tambacounda > Dakar Bağlantı : 124 km Özel etap : 225 km Bağlantı : 227 km Toplam : 576 km	

Bağlantı: 1800 km, Özel etap: 5010 km, Bağlantı: 1886 km, Toplam: 8696 km



ilk 20'de yer almak. Tabii orada şartlar ne gösterir bilemeyiz, ama kendi kapasitemizi ve rakiplerimizin performanslarını biliyoruz. Teknik, beceri, performans açısından 250 yarışçı içinde zaten ilk %10'a giriyoruz. Bu sene değişen kurallara da uyum sağlamamız gerekiyor. Dakar 2007'de uygulanacak önemli bir kural hız limiti getirilmiş olması. Son yıllarda yaşanan kazaların önlenmesi amacıyla uygulamaya konulan hız limiti 160 km/h. Ama yarıştığımız sınıftan ötürü hız sınırı bizim için dezavantaj değil. Çünkü bu motorların limiti zaten bu seviyede. Bu sene Dakar rallisinde yarışçıları en çok navigasyon zorlayacak. Navigasyonda GPS kullanılmadığı için Road Book'a daha çok konsantre olmamız gerekecek. Dakar türü yarışlarda doğru strateji geliştirmek çok önemli. Uzun etaplarda zaman değil performans önemli. Bir iki dakikanın bile çok önemli olduğu kısa etaplarda kendimizi paralayıp, o bir dakikayı kazanayım derken, en ufak bir arızada saatler kaybedebilirsiniz. Hedefimiz belli. O hedefe ulaşmaya çalışacağız.

Ekip olarak yarışmak

Motosikletlerde ekip olarak yarışanlarda genelde bir "As Eleman" ve bir yardımcı oluyor. Water career – su taşıyıcı gibi isimler veriliyor bu destek elemana. Görevi öndeki pilota bir şey olursa ona yardım etmek. Ama



bizim aramızda öyle bir ayrım yok. Bizim stratejimiz, şartlara göre birbirimize destek olarak yarışi birlikte bitirmek. Zaten aşağı yukarı aynı seviyede yarışçılarız, yarışta aramızda kopma yaşanmayacak. Bu en büyük avantajlarımızdan biri.

Servis

Yıllardır servissiz yarışıyoruz. Aslında gün güzel geçmişse, sorun yok. Zaten yarış sonunda zevkle motorunun bakımını yapıyorsun. Ama gün kötü geçmişse, düşmüşsen, belin, bacağın ağrıyorsa, motoru tamir edecek hal kalmıyor. Yarışta en basit iş bile tek başına zor olabiliyor. Mesela lastik değiştirmek. Servis alanı bizim oto sanayi kadar. Yürüyerek gideceksin ta öbür uca, lastiği al, çevire çevire motosikletinin yanına getir, tak, sonra git 2. lastiği al... Oldukça zahmetli ve uzun. Ama o ortamda zor gelmiyor insana.

Hedef çok önemli.

Türkiye koşullarında, bu kadar dar bir pazarda büyük fedakarlıklarla sponsor olan firmalar varken bize önce Dakar'a varmak düşüyor. İlk hedef Dakar. Ama aslında asıl hedefimiz 2008. Bu seneyi hazırlık senemiz olarak görüyoruz. Gelecek sene daha hazırlıklı, sistemli, kamera ekibimizle gitmeyi hedefliyoruz.

Sponsorlar

Dakar 2007 rallisi'ne katılan Türk Takımı'nın ana sponsoru: Jim Beam. Co-sponsorlar: Castrol, Maximum kart, Jansport, KTM ve SporMoto. Medya Sponsorları: Milliyet – Power FM. Destek Sponsorları: Colombia, Tekno Gym, Oakley

Çöl Kaplanı ve adını arayan yarışçı

Merkit Çöl Kaplanı olarak tanınıyor. Kutlu Torunlar'ın henüz adı yok. Adını arıyor. Kendi aralarında ona Yavru Kaplan diyorlar ama, Dakar dönüşü Torunlar adını bulacak. Benim önerim, Çöl Rüzgarı.

Dakar'a katılmak her motor sporcusunun hayali. Dakar'ı bitirmek ise bu hayalin tepe noktası. Türk ekibine buradan şans diliyoruz.

www.dakarturk.com

Kar altında Yedigöller

Tabiatı keşfetmeyi ve korumayı ilke edinen kulübümüz bu hafta sonu, Türkiye'nin en sık ormanlarından birisine sahip olan Yedigöller Milli Parkındaydı. Dostlarımla oldukça eğlenceli geçen bu gezide ormanda, çamurda ve en sonunda da diz boyu karda araçlarımızı tüm gücümüzle sürdük. Sonuçta da inanılmaz bir tabiatın içinde yalnızlığımızla baş başa kaldık.

Yazı: **orkun Muhsinoğlu**
Pangea Off-Road





Başta Düzce'nin girişinde buluşmayı planlamıştık. Ama planlanmayan bir engel çıktı: Kar. Dostlarımız Turhan ve Cemil, Polaris 800'lerini bir gün öncesinde bizim için güzergaha sokmuş, canları çıkarcasına mücadele etmiş ama bir günde ancak yolun yarısını alabilmişlerdi. Gece telefonun kapsama alanında olabildiği çok az noktalardan birisinde beni aradıklarında halen nefes nefeseydiler, ve bırakın arazi taşıtlarını, bu hava şartlarında ATV'lerin bile bu yolu kullanamayacağını anlattılar. Zamanımızın kısıtlılığını göz önüne alıp, aktiviteyi Bolu il merkezinden başlatma kararı aldık.

Cumartesi saat 15'te beklediğim toplanma alanına ilk gelenler, Toyota araçları ile İstanbul'dan katılan Kemal ve Haluk beyler oldu. Araçları kesinlikle beni büyüledi. Ön arka diferansiyelleri havalı kilitli olan bu aracın altında da, inanılmaz lastikler vardı. Ankara'dan da bizim İso'nun dev "beygiri" gelince, İstanbul-Ankara durumu eşitlendi. Çünkü onunki, TSL Super Swamperları ile deyim yerindeyse yerleri titreten bir araçtı. Yine her zamanki gibi konvoyun tamamı gelene kadar herkes bu aracı birer tur

kullandı ve çevremize sayısız ilgili bakışları ve ziyaretçileri topladı.

Konvoyumuz tamamlanınca Bolu merkezden erzaklarımızı tamamlayıp harekete geçtik. Gezi lideri olarak ilk kez bir öncü araç oluyordum ve elimden geldiğince dostlarımı eğlendirmeyi planlıyordum. Konvoyumuza ATV araçları ile bu gezinin hazırlanmasında inanılmaz efor ve zaman harcayan Cemil ve Turhan da dahil oldular. Geceler boyu dağlarda dolaşarak hep yeni yollar, yeni rotalar belirlediler. Fakat bu son kar yağışından sonra, güzergahımızın en can alıcı ve yorucu kısımlarını es geçmek zorunda kaldık. Daha yolda beklerken kar ve tipi nedeniyle sorun yaşarken dağlarda ne yapacağımız da merak konusuydu.

Konvoy toparlandıktan sonra yola koyulduk ve gece karanlığında Milli Park'a giriş yaptık. O saatte nizamiye kapısında kimse bizi beklemiyordu tabii. Görevliler konvoyumuzun gürültüsüyle binanın camlarına yapıştırsa da kimse bizim gibi bir grup maceraperesti durdurmak üzere bir hareket yapmadı. Orman içinde yolun ikiye ayrıldığı kısımda araçlarımızı ana

yoldan çıkardık ve ormanın derinlerinde herkesin bilmediği fakat bizce görülmesi gereken bir yer olan Sarıçam bölgesine girdik. Orman işletmesinin bungalovlarını bir hafta öncesinden ayırtmıştık. Binamıza yerleştik ve odunlarımızı şömineye dizdik. Herkes çok heyecanlı bir şekilde gece off-road'unu bekliyordu. Paketler açıldı mangallar yakıldı, herkes birbirine evinde hazırladığı olağanüstü yemeklerden ikram etmeye başladı. Mangal yakma konusunda profesyonel olan İso, sucukları kömür gibi yaktıktan sonra suçu yine bize attı. Yani her gezideki gibi canlı ve hareketli geçen bir akşam yemeği faslından sonra zaman geldi. Karnını doyurmuş her off-road'çu gibi bizim de gözlerimiz yavaş yavaş araçlarımızı doğru kaymaya başladı. Arkadaşarımdan son hazırlıklarını tamamlamalarını ve gece harekatı için araçlarına gelmelerini rica ettim. Konvoyun en önüne ATV'leri geçirdik. Zaten Turhan'ı tutabilene aşk olsun, çoktan oturmuş ATV'sine bizi bekliyordu.

Konvoyu ilk önce Fasil denilen ve takriben 1400 metre rakımlı bir tepeye çıkarmak istiyorduk. Toplam 8 araçlık konvoyumuz tırmanmaya başladı ve ilk kar belirtileri 1300 m rakımda



çıktı, fazla önemsemedik. Kar azdı ama daha tepe bitmemişti. Tırmanmaya devam ettik, artık kar iyice arttıktan sonra telaş başladı. Araçların tepe lambaları birer birer yanmaya başladı. Aramızda ilk kez araziye çıkanlar da olduğundan biraz temkinliydik. Ve çok da tehlikeli yerlerden geçmemeye çalışıyorduk.

Tepeye ulaştığımızda kar diz seviyesinde idi. Araçlarımızı bir çember yaptık ve ışıklarımızdan bir arena oluşturduk. Yol boyunca herkesin gözü ATV'lerde kalmış olacak ki, "bir tur da ben atayım" hevesiyle ATV'lerin üstüne atladı herkes ve jetskilerin

denizde yaptığına benzer "sıfır" dönüşleri yaparak karların tadını çıkarmaya başladılar. En korktuğumuz şeyin kaza olduğundan bahsetmeme gerek yok tabii, korktuğumuz da başımıza geldi. Tam dönüşe geçmeye karar vermişken arkamızdaki Nissan pick-up'tan "tak" diye bir ses geldi. Bu en arkada, güvenli mesafede bekleyen Nissan'a ne olmuş acaba, diye düşündüm şaşkınlıkla. Fakat araç halen sallanıyordu ve yanındaki ağacın içerisinde bir şeyler hareket ediyordu. Hemen saydık, bir ATV eksik... Eyvah kim olabilir derken, bulduk. Maalesef bizim Yasemin önce ağacın içine dalmış, ardından da karşısında aniden

aracı görünce ATV'nin freni yerine gazına basmış ve güzelce araçları tokuşturmuş. Neyse ki korkacak bir şey yoktu. Aracın sahibi Gökhan'ın olgunluğu ve Yasemin'in rahatlığı, hepimizin içini ferahlattı. Ama artık geri dönme kararı aldık.

Bungalovumuza geldiğimiz güzergahtan değil de, daha uzun ama daha yumuşak bir diklikte devam eden alternatif yolu kullanarak ulaştık. Ardından sönmekte olan şömine tekrar ateşlendi ve biraz daha kaynaşmış olan topluluğumuz bu sefer şömine başında sohbetle şarkılarla devam etti. En sevdiğim şarkı olan "Stand By Me"ye ben eşlik ederken Erhan'ın "Canción Del Mariachi" şarkısını danslarıyla ve sözleriyle dört dörtlük söylemesi bizlere harika saatler yaşattı. Artık uyku zamanı gelmişti ama "ilan edilen birinci uyku saatinde" sadece bir kişi gitti yattı, ikincisinde ben yattım. Üçüncü dördüncü derken en son grubun sabah 5'te yattığını ancak sabah salona gittiğimde halen orada sızmış olanları görünce anladım.

"Yine yemek zamanı ve bu sefer kahvaltılıklar çıksın meydana. Pastırmalar, çeşit çeşit peynirler; yumurtalar kırık atın onları çöpe" derken yine şiştik. O zaman haydi araçlara dedik ve harekete geçtik. Pazar günü harika manzaralı Ayıkaya'dan başlayıp Yedigöller yöresine uzanan bir parkurumuz vardı. Fakat o da ne? Yolumuz karla kaplı. Hatta Pazar sabahından yöreye gelmiş turların otobüsleri de yolda kalmış. İsmail birkaç otobüsü kurtardıktan sonra yola devam ettik. 1700 metre rakımlı geçişten hemen sonra yol dışına çıktık ve yoğun kar ile mücadeleimize başladık. Zaman zaman durup bu güzel görüntüleri resmediyorduk, zaman zamansa karda saplanan arkadaşlarımıza yardımcı oluyorduk. Uğraşlarımız sonucunda Ayıkaya Orman İşletme Binasına ulaştık. Bizden başka kimse yoktu elbette. Yol zaten son kardan beri kullanılmamış ve açılmamıştı. Yedigöller'i görmek için heyecanlanan arkadaşlarımızla tepeye doğru yolumuza devam ettik. Ama işletme binasından hemen sonra batmaya başladık. Benim Jimny daha köşeyi dönüştü karnına kadar kara oturdurdu. ATV ile Turhan bana iz yapmaya çalıştıysa da ancak 20 metre daha ilerleyebildim. Yüksek araçlarıyla diğerleri bana yol açmak için öne geçtiler fakat az sonra onlar da takılmaya başladılar. Tepeye doğru gittikçe durum zorlaşıyordu ve her batışımızın ardından kurtulsak bile az ileride daha kötüsüyle karşılaşacağımız endişesiyle arkadaşlarım telaşlanmaya başlamıştı. Vinçler kullanılmaya başlandı. Bu tepeyi aşalım, şu tepeyi aşalım, araç kaydı, altı uçurum... derken sonunda zirveye ulaştık ve ana yolu bulduk. Herkes çok rahatladı.

Bu kadar saat sorunlarla mücadele etmekten yorulanlar artık "sadece Yedigöller'i görelim bize yeter" demeye başladı. Elbette ki bu saatten sonra kimseyi yormadık ve konvoy nizamını bozmadan göller yöresine girdik. Gezmeye gelen dostlarımız o kadar acıkmışlardı ki, herkes kendine bir masa buldu ve bir daha yemek faslı başladı.



Karnımız doydur ya bu sefer soğuktan üşümeler başladı. Başta ben. Biraz yürüyüş biraz sohbet derken bir de baktık karanlık çöküyor. Konvoy toparlanıp dönüşe geçene kadar Haluk beyler bir koşu gidip kayarak yoldan çıkan bir otobüsü kurtardılar. Tüm övgü ve iltifatları onlar topladı, bize de yola kadar otobüse eşlik etme görevi kaldı. Olsun; Toyota ile inanılmaz işler başardılar ve aktiviteye renk kattılar. Gelen tüm dostlarıma teşekkür ederim.

Kasla Devr-i Alem

Her gerçek maceracı aynı zamanda gerçek bir hayalcidir. Yıllar sadece hayalleri kurmak, oluşturmak, geliştirmekle geçer. Ancak, sade hayalcilerle gerçek maceracıları ayıran çizgi, hayalin ete kemiğe büründürölme ve gerçekleştirilme aşamalarında yatar.

Erden Eruç'un hayali sadece kas gücü ile dünyayı dolaşmaktı. Bisikletle ve yürüyerek kilometreleri kat etmek, kürekle denizleri aşmak, ve dağlara tırmanmak... Hedef: 6 kıtada 6 zirve. ve Erden Tunç 2003 yılından bu yana bu hedefe adım adım yaklaşmakta...

Yazı: Emre Tok
www.geziyorum.net

Erden Eruç ile bir arkadaşımın toplantısında karşılaştığım zaman gerçekten çok heyecanlanmışım. Bu satırları okuyan bazılarınızın "Erden Eruç kim yahu" dediğini duyar gibiyim... Erden Tunç, başardıkları ile şimdiden Türk ve dünya spor tarihine adını yazdırmış bir doğa sporcusu. Dağ tırmanışı yaptığı sırada kaybettiği İsveçli arkadaşının anısına başlattığı, zor ama anlamlı "6 Kıta 6 Zirve" projesinde adım adım ilerlemekte... Projesini tamamladığında tüm okyanusları tek

başına kas gücü ile geçen ilk ve tek insan ve tabii ki de ilk Türk olacak.

Üstelik bu projeyi gerçekleştirirken, ona daha fazla anlam katmak için, kurmuş olduğu "Around-n-Over" vakfı ile dünya çocuklarını eğitmek, bilinçlendirmek, doğayla barıştırmak ve topladığı yardımlar sayesinde Türkiye'de bir okul kurmak amacıyla dünyada bir ilki gerçekleştiriyor Erden Eruç.



Kas gücü ile 6 Kıtada 6 Zirveye tırmanmak...

Hayaller, Erden Eruç'un 1997'de işyerinde bir duvarda asılı bir haritanın üstüne çizdiği rotayla başladı: Dünyanın etrafı kas gücüyle dolanılabilir miydi? Bu soru Erden'de bir saplantı haline geldi. Acaba sorusunu nasıl soruları izledi ve yıllar süren araştırma ve bilgilenmenin sonucunda proje ana hatlarıyla belirlenmeye başladı. Kasla Devr-i Alem.

Bu konuda ortak hayalleri olan İsveç'li Göran Kropp'un kitabını okuduğunda aynı ruhu paylaştıklarını anlamıştı. Göran 1996'da İsveç-Nepal arasını bisikletiyle kat edip, Everest'e kas gücüyle vardıktan sonra tek başına tırmanmıştı. Erden Göran ile Seattle'da tanıştığında, proje hakkında birlikte heyecanlanmışlar ve geleceğe yönelik planlar yapmışlardı.

Ama dostlukları ve hayalleri beklenmedik bir kaza ile yarıda kesildi.

2002 Ekiminde ilk defa beraber kaya tırmanma fırsatını edindikleri gün, Göran düşerek hayatını kaybetti. O gün hayatın kısa olduğuna karar veren Erden, o zamana kadar 11 Eylül dahil çeşitli nedenlerle ertelenen planlarını hayata geçirmeye azmetti. Bu arada "Kasla Devr-i Alem" projesine, yolunun üzerindeki altı ayrı kıtanın her birindeki en yüksek zirveyi Göran'ın anısına tırmanmayı da ekledi. Erden bu zirvelere bisikletle ya da yayan, denizden-zirveye kas gücüyle gidip tırmanacaktı.

Ama Erden Eruç'un proje ile hedefledikleri bu kadar değildi. Dünyayı kendi fiziksel gücü ve azmi ile dolaşırken bir yandan da çocuklara doğa sporcusu olmakla ilgili hedefler, arzular ve hayaller sunmak istiyordu. Bu yüzden bir vakıf kurdu: Around-n-Over.

Biraz da bu proje ve amaçlarını Erden Eruç'tan dinleyelim

Around-n-Over kurumunun amacı ilk ve orta okul öğrencilerine eğitim ve ilham kaynakları yaratmaktır. Bugüne kadar öğrencilere yaptığımız konuşmalarda, hedef seçmek, hayalleri gerçekleştirmek, zorlukları aşmak ve hayatta üzücü olayları aşabilmek gibi konuları, kas gücüyle yapılan yolculukların öyküleri arasına hayat dersi olarak serpiştirdik. Lise öğrencileriyle gerçekleştirdiğimiz oturumlarda meslek seçimi, kariyer yapma, macera yolculuklarda teknoloji uygulamaları, projemizdeki girişimcilik öğeleri gibi konuları tartıştık.

Hayır amacı olarak kendimize Nepal'de Göran'ın sağlığında sponsorluğunu yaptığı Göran Kropp Bishwa Darshan İlköğretim okulunu desteklemeyi seçtik. Türkiye'de İLKİYAR Vakfını desteklemek, Türkiye'den edindiğimiz maddi desteğe orantılı olarak Türkiye'deki öğrencilerimize yönelik yatırımlar yapmak istiyoruz. Uzun vadede amacımız, Göran'ın anısına yaraşır hayalleri olan diğer gezginleri desteklemek ve onları başarılı kılmaktır.



Erden Eruç;

- Amerika'da, Kanada'da, Türkiye'de ve Portekiz'de bir çok sunum yaptı, binlerce öğrenciye bizzat ulaştı.
- Room to Read vakfının Sri Lanka'daki okulları yeniden inşa kampanyasına katkıda bulundu.
- Seattle'dan Alaska'ya gidiş-geliş 5,546 mil bisikletle yol kat etti.
- 6,194m yüksekliğindeki McKinley dağının zirvesine, kıydan-zirveye kas gücüyle ulaştı.
- Seattle'dan Miami'ye 3,980 mil bisikletle gitti.
- Lizbon'dan Guadeloupe'ye kadar 4,557 mil mesafeyi kürekle gitti. Kanarya Adalarından Guadeloupe'ye bir Türk kürekçisini tek başına yollayarak, ilk Türk kürekle okyanus geçişini gerçekleştirdi.
- Bugüne kadar 14,000 milin üzerinde mesafeyi kas gücüyle katetti. Erden Eruç'un 2007 yılında yola devam etmeyi ve 2012 yılında hedeflerine ulaşmış olarak eve dönmeyi planlıyor.

Erden Eruç'un başardıkları :

1. SAFHA:

- 2003 yılında Seattle-Alaska arasında, bisikletiyle kendi dağcılık malzemesini bir römorkta çekerek toplam 5.546 mil gitti, geldi.
- Ana kampa ulaşabilmek için Kahiltna Buzulunun sonundan başlayıp 67 mil boyunca kızağındaki yükünü hedikle çekti.
- McKinley dağının 6,194 metre yüksekliğindeki zirvesine ulaştı. Denizden zirveye çıkışı tamamen kas gücüyle gerçekleştirdi.

2. SAFHA:

- Seattle'dan Miami'ye 3 Ekim-25 Aralık 2004 arasında bisikletiyle 82 günde 3.980 mil yol kat etti. Miami'den kürekle açılma fikri, Okyanus Kürekçileri Derneği'nin telkini ile iptal edildi.
- Hem Tim Harvey'e büyük yolculuğunda yardım etmek, hem de açık deniz tecrübesi kazanmak için 16 Ekim 2005 tarihinde Lizbon'dan demir aldı.
- Fas'taki El Jadida ve Safi limanlarına uğrayıp, 11 Aralıkta Kanarya Adalarındaki Las Palmas limanına vardı.
- Tim Harvey Las Palmas'ta 1 Ocak 2006 tarihi itibarıyla ekipten ayrılmaya karar verince, Erden Atlas Okyanusunda tek başına devam etti. 92 gün sonra Atlas Okyanusunu bitirip Karayip Denizine geçen Erden, ilerleyen sezon dolayısıyla 5 Mayıs tarihinde Guadeloupe adasında geçişini noktaladı.
- Sırada Kuzey Amerika'dan Okyanusya'ya kürekle ulaşmak var. Bundan sonra Erden Pasifik Okyanusunda devam edecek olduğundan, bu ilk geçişi bir hazırlık olarak değerlendirecek.



2007

Nisan - Tekneyi San Francisco'ya çekiş
Mayıs - Seattle'dan San Francisco'ya bisikletle gidiş.
Haziran başı - San Francisco'dan Okyanusya'ya doğru Pasifik okyanusuna açılış.

2008

Avustralya'ya kürekle varış.
Karaya çıkılan noktadan, Kosciuszko'ya pedal basıp, o zirveye tırmanış
Avustralya'nın batı yakasındaki Geraldton limanına bisikletle gidiş.

2009

Mart sonu - Geraldton'dan Hint okyanusuna açılış.
Muson rüzgarlarıyla Hindistan'a varış.
Hindistan'ın güney ucundan Nepal'e doğru pedal basış.
Sonbahar - Muson mevsimi sonrası ekiple Everest'e çıkış.

2010

Pakistan, İran, Azerbaycan üzerinden, Gürcistan-Rusya sınırındaki Elbrus'a varıp tırmanış
Gürcistan, Türkiye, Suriye, Ürdün, Mısır, Sudan ve Kenya üzerinden Tanzanya'daki Kilimanjaro'ya gidiş ve tırmanış

2011

Namibya'ya bisikletle varış
Haziran - Güney Atlas Okyanusunu Brezilya'ya doğru geçmek üzere Namibya'dan demir alışı
Ekim - Brezilya ve Arjantin'i geçerek Aconcagua dağının eteklerine varış
Aralık - Aconcagua çıkışı

2012

Arjantin'den kuzeye doğru ilerleyip, eve dönüş



Erden Eruç bu proje için son derece ciddi ve disiplinli bir hazırlık süreci geçirmiş, daha önceden zaten dağcılık, kürek ve bisiklet gibi doğa sporları ile uğraştığından fiziksel olarak fazla zorlanmamış.

Ben kişisel olarak Erden Eruç ile tanışmanın şerefine erdiğim için son derece mutluyum. Eruç yaptığı işten gurur duyan ve bunu etrafına muhteşem bir pozitif enerji ile yansıtan bir kişi. Öyle ki elini sıkıştığınız zaman siz de ondan aldığınız enerji ile bazı şeyleri başarabileceğinizi hissediyorsunuz... Projelerini, hayallerini ve bunları nasıl gerçekleştirdiğini anlatırken gözlerindeki

parıltı, doğru bir işi doğru şekilde yapan bir insanın enerjisini yansıtıyor. Özellikle çocuklarla yaptığı çalışmaları ve onlara öğrettiklerini, hayatta yaptığımız çalışmalara anlam katmanın ne denli önemli olduğunu tekrar vurguladı bana...

Ben de 2007'nin ilk günlerinde engelliler. biz sitesi ile beraber gerçekleştireceğim bisiklet turu projemde benzer heyecanlar hissetmekteyim... Bu dünyada tek olmadığımızı hissetmenin, paylaşmanın, öğretmenin ve yeni dostlukların vereceği hazzı tatmanın gerçekten çok önemli olduğunu düşünüyorum.

Yeni Mitsubishi L200'e İngiltere'den bir ödül



Yeni Mitsubishi L200, İngiltere'nin saygın ticari araç dergisi What Van? tarafından 2006 yılı "En iyi Pick-up" ödülüne layık görüldü, böylece Mitsubishi, İngiltere'de pick-up kategorisinde 12 yıl içinde 8'inci kez ödül kazanmış oldu.

What Van? dergisi her yıl, 14 farklı araç kategorisinde ödül veriyor. Dergi mensupları tarafından bir dizi teste tabi tutulan otomobiller; sürüş rahatlığı, konfor, performans, yol tutuş, tasarım, güvenlik, yük taşıma kapasitesi ve ekonomik olma özellikleri ile değerlendiriliyor.

TEMSA tarafından Türkiye pazarına sunulduğu Ağustos ayından itibaren, düz ve otomatik seçenekleri ile 597 adet satılmış olan Yeni L200 4x4, getirdiği radikal değişikliklerle tüketicinin beğenisini kazanıyor. 136 PS gücündeki 2.5L Euro4 Common Rail Turbo dizel motoru ve düşük yakıt tüketimi ilgi çekerken, otomobil konforu sunan iç mekanı, Super select 4x4 sistemi, manevra kabiliyeti ile pickup pazarının standartlarını yükseltiyor.



Honda'nın hibrid otomobili TNT ile yollara çıkıyor

TNT Ekspres, Türkiye'de bir ilke imza atarak ilk Honda Civic Hibrid otomobillerin sahibi oldu. Önümüzdeki dönemde tüm araç filosunu çevre dostu otomobiller olarak da tanımlanan "Hibrid" otomobillere dönüştürmeyi hedefleyen firma, Honda'dan

2 yeni Civic Hibrid satın alarak ilk adımı atmış oldu.

Bilindiği gibi hibrid araçlar hem elektrik hem de benzinli kullanıma olanağı sağlıyor. Araç İstanbul gibi yoğun trafikte durduğu zaman otomatik olarak benzinli motor ateşlemeyi durduruyor ve çevreye sıfır zarar veriyor. Yakıt tüketimini ve açığa çıkan zararlı gazları en aza indiren hibrid araçlar üstün yakıt ekonomisini sunarken çevreye karşı duyarlılığını da kanıtlamış oluyor.

Dünyadaki çevre kirliliği ile mücadelede ortak olan ve bu kapsamda Birleşmiş Milletler Çevre Programı ile işbirliği yapan TNT Ekspres, kullanılmayan donanımları kapatarak enerji tasarrufu sağlanmasını, atıkları doğru şekilde imha ederek kirliliğin azaltılmasını, geri dönüşümlü malzeme kullanılmasını, ekonomik sürüş tekniklerinin benimsenmesini ve suların korunması sağlayarak çevrenin korunmasına katkıda bulunuyor.

Lassa ekibi, Castrol İstanbul Rallisi Bayanlar Şampiyonu oldu...!



Lassa Racing Tyres ile yarışan Duygu Deniz ve Beril Tokcan, Şampiyonanın 3 ayağında da Bayanlar Klasmanı 1.ligini elden bırakmayarak Fiat Pailo ile Castrol İstanbul Rallisi Bayanlar Şampiyonu oldu.

İstanbul Otomobil Sporları Kulübü (ISOK) tarafından düzenlenen Castrol İstanbul Ralli Şampiyonası'nın 3. ve son ayağı, 10 Aralık pazar günü Riva'da heyecan dolu bir yarışla gerçekleşti.

Toplam 52 ekibin start aldığı şampiyonanın son ayağında, yalnızca 31 ekip finiş görmeyi başarırken, Delta Sport takımında Lassa Racing Tyres ile yarışan Duygu Deniz ve Beril Tokcan, genel klasmanda 11. sırada finiş gelerek 4'ü bayan olmak üzere 20 otomobili geride bıraktı.

Double-Up'tan madeni yağ sektörüne sürprizler

Double-Up; Motor Bakım Ürünleri'nden sonra piyasaya sunduğu yüksek teknolojik özelliklere sahip Double-Up rePower Motor Yağlarının farklı sunumları ve farklı kampanyaları ile dikkat çekiyor. Son olarak patentli buluşuyla tüketiciye sürprizler hazırlayan firma, yağ pazarında bir ilk gerçekleştirerek; tüketicinin satın alacağı her boy yağ ambalajının altındaki özel hediye bölmesinde sürpriz hediyeler sunuyor. Ayrıca her 16 kg.lık yağ tenekesinin altında, içinde kaptan şoförler için özel bir armağan gizli olan özel bir bölme bulunmakta. Bu bölme kolayca üst bölüme monte edilip; üzerine bir minder koymak suretiyle kısa molalarda keyifli bir tabure olarak da kullanılabilir.

Kalitesiz ve yanlış seçilmiş motor yağlarının; motorun sağlığından başlayıp yakıt tüketimine kadar uzanan bir çok konuda büyük zararlara sebep olduğunu gören Double-Up 3 yıldır sabırla araştırma ve geliştirme çalışmaları sürdürüyor. Bu araştırmalar sırasında yağ ve motor içi sürtünme teknolojileri konularında çok derin tecrübelerle sahip bir ekiple çalışılıyor... Ürünlerin spesifikasyonları en modern teknolojiyle hazırlandığı için, yeni nesil dizel ve benzinli araçlarda ve tüm turbo şarjlılarda kullanılabilir.





Suyun 3 hali

Yazı - Fotoğraf: İhsan Kuşcu





Havadaki nem gecenin soğuk karanlığında kendine yoğunlaşacak bir yer aramaya koyulur böyle mevsimlerde.

Hafif bir rüzgar onu önüne katar, sürükler, bir yere çarpıp orada birikene kadar dolaştırır durur.

Hareketsiz duran her şey, otlar, taşlar, yapraklar üzerinde gecenin ayazı işe koyulur. Biriken nem tanecikleri yavaş yavaş işlenmeye başlar. Bazen camda bir dantel, bazen bir dalda nadide bir kristal parçası.

Gün doğumundan sonra güneşin ılık dokunuşları gece boyunca işlenen kristalleri eritmeye başlar. Eridiklerinde ise bir başka güzellik ortaya çıkar.

Damlacıklar buharlaşıp döngüyü tamamlamadan kısa bir süre önce yaprakların üzerindeki incecik tüylere asılı kalırlar. İşte tam bu arada ışık ve rengin makro dünyası sahneye çıkar.

Görüntüler sanki dünyamıza ait değilmiş gibidir. Aslında çevremizde ilk bakışta

algıladığımız evrene de ait değildir bu görüntüler, ancak özel ekipman aracılığı ile görülebilir, görüntülenebilir.

Bir sabah yürüyüşü sırasında çektiğim bu fotoğrafları sizlerle paylaşmak istedim sadece.

Bu çalışmada kullanılan ekipman, Canon EOS 350D + Soligor 100 Macro Obj. + Soligar 1:1 Macro lens ve bir tripod.



Güneş enerjisi ve amatör ruhla
çalışan araç:

SAGUAR X5



SAGUAR X5 macerası, 2005 yılının sonlarında SAİTEM ekibinin Formula G'06'ya katılacağını açıklamasıyla başladı. 2005'in son ayları ve 2006 başları takımın beyin fırtınası günleriydi. Bu zaman içinde aracın dış tasarımı aerodinamik faydalar göz önüne alınarak şekillendi; olası teknik sorunlar araştırıldı, elektrik ekipmanlarla ilgili araştırmalar ve çalışmalar tamamlandı ve en önemlisi aracın tanıtımı ve sponsorluk çalışmaları yapıldı. Sakarya Üniversitesinin katkılarna rağmen SAİTEM ekibinin mütevazı bütçesi tabii ki aracın üretim aşamalarına yetmiyordu, o nedenle projenin hayata geçirilmesi için manevi desteğinin yanı sıra maddi desteği de sağlayan Otokar firması ile sponsorluk anlaşmasına varıldı.

Aracın yapımına 2006 Nisan ayında başlandı. İşe SAGUAR X4'ü parçalamakla başladık. Proje hazır. Hem estetik hem de yüksek performanslı bir araç tasarlamıştık. Ancak daha ilk adımda önemli bir yol ayrımı ile karşı karşıya kaldık. Sponsorluktan elimize geçecek para, tasarımımızın tamamını karşılamaya yetmeyecekti. İstedğimiz performansta aracı, istediğimiz estetik görünümde üretemeyecektik. Neleri feda edebiliriz diye oturduk düşündük. Performans ve dış görünüm arasındaki tercihimizde ağırlığı araç performansına vermeye karar verdik. Paranın çoğunu elektrik aksam için ayırdık. Bu yüzden başta çok istediğimiz kompozit araç yerine, yine kendi tercihimiz olan alüminyum alaşımlı bir araç hazırlamaya karar verdik.

SAGUAR X5'in dış çizgileri tamamen elle şekillendirildi

Özellikle aracın üzerindeki alüminyum kaşayı hazırlamak çok zahmetli bir işti. Tüm bu işlemler elle yapıldı. Bu sayede Rolls Royce'un neden bu kadar pahalı olduğunu anlama fırsatı bulduk. Bu yorucu çalışmalardan sonra ortaya istediğimize yakın bir kanopi çıkarmayı başardık.

Boya işlemlerinin de tamamlanmasıyla ve bahar yarıyılının sona ermesiyle sıra, aracın yapımında en çok keyif aldığımız işe geldi. SAGUAR X5 için yeni bir pilot kabini ve aerodinamik tekerlek kapakları tasarlamıştık ve bunların kalıplarını kendimiz üretmeye karar vermiştik. Özel izin alarak SAÜ Güzel Sanatlar Fakültesi'nde çalışmaya başladık.

Güzel Sanatlar Fakültesinde çok güzel iki hafta geçirdikten sonra sıra aracın mekanik ve elektrik aksamının montajına geldi. Çalışmalarımızın geri kalanına SAÜ Elektrik-Elektronik Mühendisliği Bölümünün ABB Laboratuvarında devam ettik.

Sırada pist testleri var

Tasarımımızı tamamladığımız gece bizi büyük bir sürpriz bekliyordu. Rektörümüz Mehmet Durman ve yardımcıları destek için bizi ziyarete gelmişlerdi (Gece saat 2'de) En büyük şansımız, temizlik bittikten sonra gelmiş olmalarıydı, yoksa onlar da büyük bir sürprizle karşılaşacaklardı.

Bir sonraki aşama İzmir Pınarbaşı pistiydi. Artık aracın kalan ufak tefek işlerine ve ayarlarına Pınarbaşı pistinde devam edecektik. Sıralama gününe dek burada oldukça hareketli günler geçirdik. Aracımızın ilginç farları ve ışıklandırmasıyla gecelerimiz de bir hayli renkli geçiyordu.

Sıralama gününde piste çıkacakken, son kontrolde lastik hava basıncının düşük olduğunu fark ettik. Bu yüzden sıralama turlarının bitimine birkaç dakika kala piste çıkabildik. Ama buna rağmen elimizdeki kısıtlı zamanı iyi kullandık. 2.19.833 ile en iyi 3. dereceyi yaptık. Tur içerisinde spin atarak 15 saniye kaybetmiş olmamıza rağmen 3. sırada oluşumuzu, hızımızın bir göstergesi olduğunu düşündük.

Ve yarış...

Grupta yarışa 2. sırada başladık ancak





çok geçmeden liderliğe yükseldik. 20. turda motordan ses geldiği haberini aldık. Hemen pit alanında hazırlıklar başladı. Araç daha pitten içeri girmeden, acil durum toplantısı yapıp problemin nedenini çözmeye çalışmıştık. Sorunun motor vidasından kaynaklanabileceğini düşündük ve anahtarlarımızı hazırladık. Tahminimiz doğru çıktı. Vıdayı sıktık ve yaklaşık bir buçuk dakika kayıpla ikinci olarak piste döndük. Piste dönüşümüzden 3 tur sonra tekrar liderliği devraldık ve yarışı birinci bitirdik.

Aracımız gerçekten hızlıydı ve gittikçe heyecanımız artıyordu. Attığımız hızlı tur sayesinde finale pole pozisyonundan başlamaya hak kazandık. Final yarışında sorunlarla karşılaştık. Birinci sırada yarıştığımız sırada, tur bindirirken hata yaptığımız gerekçesiyle pite girme cezası aldık. Aynı tur içerisinde, pit yolunda fazla hız yaptığımız için 5 saniye zaman cezası da alınca yarışi ancak ikinci sırada bitirebildik.

Bir sonraki yarış İstanbul'da İstanbul Park'ta gerçekleşecekti. İstanbul Park'ta iyi bir derece yapmak için kolları sıvadık ve çalışmaya başladık. Aracın ayarlarında ufak birkaç

değişikle performansı arttırdık. Bir önceki yarışta aldığımız derece doğrultusunda İstanbul Park yarı final yarışına ikinci olarak başladık. Ancak yarışın ilk saniyelerinde açık farkla öne geçmeyi başardık.

Ama şansımız birden bizi terk etti. Tur içersinde motorumuzun yandığını haber aldık. Yarışı yarıda bırakmak aklımızdan bile geçmedi ve finale çıkmak için yapabileceğimiz tek şeyi yaptık: Aracın motorunu değiştirdik. Pist dışında son virajın altında 45 dakika gibi rekor bir sürede motor değiştirme işlemini tamamladık. Ama yarışın toplam 90 dakika olduğu düşünülürse, aslında yarışın yarısı geride kalmıştı. 90 dakika içinde en fazla turu atanlar finale çıkacaktı ve finale çıkmamız için 9. olmamız gerekiyordu. Ama müthiş bir inat ve enerji ile devam ettiğimiz yarışta inanılmazı başardık, yarışın bitimine 1 dakika kala 9.'luğa yükseldik.

Herkesin 90 dakikada attığı tur sayısını 45 dakikada attık

Gerçekten inanılmaz bir performans sergilemiştik aracımız. TÜBİTAK yetkilileri dahil herkesten tebrikler alıyorduk. Ancak

yarıştan 2 saat sonra coşkumuz derin bir hayal kırıklığına dönüştü. TOSFED hakemlerinin kararıyla yarıştan ihraç edilmiştik. Hem bir yıllık emeğimiz boşa gitmiş hem de seyirciye çok keyif verecek bir aracı yarıştırmaya zevkinden mahrum kalmıştık.

Hayal kırıklığımız, yaşadığımız bir çok güzel olayın desteği ile hafifledi. Bilim Teknik Dergisi Genel Yayın Yönetmeni Raşit Gürdilek büyük çabalar sonucu, finale çıkamayan ekiplere de gösteri turu şansı verdi ve aracımızı kısa süre de olsa sergilememize yardım etti. Kendisine ne kadar teşekkür etsek azdır. Bu arada İTÜ, Yıldız Teknik ve Boğaziçi Üniversitesi başta olmak üzere, ekiplerin çoğu bizim yarışa devam etmemizi isteyen bir dilekçe yazıp imzaladı. Her ne kadar bu dilekçe kabul edilmese de aynı hayalleri ve emeği paylaşan ekipler arasında gerçek dostluklar kurduğumuzu anladık. Öyle ki biz yarışamadığımız için, bu ekipler yarış günü bize jest yaparak araçlarının üzerine adımızı yazdılar. Yarış sonunda kupa töreninde TÜBİTAK'ın jüri özel ödülünü aldığımızı öğrendik. Bu belki istediğimiz ve hak ettiğimiz ödül değildi ancak bizi çok mutlu etti.



İstedığımız gibi gitmeyen bazı şeyler olsa da SAITEM olarak yaptığımız araçla teknolojiye katkı yaptığımızı düşünüyoruz. Bireysel olarak da çok eğlendik ve çok şeyler öğrendik. Gerek teknik konularda gerek sosyal konularda çok büyük dersler çıkarttık.

Diğer projeler, SAİTEK, SAHİMO ve SATU
Yarışlardan sonra SAITEM olarak SATEK isimli güneş enerjili turistik gezi teknesini hazırladık. Birkaç hafta içinde Sapanca Gölüne indireceğimiz ve kumpustan kumandayla kontrol edeceğimiz tekneyi daha önce Marmaris'te deneme fırsatı bulduk.

Ve artık yeni bir projemiz var. TÜBİTAK'ın düzenlediği Hidromobil '07 hidrojen enerjili araç yarışına için SAHİMO (SAkarya HİdroMObil) adlı aracı hazırlamaya başladık. Sponsorluk çalışmalarının yanında araç tasarımı ve analizler konusunda bir hayli, yol kat ettik. Şimdi tek yapmamız gereken tasarımlarımızı ortaya çıkarabilmek için gerekli parayı bulmak.

SAHİMO'nun yanı sıra çok önem verdiğimiz SATU (SAkarya Alçak İrtifa Test Uydusu) adlı projede de araştırma çalışmalarımızın sonuna gelmek üzereyiz. Bu proje ile amacımız, alçak



irtifada üzeri güneş panelleriyle çalışan bir uydu tutmak ve bununla iletişimi sağlamak. Bu projeyi de hayata geçirebilmek için sponsor arıyoruz.

SAITEM şu ana kadar yapmış olduğu, yapmaya devam ettiği ve tasarladığı projelerle en aktif teknoloji topluluklarından biri oldu. Dileğimiz sadece projelerimizi gerçekleştirebilecek maddi ve manevi desteğin kesilmemesi.

www.solarcar.sau.edu.tr
www.saitem.org
solarcar@sau.edu.tr

SAITEM

SAITEM Sakarya Üniversitesi öğrencileri tarafından kurulan bilim ve teknoloji alanında ürünler vermeye yönelik çalışan bir öğrenci topluluğu. SAITEM sadece bir öğrenci kulübü değil; bilgili, istekli ve meraklı öğrenciler tarafından oluşturulan bir öğrenci platformudur.

SAITEM'in temeli 2003 yılında Ersin Arslan ve Kadir Takmaya tarafından kurulan SAU.GAE (Sakarya Üniversitesi Güneş Arabası Ekibi) ile atıldı. Bu ekip TÜBİTAK'ın düzenlediği Formula G güneş enerjili araçlar yarışında dördüncülük elde eden SAGUAR X4 adlı aracı üretti.

2005 yılında yeni üye alımlarıyla büyüyen grup SAITEM (Sakarya Üniversitesi İleri Teknolojiler Uygulama Ekibi) olarak adlandırıldı. 2006 yılında TÜBİTAK'ın düzenlediği Formula G'06 ya katılan ekip yeni aracı SAGUAR X5 ile İzmir Ege Yarışından iki kupa (Grup 1. lîği ve Genel klasman 2.lîği), İstanbul Parkta yapılan yarıştan da jüri özel ödülü ile döndü.



İsoff ormanına merhaba...

Yazı: Ayşin Uysal

İki sürpriz. Biri güzel biri değil. Biri insan yapısı biri değil. (Aslında temelde ikisi de insan yapısı, ama biri bilinçli diğeri değil) Haftasonu iki şokla sarsıldım. Ne yazık ki güzel şokun getirdiği mutluluk duygusu sürekli olmadı.

İlk sürpriz, Kemerburgaz'da, son birkaç sene önce gittiğim taş ocaklarında karşıma çıktı. Kömür ocakları olarak senelerce delik deşik edilip sonra da öylece terk edilen arazi; o zamanlar ay yüzeyindeki görüntüleri hatırlatan korkutucu deliklerle kaplı çorak bir alandı. Dik yamaçlardan aşağı; oturmamış, yerleşmemiş yaralı topraktan devamlı dökülen taşlar; biriken yağmur

sularının oluşturduğu çamur rengi suları fokurdattıyordu.

Değişim şaşırtıcıydı. Çorak delikler masmavi berrak sularıyla sevimli göllere dönüşmüş, bomboş kayalık arazi, dikilen fidanların büyümesiyle yemyeşil hale gelmişti. Nasıl mutlu oldum anlatamam. Bu keyifle İSOFF'un Ömerli'ye yaptığı nostalji gezisine katıldım.

10 sene kadar önce İSOFF olarak küçük çocuklarımızı da yanımıza alıp Ömerli'de bir İSOFF ormanı oluşturmuş –daha alçakgönüllü olmak gerekirse İSOFF fidanlığı- ve kendi ellerimizle fıstık çamlarını dikerek doğaya ve dünyaya hayırlı uğurlu olmasını

dilemiştik. İlk yıllar “aman da çamlarımız ne kadar büyümüş” diye bakmak için sık sık ormanımıza gittik. Ama çamlar doğaları gereği, gözle görülür bir büyüme hızı sergilemedikleri için kısa sürede hevesimiz kaçtı. İstanbul'un farklı parkurlarında araç sürsek de ormanımıza pek uğramamaya başladık. Geçenlerde İSOFF tabelamızın avcılarının hedef tahtası haline geldiği ve kurşun deliklerinden dolayı, artık yazıdan bir anlam çıkarılamadığı bilgisi gelince, hemen yeni bir tabela hazırlayıp ormanımıza bir merhaba deme kararı aldık. Hem çocuklarımız da büyümüştü bu sürede, bakarsın ağaçlar da büyümüş olabilirdi.

Gerçekten İSOFF fidanlığımızın, orman olma yolunda emin adımlarla ilerlediğini gördük sevinçle. Herkes kendi diktiği ağacın yanına koşup boyunu posunu ölçtü, o günlerde etrafta koşuran ufak çocuklar –şimdiki koca adamlar- hemen boy ölçtürmek için ağaçlarının yanına getirildi. Evet ağaçlar toplamda çocuklardan fazla uzamıştı, demek ki ağır ama emin adımlarla göğe yükselmeye devam ediyorlardı. Keyifle yeni tabelamız takıldı, toplu resim çektilirdi, sonra 15 yıl önce orada olup ağaçları dikenler topluca resim çektilirdik, en sonra da gelecekteki İSOFF grubu, bebekler ve çocuklar toplandı tabelanın başında.

Sonra hep birlikte piknik yapmak için Ömerli baraj gölü yakınında, dere kenarındaki mutat yerimize gittik. Giderken telsizlerde senelerce önce dereden karşıya geçmek isterken tavanına kadar suya gömülen arkadaşımızı yad ettik.

Orada ilk şoku yaşadık.

Dere yok olmuştu. Göl kıyısı da yüz metre geriye çekilmişti. Yemyeşil çimenleri ile kıyıları duruyordu ama su yoktu.

Bir grup, gölün çevresini dolaşıp kamp yaptığımız eski bir alanı bulmaya gittik. Gölün ortasında yer alan ince, uzun, ufak bir adanın karşısında kaç kez çadırlarımızı kurmuş ve adada yaşamının, o 10 metreye 50 metre düz tepeciğin üzerine bir ev ve bahçe kondurup sandalla gidip gelerek dünyadan tecrit, günlerimizi geçirmenin hayallerini kurmuştuk.

Ada da yok olmuştu.

Göl suları metrelerce alçalmış, ada yerden dimdik yukarı yükselen ve rahatça yürünebilecek bir tepe haline gelmişti. Adaya ulaşma hayallerimin bu şekilde gerçekleşmesi kapkara oturdu içime. “Ada”ya yürüdüm, uzun çimenlerin, birbirine dolanmış çalılıkların arasında, eski hayallerimin gölgelerini arayarak ilerledim.

Sonra kuşları gördüm.

Gökyüzü, göç düzeninde, düzgün V formasyonları halinde uçan yüzlerce filo ile doluydu. Binlerce leylek göç ediyordu. Bu geç tarihte. Aralığın sonunda. Çoktan güneye varmaları gereken mevsimde. Havaların sıcaklığı ve mevsimin belirsizliği nedeniyle bu vakte kadar göç etme dürtüsüne kapılmamışlardı. Aklıma geçen gün gazetede gördüğüm göç etmeyen leylek fotoğrafı geldi. Zavallı hayvanların onbinlerce yıllık genetik alışkanlıkları teker teker çözülüyordu.

Küresel ısınma ve bu gelişmenin birkaç nesil sonra değil, önümüzdeki 10-15 yılda dünyayı temelden değiştireceği uyarıları, birey olarak nasıl başa çıkacağımı bilemediğim bir problem şeklinde içimi karartıyordu karartmasına. Ama ilk kez bu denli somut



olarak bu haftasonu gördüm küresel ısınma ve sonuçlarını.

İnsanlar mutlu mesut, ılık, yağmursuz Aralık günlerinin keyfini çıkartıyorlar tatasızca. Bu arada göller yok oluyor elimizin altından. Ne birkaç ağaç fazla dikmenin yardımı olacak yaklaşan yeni devirde, ne de göçmen kuşlara üzülenin.

Daha çarpıcı bir şeyler geliyor.

Her gün İsviçre kadar bir buz kütlesi eriyor, tüm ülkelerde buzullar nehirlerle sonra da çamura dönüşüyorlar. Toprak kuruyup tamamen betonlaşıyor susuzluktan, sonra yağmur yağınca suyu içine almayıp deli seller



olarak akıtıyor. Susuzluktan insanlar ölüyor, sellerden insanlar ölüyor. Dünya çatırıyor.

Bir anlamda paniğe kapılmaya gerek yok. Dünyanın öldüğü falan yok çünkü söylendiği gibi. Dağlarıyla denizleriyle ağır ağır değişiyor dünya. Yine dağlara denizlere sahip olacak değişim bittiğinde, ama aynı yerlerde değil. Aynı şekillerde değil. Ama var olacak.

Peki bu yeni dünyada biz ne olacağız?

Dünya gözlerimizin önünde, yeni dengesini kurmak için girişimde bulunuyor. Sadece sorun şu ki, bu yeni denge için insana yer yok gibi görünüyor.

Motosiklet teorisi #18, Yolda yolculu yolculuk...

Evet sıra yolculu motosiklet sürüşü teorisine geldi... Hani bir ara demiştik ya..."Motor tehlikeli ve keyiflidir ama grup sürüşü daha tehlikeli ve daha keyiflidir"... Hah işte... Bir yolcu ile seyahat, en az grup sürüşü kadar tehlikeli ve onun kadar keyiflidir... Hele hepsi yolculu bir grup gezisi tadından yenmez doğrusu...)

Yazı: Reşat "DD" Arbaş

Yolculu geziyi şiddetle tavsiye ederim, emme velakin önceden yapılacak birçok şey var ki bu keyif burnunuzdan gelmesin. Çünkü yolcu ile motor kazası tek başına olmaktan çok daha tahrip edicidir. Hem sizi, hem de çevrenizi... Bir hata yaptığınızda sadece siz değil çevreniz de risk altına girer. Bir an durun ve sizin hatanız sonucu kaza yaptığınızı ve yolcunuz olan sevgilinizin sakat kalmasına sebep olduğunuzu düşünün... Bir an... Tamam artık düşünmeyin, o kadar yeter.

Gelelim işin kitabına... Öncelikle, tabii sizin de tahmin edebileceğiniz gibi, acemi birinin arkasına yolcu alması düşünülemez. Önce "solo" olarak yeterli tecrübeye kavuşmalı, "O" motorun bütün inceliklerine, davranışlarına vakıf olmalısınız. Virajlarda nasıl, frenleri nasıl, hızlanması nasıl vs.

Kendinizi hazır hissetmiyorsanız, hazır değilsiniz demektir.

Hiç zorlamayın "şanslarınızı".

Diyelim hazırsınız artık, bu büyük keyfi paylaşmak istiyorsunuz. Pekala, şimdi küçük bir gezi yapalım hep beraber.

Bir Pazar sabahı gibi trafiğin sakin olduğu, güzel bir gün seçin.

Eşinize (bu "eş" kelimesi sürüş eşi anlamında, arkadaşınız, kardeşiniz de olabilir haliyle) kask, bir eldiven ve bir bot temin edin. Bir pantolon ve bir rüzgarlık (mont) giyiyor olmalı. Kendi belinize biraz bolca bir kemer bağlayın, ve siz de full aksesuar giyinin.

Simdi burayı iyi dinleyin lütfen...

Amacınız, ona motosikleti sevdirmek, sizin ne kadar "smooth" yumuşacık ve sakin, güven telkin eder bir şekilde motor kullandığınızı göstermektir. Ona motosikletin güzel güzel gezinti yapılabilecek, harika bir alet olduğunu göstereceksiniz. Yani "amaç" konusunda kendinizden iyice emin olmalısınız, bu bir.

Yapılabilecek en büyük hata eşinizi korkutmak, hızlı gitmek, sert fren yapmak, hızla kalkmak, taşıtların arasına girip aralardan sıvışmak vs. dir. Bunları yaparsanız geri kalan ömrünüzde yalnız bir sürücü olarak kalmayı garanti ediyorsunuz demektir. Eşiniz –genelde gerçek eşiniz ya da sevgiliniz- bir daha hiç bir zaman sizinle gezmeye gelmeyecektir.



Yolcu açısından motosikletle gezinti, riskli ve tedirginlik verici bir deneyimdir ilk başta. Önünde tutunacağı sağlam bir destek olmadığı gibi nereye gidildiği, ne zaman durulacağı, önde neler olup bittiği gibi önemli konularda hiç bir fikri yoktur. Kendini tamamen size emanet etmiştir... Olayda “neredeyse” hiçbir aktif rolü yoktur. En ufak bir ürküntü ona seyahati zehir edecek, “bir an önce varacağımız yere varsak da kurtulsam” duygusu içinde geziyi hem kendi hem de sizin için bir işkenceye döndürecektir.

Müşteri memnuniyeti 1 numaralı hedefimizdir arkadaşlar.. :) Unutmayın, bu günkü yolcunuz yarınki motosikletli arkadaşınız da olabilecektir, ona bu olayı sevdirmek, ya da kalan ömrü boyunca nefret ettirmek tamamen sizin elinizdedir

Evet, şimdi ona gerekli talimatları verin, nelerle karşılaşılabilir, ne yapmak lazım... Buyurun...

■ Ayaklarını basacağı yerleri ona tek tek gösterin.

■ Tutunacağı yerleri tek tek gösterin, hiç bir şekilde iki elini birden bırakmayacak, hatırlatın.

■ Motor çalışmadan, vites 1’e alınmadan ve sürücü “haydi bin” işareti vermeden yolcu motora binmeyecek, başınızla nasıl işaret edeceğinizi ona gösterin.

■ Zincir, arka tekerlek, egzoz gibi tehlikeli yerlere ayağını sokmayacak... Tek tek gösterin. Egzozun ne olduğunu herkes biliyor zannetmeyin.

■ O belinize biraz bolca bağladığınız kemere tutunacak. İlerde “buddy belt” denilen tutamaklardan alırsanız rahat edersiniz. Vücudu size ne kadar yakın olursa o kadar güvenli bir sürüş sağlanır.

■ Yolda virajları alırken motorun sağa sola yatacağını, bunun tehlikeli bir şey olmadığını, sadece “relaks” olmaya çalışmasını söyleyin.

■ Frende ağırlığının öne kayacağını, bununla savaştığını, bütün ağırlığının tüm vücuduyla size yüklenmesini beklediğinizi, buna hazır olduğunuzu söyleyin.

■ Yeşil ışıktaki, duruştan kalkışa geçerken motorun hızlanacağını, duruşlarda iki eliyle tutunuyor olmasının önemli olduğunu söyleyin.

■ Duruşlarda ayaklarını hiç bir şekilde yere indirmemesi gerektiğini söyleyin. Ne zaman inileceğini yine işaretlerle ona anlatacaksınız.

İnilecek yere gelinmiş olsa dahi sizden işaret almadan yolcu inmemelidir. (Manevranız bitmemiş olabilir, arkadan araba geliyordu ve siz aynadan görüyorsunuz ama o görmüyor ve kasktan dolayı duymuyordu vs.)

Bu iniş - biniş işini motor çalışmaz durumda



iken bir kaç kez deneyin. Yolcu yüzü motora dönük olarak yanaşır, sol elini sürücünün omzuna koyar, sol ayağını ayak desteğine yerleştirir ve kendini bu tek ayak üstünde havaya kaldırırken ağırlığını biraz öne verir. Sürücüye asılmaması lazımdır, yoksa ikiniz birden motoru sol yana devirirsiniz. Kötü bir tecrübedir.

İnerken de aynı hareket tersinden yapılacak haliyle. Yolcu inerken sağ ayağını basacağı yere önceden bakmalıdır, muhakkak uyarın. Kaldırım, su ızgarası, bir taş parçası, çamur vs olabilir, düşer, sizi de düşürür.

Sürücü olarak iniş biniş sırasındaki göreviniz düzgün durup motoru sağa sola yatırmamak.

Nasıl ki in-bin emrini sürücü veriyorsa, dur kalk emirlerini de yolcu vermelidir. Bindikten sonra, “tamam hazırım gidelim” işaretini almadan harekete geçmeyin. Yolda da, yavaş, dur vb. bir işaret aldığınızda ne deniyorsa yapın, yolcunun kafasını bozmayın... :)

Sürüş sırasında konuşmaya çalışmayın, bir iki belirlenmiş işaret olsun aranızda, çok gerekiyorsa onları kullanın. Konuşmalar genellikle anlaşılmaz; tartışmalara, yanlış anlaşılmalara, gerilim ve tatsızlığa neden olur. Sürücünün dikkati dağınık vs. (Kaç paralık dikkatiniz var? Boşuna harcamayın)

İlk sürüş kısa, trafikten uzak, en iyi bildiğiniz rotada, elinizden geldiğince GÜZEL bir gezi olsun. Gittiğiniz yerde, durup bir şeyler içebileceğiniz bir çay bahçesi vb. bir yer olsun. Dağ başına gidip, “ihi ihi... ne güzel dimi?”, deyip haldır huldur geri dönmeyin.

YALNIZ değilsiniz. Unutmayın, onun az önce göze aldığı geziyi belki siz göze almayabilirsiniz.

İlk bir iki gezinin bu şekilde ve başarılı geçtiğini varsayarsak, sıra ciddi hazırlığa, ve gezilere geldi demektir.

Giyim kuşam... Evet, sizin üstünüzde ne varsa onun da olmalı, hatta daha iyisi olmalıdır. VE her zaman giymelidir. Aynı sizin gibi. “ALL THE GEAR ALL THE TIME” – “HER ZAMAN TAM KUSAM” Yani, full aksesuarını-koruyucularını her zaman giyecek, kullanacaksınız.

Bir de artık ona virajlarda motor yattığında relaks olmanın yanı sıra “sizin baktığınız tarafa” bakmasını öğretebilirsiniz. Bu kadarı güvenli sürüş için yeterlidir.

Şu ilave bilgilerle bu günkü ahkamı bitiriyorum...

- Eğer motorunuzda yolcu selesi yoksa, yolcunuz da olmayacak demektir.
- Yolcu daima arkanıza biner. Önünüze çocuk falan almayı aklınızdan dahi geçirmeyin, çok ÇOK tehlikelidir.
- Lastik basıncı ve süspansiyon ayarını değiştirmeniz gerekebilir.
- Yolculu olduğunuzda motor daha yavaş hızlanır ve daha zor durur. Takip mesafeleriniz artırın, ve özellikle yokuş aşağı ve/veya frende, sırtınıza binecek yükü hazırlıklı olun. Frenlerinizi iki defa kontrol etmelisiniz.
- Virajlarda özellikle motoru aşırı yatırmamaya gayret edin (yani hıza çok dikkat edin).

Haydi tatlı geziler... :)



Şeyhin Sakalı'na dalış

Hep sonsuza uzanan gökyüzünde, yerçekimine boyun eğmeden uçan kuşlar özgürlük simgesi olarak alınır. Oysa sonsuza uzanan derinliklerde, yerçekimine boyun eğmeden yüzen canlılar da aynı derecede özgürlük görüntüsü vermiyor mu?

Yazı ve Fotoğraflar: Yücehan Öztüre

Ben 2 yıldızlı bir dalıcıyım. Yıllardır yoğun çalışma tempomun içinde, her bulduğum fırsatta kendimi suyun altına attım. Suyun derinliklerine indiğimde, geri kalan her şey suyun üzerinde geride kalıyor. Suyun altı, dünyadayken ulaşabileceğiniz başka

bir gezegen gibi. Kendine özgü renkleri, canlıları, hayat akışı, manzarası, yerçekimi ve kuralları var. Suyun altında yaşamayan ve yaşayan objelerin ilişkilerindeki mantık, suyun üstünden gelen bizlere tamamen yabancı.

Günlük yaşantımda fotoğrafçılığa ilgi duyan ve fotoğraf çeken biriydim. Bu ilgimi zamanla su altına da taşıyabileceğimi düşündüm. Dijital makineme bir housing aldım ve Kızıldeniz'in derinliklerine daldım.



Kızıldeniz su altı ile ilgilenenlerin ve dalış yapmak isteyenlerin resmi cennetlerinden biri.

Size önerim işe güzel bir Mısır tatili ile başlamanız. Zengin tarihi ve esrarlı atmosferi ile ideal bir tatil yeri olan Mısır'a ulaştıktan sonra yönünüzü Kızıldeniz'e, Sina Yarımadasına çevirebilirsiniz. Yarımada'nın güney ucunda sizi Şeyhin Sakalı bekliyor. Yani Sharm El Sheikh. Kızıldeniz'in en tercih edilen dalış mekanı.



Tüm dünyadan dalgıçlar ve su altı fotoğrafçıları burada toplanıyor diyebilirim. Günde 2500-3000 dalıcı suya giriyor Kızıldeniz'de. Sharm El Sheikh, geçmiş yıllarda küçük bir kıyı kasabası görünümündeyken, şimdilerde ülkemizin güney sahillerindeki turizm merkezlerini andırıyor. Bu gelişimin ana sebebi ise dalış merkezleri. Burada bulunan Naama koyunda, ufak pansiyonlardan 5 yıldızlı otellere kadar bir çok konaklama tesisi var. Ve bu otellerde çeşitli dalış merkezlerinin birer temsilcisi bulunmakta.

Burası benim de dalmayı sevdiğim bir yer. Birincisi, Mısır'ın sadece 2 saatlik uçuş mesafesinde olması avantaj. Ama Sharm El Sheikh de bulunan Ras Muhammed Deniz Parkı'nın bu kadar su altı sporcusunu kendine çekmesinin başka nedenleri de var tabii ki.

Kızıldeniz dünyanın en iyi dalış merkezleri arasında gösteriliyor. Kızıldenizin coğrafik konumu, çöl ile denizin uyumu, Akdeniz ile Okyanus arasında geçiş olması yeteri kadar ilgi çekici aslında. Ama başka sürprizler de var. Kızıldeniz'in deniz altı zenginliği pek çok yerle kıyaslanamayacak kadar güzel. Bu zenginliğin nedenlerinden biri suyun sıcaklığı. Kızıldeniz'de kışın su



sıcaklığı 20°nin altına düşmüyor, yazın da 29° dolaylarında oluyor. Bu durum, su altı canlılarının üreme zamanlarının uzun bir döneme yayılmasını sağlıyor. Su sıcaklığı Mercan resiflerinin oluşması için de en uygun düzeyde. Mercan resiflerinin oluşması için yıl boyunca 20°-29° sıcak gerektiği için

Kızıldeniz ideal bir ortam sunuyor. Sonuçta suyun sıcaklığı hem mercan resifleri hem de sualtı yaşam çeşitliliği açısından olumlu bir ortam yaratıyor.

Kızıldeniz'in yaşam çeşitliliğini arttıran bir başka unsur da konumu. Özellikle Sharm El Sheikh'deki Ras Muhammed Deniz Parkı, kuzeydeki deniz akıntılarının kesiştiği bir noktada bulunuyor. Akıntılar bir çok su altı canlısının besin maddelerinin burada toplanmasına neden oluyor. Dolayısı ile çeşitli deniz altı canlıları besinlerinin peşinden bu bölgeye akın ediyorlar. Sonuçta suyun altında, aynı anda görmekten şaşkınlık duyacağınız çeşitlilikte yaşamla karşılaşıyorsunuz.

En azından ben bu şaşkınlığın keyfini çıkardım. Her şey inanılmaz güzeldi. Burada gördüğünüz fotoğrafları suyun 20-22 metre altında çektim. Ve sanırım ilerleyen zamanlarda çekmeye devam edeceğim.

Suyun altı renkli ve büyüleyici bir yer. Üstelik sessiz. Ne telefon sesi, ne korna sesi, ne bağırışan insanların sesleri. Orada buluşmuk üzere...

Gökyüzü limit değildir Ama kimin için ?

Yazı: Volkan Şekerci

volkansekerici@4x4freelife.com
www.exways.com



Yer çekimi katili veya irtifa katili olmak

Rüzgârı kullanmanın farklı formasyonları mevcut, formasyonların da limitleri. Eğer limitin altlarında kalırsanız çok uzun süreli ama ortalama, limitlerin üstlerine yaklaşırsanız da kısa vadeli ama ciddi işler yaparsınız. Uzun vadeli ve ciddi işler yapmaya başlamışsanız, safkan yeteneksiniz demektir.

Limitlerin ne denli önemli olduğunu anlamak için, vasat işlerde boy göstermekten ziyade, limitlerin üstleri için “beklemek” her zaman daha sağlıklı geliyor bana. Özellikle mevzu bahis gökyüzü olunca. İrtifasını uzun vadeli ve mutlu günler için değil, kısa vadeli ama sert işler için kullanmış ama safkan yetenekleriyle uzun vadede başarılı olmuş birkaç “gerçek” idolden bahsetmek istiyorum...

Patrick de Gayardon – skysurf’ü icat eden adam

Patrick de Gayardon paraşütçülük sporunun en ciddi ismi olmasını,

sadece yaptıklarına ve referans metninin fazlalığına borçlu değildir. O farklıydı çünkü günümüz sporcularının öve öve bitiremedikleri tek bir sıra dışı faaliyetin içerisine, 3 farklı ve aynı anda yapılması zor şeyi daha sıkıştırıp, bir daha yapılmasının ciddi zorlukta olacağı icraatlar türetiyordu. B.a.s.e atlayış, o dönemlerde bu kadar farklı ve “güvenli” ekipman seçenekleri, süslü ve ucuz olanaklar sunmuyordu. İçinde olduğu dönemin şartlarında gerçekleştirdiği tüm faaliyetler, henüz yapılmamış faaliyetlerin toplamıydı.

Bilindiği üzere alçak irtifa için özel üretilmiş “base” ekipmanlarının en büyük özelliği, çok kısa sürede ve düşük hızlarda açılabilmesi için üretilmiş bir paraşüt ve bunun yan ekipmanları. Ve günümüzde base yapanların sayısının artmasının en köklü nedenlerinden birisi de bu “güvenli ekipman” artışı. Ama Patrick, atlayışında bir b.a.s.e paraşütü değil, açılması çok uzun süren bir performans paraşüt kullanıyordu. Base atlayış yapıp, sırtında açılması uzun süren bir performans paraşüt varken

bu atlayışı wing-suit tulumla gerçekleştiriyordu. O dönemler, toptan ve perakende wing-suit satışlarının olmadığını, bunu kimsenin denemeye cesaret edemediğini ve hemen her ülkede bir wing-suit eğitmeninin bulunmadığını da hatırlatayım. Patrick de Gayardon'u efsane listesine sokan en önemli özellik, kimse yapamazken bunu yapması/en azından denemesi ve becerene kadar denemeyi sürdürmesi, aynı zamanda da birden fazla "yapılabilirlik derecesi limit üstü" olan faaliyeti tek atlayışta gerçekleştirmesiydi. Dünya irtifa rekorunu kırdı, skysurf'ü icat etti, o oynadığınız kite uçurtmaları kazara buldu, akla hayale gelirken bile sindire sindire gelen düşünceleri hayata geçirdi. Patrick'in bir yılını kaleme alırken bile heyecanlanırken ben, şimdinin projelerinin sönüklüğüne sadece hayıflanıyorum.

Sector firması, "sıra dışı bir tanıtım" unsuru ararken, Patrick'i desteklemeye karar verir. Ve bir gün bu gerçekleştiğinde, gerçek sıra dışı tanıtımın nasıl olacağını gösterir Patrick ve Sector firması o günden sonra dünyada gerçekten başarılı olabileceğini ve kimsenin kolay kolay yapamayacağı işlere sponsorluklar vermeye başlar. Aslına bakıldığında bu firmanın tanıtımdan kastının ne olduğunu rahatça görebilirsiniz. Bir parkurda koşmaktan, bir uçaktan atlamaktan, bir dağda zirve yapmaktan daha fazlasını yapmaktır esas amaç.

Angelo d'Arrigo – emekliliğinde delta kanatla everest

Sector firması, gidip de ortalamanın üzerindeki herhangi birisine vermedi bir sonraki sponsorluğunu. Bir sonraki sponsorluğu alan isim yelken kanat sporunun en büyük ismi Angelo d'Arrigo oldu. Angelo, ortalamanın ve tüm düşsel kuralların dışında oluşunu mantığına borçluydu. Büyük işleri yapmaya başladığı yaş, birçok kişinin dikkatini çekmeli. İtalyan Hava Kuvvetleri'nden emekli olduktan sonra bu sponsorluğu alan Angelo, herkese uçmak mantığının esasen nasıl olması gerektiğiyle alakalı fiili icraatlar içeren bir konuşma metni sundu. Sadece yaptı, herkes izledi !

Bir yerden bir yere gitmeyi başarıya referans sunanlara inat, en yüksekten nasıl uçulacağını gösterirken, tüm hayatı boyunca "mutlu atlayışlar ve uçuşlar yapmış" guruha, kısa da bir zaman dersi veriyordu. Önemli olanın uzun süreli değil, tek seferlik ve son seferlik yapmak olduğunu gösteriyordu. Everest'i delta kanadıyla geçerken, onu izleyen gözler ufak bir hayat mukayesesi yapmıştır diye düşünüyorum.

Hatırdı kalabilmek için de o sponsorlukları hak edecek büyük işler yapmak meseledir. Arkasına bir şekilde destek almış ama vasat altı gösteriler gerçekleştiren o kadar çok grup var ki dünya üzerinde. Sponsor olarak herkesin yapabileceği gösterileri gerçekleştirmeyi pazarlarken ya da anlatırken bile "mükemmel işler" (!) yaptıklarına dem vuruyorlar. Gerçekten bir gün birisi beni serbest paraşütüm ve wing suitimle, 150 metrelik bir uçuşumdan 15li wing-suit formasyon yapmaya çağırdığı gün, sponsorluğumu hak ettiğimden bahsedirim. Destekleniyor olmak, o işte iyi olunduğunun tek göstergesi değildir. Yukarıdaki yarı fantezi atlayış fikrini kaçınız ekipman olsa hemen yapar? Peki yapabilecek ekipmanı olup, sponsoru olan kaç kişi yaptı bunu? Cevap size fikir verecektir: Hiç kimse !

Loic Jean Albert ve paraşütsüz paralel uçuş

Ya da başka bir örnek Loic Jean Albert'in Verbier'deki wing-suit atlayışı. Bu ada çocuğunun, dağın yüzeyine paralel olarak 2 metre mesafeye (paraşütünü açmadan) uçarkenki görüntüleri halen insanlarda hayranlık uyandırıyor. Eğer "idol"lükten bahsedeceksek, evvela bu insanların ne şartlarla kendilerine imkânlar yarattığını bir kenara bırakıp, mantıklarındaki sınırları nasıl sildiklerini görmemiz gerekli. İyi eğitim vermek, iyi uçmak, iyi atlamak, çok atlamak, çok uçmak... Bunların hiçbirisi "efsane" olmak kriterleri değildir. İyi olmakla da alakası yoktur.

Gelelim esas hususa ki aslında tüm bu özel insanların neler yaptığına ufak tefek değinmemin çıkış noktası şimdi yazacağım fikirlerdir.

Gökyüzü söz konusu olduğunda, yerçekimini yenmenin bir "sıradışılık kriteri" olmadığını, daha ilk teorik eğitimini almış ve hiç uçmamış bir yamaç paraşütü öğrencisi de bilir. Çünkü zaten yüzüyorsan, islanıyorsun demektir. Ama her islanan, yüzerkenki başarısını, islanmasıyla birlikte sunuyor. Ama ben islananları izliyorum ki, kurulmak için güneş



aramama gerek kalmasın. Çöllerden gidip, susuz kalınca vahaların değeri daha bir güzel anlaşılıyor çünkü :) O zaman suyu, hakkını vere vere içiyor insan.

Sıra dışı bir yol çizip, sıradan kurallarla ilerlemenin sürü psikolojisi olduğu hakkında ciddi düşüncelerim var. Takım arkadaşım Meryem'le (Akar) Google'a para verip listede başlarda görünmeden de insanlara neler yapabildiğimizi gösterdiğimiz gün bir şeyler için çaba harcamışız demektir.

Her zaman savunurum ki, "Gökyüzü limit değildir". Ama bu yazıda ismi geçenlerin yaptıklarını veya benzerlerini değil, şimdiden 20 yıl sonra da yapılandan bahsedilmesine vesile olarak.

Soğukta üşümek...

Biz off-road'cular, yolun olmadığı her yerde doğanın koşullarıyla mücadele ederken, buna eşlik edecek başka zorluklar da arzu ederiz. Örneğin zemin kuru olmayacak, çamur hatta biraz balçık olacak. Havanın ısısı da eksilerde dolaşırsa, çamura kar – buz eşlik ederse daha keyifleniriz. Bu yıl kış bir türlü başlayamadı ama, başladığında bizlere mücadele edilecek yeni bir zorluk daha gelecek. SOĞUK. Bu sayıda soğukla ilgili olarak Ankara Numune Eğitim ve Araştırma Hastanesi Acil Servis doktorlarından **Dr. Kürşat Koçak**'la söyleşeceğiz.

Yazı: İhsan Kuşcu

Bu ayki konumuz “soğuk” olduğuna göre şöyle bir soruyla başlamak istiyorum; soğukta insan vücudunda ne gibi değişiklikler olur?

Çevremizdeki ısı ile vücudumuz ısısı arasında oluşan farklar daima bizleri etkiler. Çevremizdeki ısının düşmesi sonucunda vücudumuz önemli organlarımızı, kalp, beyin, karın içi organlarımızı korumak amacıyla, dış yüzeyimizdeki ve uç organlarımızdaki dolaşımı minimuma indirir. Dolayısıyla cildimizde ve uç organlarımızda, dolaşım (parmaklar, burun, kulak gibi) en alt düzeye indiği için bu bölgelerde vücut ısısı en alt düzeye düşer ve donmalar buralardan başlar.

Soğukta giyim şeklimiz nasıl olmalı; en çok ısıyı nereden kaybederiz?

İyi/uygun giyinmek soğuğa, daha da ötesi donmaya karşı en iyi koruyucu önlemdir. Soğukta giyim kararını belirleyen en önemli unsur, hava sıcaklığı değil hareket miktarımız olmalıdır. Yani dışarıdaki soğuğa göre değil, dışarıda yapılacak harekete göre giyinilmelidir. Hareket edildiği sürece vücut ısınır ve terleme oluşur. Elbiseler terden ıslanırsa o zaman donma tehlikesi başlar. Elbiselerdeki nem, soğuğu havaya göre 25 kat daha fazla iletir.

Vücut ısısınızın yaklaşık %40'nı korunmasız başımız, boynumuzdan kaybederiz. El ve ayak bilekleri de önemli kayıp bölgeleridir.

Şimdi gelelim bir başka soruya. Bildiğim kadarıyla hipotermi, vücut ısısının düşmesi ve donmadan farklı bir durum. Bize anlatır mısınız, “hipotermi” nedir, nasıl anlaşılır?

Vücut ısısındaki düşüş (hipotermi) hızlı olabileceği gibi yavaş da olabilir. Örneğin donma noktasına yakın bir suya dalma/ düşme durumunda hızlı bir ısı düşüşü olur. Hipotermi vücut ısısının 35°C altında olması durumudur. Hipotermi 3 grupta incelenir,



hafif (35 -32°C vücut ısısı) orta (32 - 30°C vücut ısısı) ciddi (30°C ve aşağısı vücut ısısı).

Hipotermi durumunda, öncelikle kişiye sıcak bir ortam temin edilmelidir. Ağızdan (ya da damardan) normal vücut ısısında sıvılar verilmeli, ıslak giysilerini çıkarıp varsa kurular giydirilmeli ve sıcak battaniye ile örtülmelidir.

Hipoterminin başlıca belirtileri şunlardır: Vücut ısısındaki düşüşe ek, bilinçteki gerileme en belirgin özelliğdir (konuşma bozukluğu, denge bozukluğu) Cilt soğuk, kül rengindedir Tansiyon, nabız, solunum farklılıklar gösterir Titreme (şiddetli titreme) Ağır hipotermide ise belirtiler: Vücut ısısı 25°C altında ise titreme durur Kaslar sert ve katı olur Cilt mavimsi olup acı hissi kaybolmuştur

Solunum, nabız yavaşlar, hasta kişi öldü sanılır.

Eğer bu durumdaki hasta ilk yardım kuruluşuna sevk edilebilecekse ısıtılmaz. Sertleşen kasların kırılma riskine karşı taşırken dikkatli olunmalıdır.

Enerji kaynaklarının sınırlı olması vücut yüzeylerinin göreceli olarak fazla olması nedeniyle, çocuklarda hipotermi daha kolay gelişir.

“Soğuk ısırgı” deyimini kışın çok sık duyarız. Soğuk ısırgı ne demek, nasıl anlaşılır?

Cildimizdeki kılcıl damarların soğuğa bağlı tıkanması ve hücreler arası dokunun soğuktan kristalleşmesi sonucu donma meydana gelmesidir. Örn. Yüksek irtifadaki

“ Soğuğa maruz kalmış kişiye asla kafeinli içecek ya da alkol vermeyin, sigara içmesine izin vermeyin. Kılcal damar daraltıcı özelliği olan bu maddeler hastanın durumunu çok ağırlaştırabilir. ”

aşırı soğuk ortamda eldivenin çıkarılması durumunda soğuk ısırgı oluşabilir. Soğuk ısırgı metale ya da sıvı kimyasallara temas sonucunda da meydana gelebilir. Soğuk ısırgı olan bölgede kızarıklık ve ödem görülür, sonrasında ise dolaşım bozukluğuna bağlı olarak nekroz (gangren) oluşur.

Soğuk ısırgına maruz kalmış hastaya ilk yardım nasıl yapılmalı?

Soğuk ısırması ve dondurucu olmayan yaralanmalarda anında yapılan müdahale dokuların donma sürecini geri çevirebilir. Bu durumdaki kişinin ıslak/nemli elbiseleri çıkarılmalı ve battaniye ile sarılmalı. İçebiliyorsa sıcak içecekler içirilmelidir. Donmuş vücut bölümü 40-45 derece suya batırılmalı ve suyun ısısı sabit tutulmalıdır. Donan bölge pembe renk alana ve dolaşım geri dönene kadar suda bekletilmelidir. Genelde bu süre 20-30 dakikadır. Kuru sıcak hava uygulaması çok sakıncalıdır. Örn:saç kurutma makinası, açık alev, araba egzozu...

Bir de özellikle dağcılar için tehlikeli bir durum olan “perniosis”i duymuştum. Biraz açıklar mısınız?

Dağcılarda sık rastlanır. Adı “chilblain” ya da “perniosis” olan bu durum, uzun süre donma noktasının üzerindeki kuru soğuğa maruz kalma sonucu ortaya çıkar.

Nasıl anlarız?

Açıkta kalan kol-bacak-yüz derisinde oluşan yüzeysel yaralardır (ülserasyon). Bu bölgeler şiştir (ödem). Hastalar donma hattı netleşmeden (demarkasyon hattı) ki zordur, birkaç hafta gözlem altında tutulmalıdır.

Donma belirtileri nelerdir?

Kişi halsiz ve uykuludur. Donuk vücut bölümleri beyaz, sert, soğuktur. Henüz donmamış kısımlar kızarıklar olabilir. Kişinin hareketleri ağır ve ağırlıdır. Ciltte su dolu keseler (kabarcıklar) görülebilir.

Donma durumunda neler yapılabilir? Donmuş ya da aşırı soğuğa maruz kalmış kişi öncelikle soğuk ortamdan uzaklaştırılmalı ve kademeli olarak ısıtılmalıdır. Böyle bir kişiyi şöminenin üzerine yatırırsanız ölümüne sebep olabilirsiniz.

Tamam şöminenin, sobanın önüne yatırmayacağız başka neler yapmamalıyız?

Karla ovuşturmak, masaj yapmak, kumaş parçalarını sürterek ısıtmaya çalışmak, sıcak oda, sıcak suya sokmak, bandaj yapmak, cilde ilaç sürmek çok sakıncalıdır.

Yiyecek, içecek, neler verilebilir, sakıncalı olabilecek şeyler nelerdir?

Ilık içecek, şekerli sıvı gıda verilebilir. Soğuğa maruz kalmış kişiye asla kafeinli içecek ya da alkol vermeyin, sigara içmesine izin vermeyin. Kılcal damar daraltıcı özelliği olan bu maddeler hastanın durumunu çok ağırlaştırabilir.

Son olarak benim gibi pek çok off-road’cu arkadaşımın ilk yardım setinde “termal battaniye” mevcut. Konumuzla bağlantılı olarak bunu ne zaman nasıl kullanalım?

Termal battaniyeyi içine çay koyduğumuz termosun içindeki aynalı cam şişe gibi düşünmek gerek. Soğuğa maruz kalmış kişiye ilk yardım olarak sıcak battaniyeyi sardığımızda en dıştan termal battaniye ile örtersek içerdeki ısıyı çok daha uzun süre orada tutmuş oluruz. Bence soğuk ilk yardımında termal battaniye çok önemli.

Verdiğiniz bilgiler için çok teşekkür ederiz.





Asya Kupası

Honda'nın motosiklet sporuna yeni yıldızlar kazandırmak amacıyla düzenlediği ve yaşamlarında ilk kez pistlerde yarışan gençlere şans tanıdığı Honda CBR 125 Cup'ta şampiyon olan Mehmet Öztürk geçtiğimiz günlerde Asya Kupası'na katılmak üzere Japonya'daydı. 2006 Honda CBR 125 Cup şampiyonu, Japonya'da Motegi Twin Ring Pisti'nde Asya şampiyonları ile yarıştı.

MotoGP 250cc dünya klasmanı sıralamasını bu yıl sekizinci olarak bitiren Shuhei Aoyama ile Japonya 125cc şampiyonu Hiroyuki Kikuchi'nin de klasman dışı start aldığı yarışta ilk kez start alan Mehmet Öztürk en az 3-4 senedir yarışan rakipleri arasında 14. oldu.

Yarıştan sonra konuşan Mehmet, pistlerde yarışmanın heyecanını şu sözlerle dile getirdi: "Hayatımda Türkiye'de 6 yarış ve buradaki ile toplam 7 yarış yaptım. Kendi ülkemde yapılan yarışlarda çok zorlanmamıştım. Burada ise gerçek yarışın ne olduğunu gördüm. Tur zamanlarımız bana

yakın grupta 1 saniye, ön grupta da 2 saniye civarında idi. Burada bu zamanın çalışma ile kapatılacağını gördüm. Bu yarış benim ufku açtı. Bir yıl önce bana 'Türkiye'de bir motosiklet yarışı yapılacak, sen buna katılacaksın ve birinci olacaksın; sonrasında da Japonya'da Türkiye adına yarışacaksın!' deselerdi inanmazdım. Bu rüya gerçek oldu ve ben yarıştım."

Honda'ya motor sporlarına ve gençlere gösterdiği ilgi için teşekkür eden Öztürk, 2007'de yapılacak yeni kupalara ilgili her gencin katılmasını istedi. Öztürk, bu yarışlar

sayesinde, Türk pilotlarının da Moto GP'de yarışma şansı bulabileceklerine dikkat çekti.

Asya Kupası 23 Kasım 2006 tarihinde Motegi Twin Ring Pisti'nde "Honda Thanks Day" kapsamında HRC tarafından düzenlendi. Yaklaşık 28.000 Hondasever'in katıldığı aktivitenin sabahında, hafta içi bir gün olmasına rağmen sabahın erken saatlerinden itibaren Japonya'nın her tarafından katılan izleyiciler Motegi Pisti girişinde kuyruklar oluşturdu

Türkiye'nin yanı sıra Japonya, Tayland, Malezya ve Filipinler'den toplam 15 yarışçının



katıldığı Asya Kupası'na kendi ülkelerinde 125cc veya 150cc kategorilerinde Honda Kupaları'nda yarışan sporcular katıldı. "Honda Thanks Day" çerçevesinde 100cc (Japonya) yarışı, Asya Kupası 150cc yarışı yapılırken Honda'nın geçmiş yıllardan itibaren motorsporlarında katıldığı tüm kategoriler için geliştirdiği araçlar, yaptıkları geçiş ve gösterilerle seyircilere yüksek tempolu görsel showlar yaptılar.

Pist içerisinde gerek Formula araçları, gerek Super Moto araçları gösteriler yaparken paddock alanında ve tribün arkasında yer alan

alanlarda ise çok farklı aktiviteler ile genç jenerasyonun motor sporlarına yaklaşması ve yetişmeleri için imkanlar sağlanmakta idi. (Motosiklet eğitimi, ahşap araba yapma yarışmaları, test sürüşleri vs.)

Asya Kupası'na katılmak üzere Japonya'ya giden Honda Ekibi, yarış dışında Hamamatsu'daki Honda Fabrikası'nı, Motegi'deki Honda Müzesi'ni, Safety Japan Güvenli Sürüş Eğitim Merkezi'ni de ziyaret etti.

	M. No:	İsim	Soyad	Ülke	Yaş	Zaman
1	8	Takehiro	Yamamoto	Japonya	13	48,452
2	12	Rattaphong	Willairoj	Tayland	13	47,986
3	4	Anucha	Nacharoensri	Tayland	20	47,801
4	3	Maen	Chuatchuea	Tayland	22	48,393
5	2	Toru	Hiura	Japonya	13	48,178
6	6	Takuya	Wada	Japonya	15	48,292
7	15	Daijro	Hiura	Japonya	12	47,936
8	13	Muhammad Afif	Bin Azhar	Malezya	16	48,486
9	5	Nor Hisam	Bin Amran	Malezya	21	48,709
10	16	Hudzzirshah	Bin Shadhan	Malezya	20	48,958
11	11	Dennis Aug	G Esguerra Jr	Filipin	21	49,476
12	9	Mehmet	Ozturk	Türkiye	23	49,233
13	10	Darry Jon	G Esguerra	Filipin	16	50,504
14	1	Shuhei	Aoyama	Japonya	21	48,148
15	17	Hiroyuki	Kikuchi	Japonya	42	47,99



*Der
yanın
say
fası*



Ankara' da Andoff tarafından düzenlenen 2006 Türkiye Goodyear off-road Şampiyonasının 6. ayağında yarışçılar ilk gün çamur içinde geçtikleri orman etabını gece yağın sürpriz karla ikinci gün karlar üzerinde geçtiler.



Abi,
sen buraya niye
girdin ?

2006'da yedincisi düzenlenen Isoff off-road Oyunları Kampına 250 tane 4X4 ve 1000 kişi katıldı. Kızıldereli katılım oranı ise binde 2' lerde kaldı.



Söyle bakalım Kızıltüy,
sence bizim konsept
off-road'a uydumu?

Boşver Tüttüren Boğa
uysada oturduk buraya,
uymasada.

Isoff'un Geleneksel Baba-Çocuk Kampı, Baço' ya devam etmesi konusunda en büyük destek 2 gün rahat eden annelerden geliyor.



İyiki hanımlar
bu korkuluğu yapmış,
kargalardan kurtulduk.

Online abonelik;

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



Fax ile abonelik;

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

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

☐ **Kredi Kartı Hesabımdan Alınız**

Kart Tipi ☐ VISA ☐ MASTER

Kart No:

Son Kul. Tarihi: / Güvenlik Kodu

☐ 1 Yıllık Abonelik 50.000.000 TL

☐ 6 Aylık Abonelik 26.000.000 TL

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

☐ **Banka Havalesi**

Banka Havalesi ile Gönderdim ilgili belge ektedir.

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

Garanti Bankası Perpa Şub. Hs No: 459-6299757

Halk Bankası Perpa Şub. Hs No: 17069

İsim / imza

EUROWINCH ile Yolda Kalmazsınız...



Dünya'nın en iyi markaları **EUROWINCH**'te



ARB Air Locker & Air Compressor



Old Man Emu
Suspension



Warn 9.5 ti



Güç 4310 kg

Warn XD 9000 i



Güç 4100 kg

Warn M 8000



Güç 3600 kg

Warn 3.0 ci



Güç 1360 kg



EuroWinch

WARN ve ARB TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ

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

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

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



4x4 aracı olup off-road yapanlar; 4x4 aracı olup da off-road yapmayanlar ama, şu arabadaki bunca teknik teferuat 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 sularda rafting, derin sularda 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